



Yacht Club de Dinard



2024





FOU DE BASSAN

VELETTE PRIVÉE



© M^{me} Marie & Côme - Photo: R. Frogé



CASTELBRAC
SAILHAVEN
★★★★★

REDÉCOUVREZ LA BAIE DE
SAINT-MALO À BORD DU FOU
DE BASSAN, LA VELETTE
PRIVÉE DE CASTELBRAC

17, AV. GEORGE V - 35800 DINARD - +33 (0)2 99 80 3000
RECEPTION@CASTELBRAC.COM - CASTELBRAC.COM

05

Mot du maire

07

Mot du président

09

Membres du comité

10 - 11

Membres du YCD

12 - 15

La flotte du YCD

16

Des nouvelles du ciel

17

Horaires des marées de Saint-Malo

19

Programme des régates 2024

21

Programme du motonautisme

22 - 25

Retour sur 2023

26 - 27

Être membre du Yacht Club de Dinard

28 - 30

Virginie Hériot, Médaillée d'or olympique en 8MJ

31

Déjà 24 ans de love story entre le YCD et les Flying Fifteen

32 - 38

Ewan Lebourdais

39 - 41

Six hommes contre une flotte

42

La vingtième des cent milles

43

Les 100 milles et 1 nuit : le point de vue des fondateurs

44 - 46

Les 100 milles et 1 nuit : la course en mode croisière

47

Les 100 milles et 1 nuit : le palmarès

48 - 52

Croisière Palikari Monaco-Corse-Sardaigne-Baleares

53 - 55

Plongée dans les archives / appel à témoins

56 - 57

Dessins d'archives du Yacht Club de Dinard

58 - 59

Un peu de poésie & de citations marines



Club Allié au Yacht
Club de France



Yacht Club de Dinard

Promenade du Clair de Lune
35800 Dinard
09 66 91 14 32
contact@yacht-club-dinard.fr
www.yacht-club-dinard.fr

**Responsable de la publication
et coordination éditoriale :**

Félicité de Carayon
07 86 61 36 16
felicit@luztic.com

Régie Publicitaire :

Yacht Club de Dinard

Couverture :

Illustration - Patricia Olive

Crédit photos :

Yann Radou - Pierre-Etienne Touati - Pietro Auci

Exécution graphique et Impression :

Imprimerie HPI - La Richardais
sur papier issu de forêts gérées durablement

Diffusion :

1000 exemplaires



▶▶▶
VENT DE VANILLE®
DINARD

3 bis Boulevard Wilson 35800 DINARD
contact@vent-de-vanille.com
02.99.89.61.03

L. Martin PAYSAGISTE

35800 DINARD - 02 99 16 09 51

Laurent.martin.paysages@wanadoo.fr
www.laurentmartin-paysagiste.com

- Aménagement de votre jardin
- Conception
- Réalisation
- Entretien auprès de professionnels
- Élagage / Abattage

La SARL MARTIN PAYSAGES vous propose également ses services pour l'entretien de votre jardin (tonte, taille, débroussaillage).

Bénéficiez de réduction ou crédit d'impôts à hauteur de 50 % des sommes versées.

Edmond's
OPTICIEN



Changement d'adresse :
Retrouvez-nous au 25 rue Levasseur
à Dinard.
02 99 46 10 47



HPI
IMPRIMERIE



16, RUE DE LA VILLE BIAIS
35780 LA RICHARDAIS

SECRETARIAT@HPI2.FR

02 99 46 26 28

SOYEZ PERÇU AU PREMIER REGARD





© Patrick Chevalier

Chers membres du Yacht Club de Dinard,
Chers amis,

C'est une saison 2024 qui s'annonce sous de très bons auspices.

Le Yacht Club de Dinard, lieu emblématique et historique de notre commune, fait preuve d'un dynamisme certain grâce aux volontés conjointes de notre collectivité et de chacune et chacun de vous.

Cette année, un nouveau délégataire va participer à ce dynamisme et faire vivre la partie restauration -bar -événements, avec un tout nouveau concept. Le groupe POZA qui a remporté l'appel à concurrence lancé par la commune, fort d'expériences réussies à Paris, va mettre tout son talent pour offrir des prestations de qualité aux clients et, ainsi, faire mieux connaître ce haut lieu du yachting français. Après quelques semaines de travaux, les lieux sont désormais transfigurés, modernisés et prêts à accueillir de nombreux clients et touristes. Je tiens, d'ailleurs, à vous remercier chaleureusement d'avoir travaillé, avec nous, sur cette nouvelle étape pour le Yacht Club de Dinard.

En outre et au titre des rénovations entreprises par la Ville, le désamiantage de la toiture du bâtiment a été réalisé très récemment. Cette opération était, en effet, nécessaire pour retirer les dernières tuiles amiantées.

Ainsi, le Yacht Club de Dinard est paré à voguer, en cette saison estivale 2024, vers de nouveaux horizons tel un fier joyau patrimonial, alliant tradition mais aussi modernité et surtout une réelle ouverture sur l'extérieur.

Je vous souhaite un très bel été 2024 et de beaux moments de navigation !

Arnaud SALMON

Maire de Dinard, conseiller départemental d'Ille et Vilaine

HOTEL THALASSO & SPA
• DINARD •

EMERIA

Le bien-être a une adresse

EMERIA DINARD HÔTEL THALASSO & SPA
1 avenue du Château Hébert - 35800 Dinard
02 99 16 78 10 - www.emeriadinard.com



Mesdames et Messieurs,
Chers Membres du Yacht Club de Dinard,

C'est avec une immense joie que je vous souhaite la bienvenue pour le démarrage de cette nouvelle saison. L'air printanier, même frais, emplît déjà les voiles, et l'enthousiasme est palpable alors que nous nous apprêtons à retrouver le plaisir de naviguer, de régater et de partager des moments conviviaux sur notre magnifique littoral.

Le Yacht Club de Dinard a une longue histoire. C'est un lieu de tradition et de prestige qui rassemble, en premier lieu, les passionnés de voile de tous horizons, quel que soit leur niveau d'expérience, pour partager des moments inoubliables et faire croître la communauté de la mer.

C'est aussi le club des passionnés du nautisme à moteur et nous organiserons des sorties bateaux moteurs vers des destinations que nous apprécions particulièrement.

Une nouveauté cette année puisque nous avons le plaisir d'accueillir le nouveau restaurant « Le Yacht By Poza ».

Je voudrais aussi saisir cette occasion pour remercier notre équipe et nos bénévoles dont le dévouement et l'enthousiasme sont les piliers de notre club. Grâce à eux, nous sommes en mesure d'offrir des programmes pour tous les âges et tous les niveaux, des débutants aux compétiteurs chevronnés.

Nous remercions aussi nos fidèles annonceurs, la ville de Dinard et la capitainerie du port qui ont toujours soutenu notre club.

Pour les passionnés qui voudraient nous rejoindre, sachez que vous êtes les bienvenus au Yacht Club de Dinard. Ensemble, faisons de 2024 une année de succès et de camaraderie.

À très bientôt sur l'eau.

Patrick CONSTANT
Président du Yacht Club de Dinard



CRESPÉL
PAYSAGE

Concepteur Paysagiste

Aménagement extérieur
Environnement piscine
Entretien des jardins
Bureau d'étude



TRÉMEREUC (22)

02 96 271 259

www.crespel-paysage.fr



Patricia OLIVE PROST

Patricia OLIVE PROST est une artiste peintre bien connue des Dinardais, elle met en scène des femmes à l'élégance gracieuse et délicate, avec en toile de fond la mer, DINARD, SAINT MALO et les îles environnantes.

Chaque tableau dévoile avec subtilité certains détails de la Côte d'Emeraude où elle puise son inspiration.

Après avoir passé plus de quinze ans à réaliser des tableaux à l'huile, avec notamment un vernissage d'une vingtaine de toiles dans une galerie en FLORIDE en Février 2023, Patricia se consacre depuis 3 ans essentiellement à la peinture digitale.

Tous ses tableaux sont réalisés à main levée de la même manière qu'un tableau classique. Un Ipad et un stylet ont juste remplacé ses toiles et ses pinceaux.

Des reproductions sous forme d'affiches, dibonds (composite d'aluminium) petits, grands et très grands formats sont ainsi réalisés. Ils sont livrés avec un cadre de support métallique au dos ce qui donne au tableau l'impression de flotter sur le mur. Elle réalise également des illustrations personnalisées sur demande, votre maison, votre bateau, un moment de votre vie...

Renseignements et contact.

tricia_olive@hotmail.com

Site

www.patricia-olive-prost.fr

Exposition et vente permanente chez

“SUITE 13”
13, rue du Maréchal Leclerc DINARD

LE COMITÉ DE DIRECTION

Patrick CONSTANT - Président



Pietro AUCI

Hervé BÉNIC

Alain DEBRY - Trésorier

Pierre FAGUET

Isabelle FAURE - Secrétaire Général

Franck FELIOT

Lionel FLAMBARD

Jérôme GOUILLY-FROSSARD - Vice-Président

Marc NOËL - Vice-Président

Frédéric PERDRIAU - Vice-Président

Yann RADOU

Bruno RINUCCINI

Pierre-Etienne TOUATI

MEMBRES DU YCD

à la date du 29 mai 2024

Pietro et Elisa AUCI	Jacques CHEVALIER	Isabelle et Jean-Baptiste FAURE
Bertrand AUGE	Archibald CLAUS	Franck FELIOT
Arnaud et Bénédicte BACHELIER	Paul et Beatrice COIRRE	Christophe et Cécile FICHET
Patrick BADIN	Patrick et Martine CONSTANT	Lionel et Françoise FLAMBARD
Alain BANDALY et Nanon THIBON	Fabien et Alexia CONSTANT	Jean-Pierre FOSSEY
Pierre et Véronique BARRIERE	Franck et Aneesha CONSTANT	Laure et Jérôme GOUILLY-FROSSARD
Michel et Claude BENEZIT	Didier COSSART	Nicolas GOURIO
Christian et Laurence BENEZIT	Luc et Chantal DAUVERGNE	Patrick GREGGI
Hervé BÉNIC	Patrick DE BONDELI	Pascal GUILHERMIC
Patrick et Marie-Agnès BERGEAT	Olivier et Isabelle D'HÉROUVILLE	Philippe HAMON
Marc BETTON	François DE VILLANFRAY	Alain et Catherine IMHAUS
Pierre BLAYAU	Bruno DE VILLELE	Patrick JAMIN
Mary BRISBARD	Tristan et Pauline DEBRY	Jacqueline JAN
Yann et Ludivine BUCAILLE	Alain et Claire DEBRY	François JENDRON
Guillaume et Patricia BUCCO	Jean-Christophe DEFLINE	Rémi JUNCA
Igor et Alice BUTTIN-FAURE	Yves DEFRANCE	Patrice et Marie-Astrid KALFON
Laurent et Ilinca CAZELLES	Albert DELEBECQUE	Thierry KLIPFFEL
Christian et Erica CHAMMAS	Gildas DELON	Monsieur et Madame LAMBERG
Christian CHAUFOUR	Bernard DEMARTIAL	Henri LAMOTTE
Pierre-Yves et Laurence CHEVALIER	Vincent et Anne DUFOUR	Hervé et Sophie LANÇON
Gilles CHEVALIER	Pierre et Dominique FAGUET	Pascal LASSUS
	Linda et Guillaume FAURE	

Alexandra LAUVAUX	Marc NOËL	Yves et Marie Agnès RICOUL
Bertrand et Beatrice LAVIGNE	Patricia OLIVE PROST	Bruno RINUCCINI
Jérôme LE FRIEC	André PACHKEVITCH et Maryannick RICORDEL	Nicolas et Batilde SALET
Eric LE GAC	Vincent et Laura PASSA	Henri SAMUEL
Frédéric et Maud LECUYER	Michel PELEGRIN D'ALMEIDA	Jérôme SAMUEL
Jean-Philippe LEDOUX	Frédéric et Juliette PERDRIAU	Denys SARRADIN
Eric LEGRAND	Marie-Claude PICARD-TERNYNCK	Remi SCHENBERG
Julien LEMESRE	Pierre-Yves PIETO et Christine LE CORVAISIER	Jérôme SELLES
Thierry LENOIR	Titouan PILLOT	Bertrand et Anne SEMAILLE
Guirec LESAGE	Jean François POIRIER	Bernard SERRE
Claude LOISANCE	Simon POIRIER	Bénédicte SIEGRIST
Yannick LOISANCE	Alexis POUJADE	Eric STUDER et Sandrine MENAUT
Daniel et Elisabeth LOISANCE	Yvon POUTRIQUET	Gérard TERRAËS et Vincent DELAUNAY
Thomas et Helene LOMBARD	Alain et Véronique POZZO	Pierre Etienne TOUATI
Bertrand LOUVIGNE	Olivier et Isabelle PROST	Olivier TOUSSAINT
Angele MAHIEUX	Yann RADOU	Laurent et Anne-Marie VACHEROT
Alain-Etienne MARCEL	Philippe et Maëlle REMINIAC	Marie-Christine et Guillaume VERMEULEN
Jean-Philippe MARCHAND et Sybille NIOX-CHATEAU	Alexandre REMINIAC	Bertrand WEISGERBER
Patrick MENY	Jean-Yves RENAULT	Henry et Françoise WEISBERGER
Julien et Gaëlle MICONNET	Olivier RESMOND	
Vincent et Christine MOTTE		





FALCO ROSSO

MARCO 23
Pietro AUCI

AZUT III

LEADER 36
Bertrand AUGE/
Isabelle GUINEAU

X RAY

X 332
A.BACHELIER

KOTICK 2

DUFOUR 29
Patrick BADIN

KAOLA

CAP CAMARAT
Alain BANDALY THIBON

TUPAI

SOLENN 32
Michel BENEZIT

MYSTIC

PABOUK
Patrick et Marie-Agnès
BERGEAT

SUNNY

TRAWLER
Jacques BERTAUX

LUCKY MAN

SALONA 35
Jean BEUCHET

TOUT DE GO

RHEA
Jacques BILY

PORT RIOU 2

TARGA 27
P. BLAYAU

SEA GO

Semi RIGIDE 7,50
Yann BUCAILLE

ELIXIR

X 34
Guillaume BUCCO

MAO TITOI

J100
Christian CHAUFOUR

KEN

F15
Gilles CHEVALIER

QUEEN BEE 2

RHEA 8,50
Christian CHAMMAS

FIRST24 SE

Pierre -Yves CHEVALIER

CRAZYHORSE

NUOVA JOLLY 38CC
Paul COIRRE

MADY

DONZI38
Patrick CONSTANT

FAKT

DONZI 35
Franck CONSTANT

GUANAHANNI

WHITE SHARK 245
Fabien CONSTANT

TE MAO

RHEA 27
Stanislas de CALAN

ZEP

SEMI RIGIDE
Didier Cossart

ZAMBAZ

MELGES 24
Tristan DEBRY

ZAMBAZ +

DJANGO 7,7
Alain DEBRY

PAWNEE

SURPRISE
Yves DEFRANCE

BAKEA

GRAND SOLEIL34
Gildas DELON

MARSUPIAUX

SUN FAST 3200
Bernard DEMARTIAL

NORA

J100
Guy DESMARET

STRESS FREE

DRAGON FLY 800
Jean-Louis DIDAILLER

MAJUANITA

FIRST 21.7
Geneviève DU-DEFRANCE

JADE

SADLER 29
Vincent DUFOUR

EPHATA

CATA NORMA 60
EMERAUDE SOLIDAIRE

BIGORNEAU

RHEA 8,50
Pascal EOUZAN

TOTI LA ME

VULCAIN 6
Pierre FAGUET

AGAPANTHE

WHITE SHARK 238
Franck FELIOT

HIPPOCAMPE 3

NORTH SHORE DORY
Lionel FLAMBARD

EDOUARD MONBATO

RM 1180
Jean Pierre FOSSEY

ALBATROS

Jean-Michel GERMAINE

BASILIC

FEELING 10,90
Jacques
GLORIEUX-TERNYNCK

GOLONDRINA

SANGRIA
Damien GOUILLY-FROSSARD

ARVINE

CAP CAMARAT 6,50
Jérôme GOUILLY-FROSSARD

GAULOISE

8MJI
Nicolas GOURIO

EVYNA 2

SUN FAST 3200
Philippe HAMARD

CAP CODE

LOMAC
Olivier d'HEROUVILLE

AU BONHEUR DES DAMES

YOLE DE MER
Jacqueline JAN

MO'STITOI

LOMAC 600
Monique JEANJEAN

SUMMERTIME

DUFOUR380
François JENDRON

DERIVEURS SERVICES

F15
Rémi JUNCA

HAPPY FEET

SUN ODYSSEY 349
Herve LANCON



TOP THE GUN

J105
Pascal LASSUS

LOVASTELL

BOSTON 220
Bertrand LAVIGNE

ZAMAL

RHEA 750 OPEN
Jerome LE FRIEC

ARPAGON IV

LEADER 805
Eric LE GAC

MALVINA

RIVA BEATRAM 20
Julien LEMESRE

NAUSICAA

TOFINOU 8
Henri LAMOTTE

BOU CHOU

DERVINIO 6.20
Frederic LECUYER

MARJAN

OCEANIS 31
Jean Philippe LEDOUX

GREY CAT

LOKKI
Eric LEGRAND

NORTON

APHRODITE 101
Thierry LENOIR

ENOGAT

TRAWLER CATAMARAN
Herve LE PAUTREMAT

ASTON 3

RHEA 27
Claude LOISANCE

BLUE DREAM

BOSTON WHALER
Daniel LOISANCE

ASTON

MAKO
Yannick LOISANCE

PRINCESS AGNES

MAQUERAUTIER
Yannick LOISANCE

HAPPY

CATAMARAN
Thomas LOMBARD

MENHIR

SUN FAST 32
Bertrand LOUVIGNE

BIGAILLE

ETAP 23
François MARTINIER

VICOME

DONZI 38
Jean Philippe MARCHAND

ESPERANZA 2

WHITE SHARK
Patrick MENY

EARLY BIRD

H BOAT
Vincent MOTTE

JERSEY GIRL 5

SUN LIGHT 30
Marc NOËL

MACO

LEADER 605
André PACHKEVITCH

JAMAIS DEUX

F 15
Michel PELLEGRIN D'ALMEIDA

DADDYSMILE

ATLANTIS 26
Vincent PASSA

ROCKPORT

RHEA 27
Frederic PERDRIAU

BLACK BIRD

RHEA 7.50
Marie Claude PICARD-TERNYNCK

VISALY

VALIANT
Pierre-Yves PIETO

ONE UNDER

F 15
Jean-François POIRIER

AMIRAL DE SIAM IV

SOUTHERLY 32
Claude POIRIER

MATIOU

CAP CAMARAT
Philippe POUGET

GWENN

F 15
Alain POUJADE

REGULUS

OCEANIS 331
Alain POZZO

PACHACAMAS

MARCO 23
Olivier PROST

HELIADÉ

CORNISH CRABBER
Michel PROP

MOJITO

OCEANIS 31
Yann RADOU

PROTHIS

F 15
Jean-Yves RENAULT

ONE UNDER

F 15
Olivier RESMOND

LE TERTRE AUX LOUPS

MERRY FISCHER
Bruno RINUCCINI

SERENITY

RM 10.70
Christophe RIVOIRE

ZIG ZAG 18

MELGES 24
Henry SAMUEL

JERONICO

FIGARO 3
Jerome SAMUEL

LEEWIN

F 15
Bertrand SEMAILLE

LORELEI IX

J 100
Bernard SERRE

CLIO 2

FEELING 346
Denys SARRADIN

PTYLOU

LEADER 545
Eric STUDER

PAPAGENO

OCEANIS 31
Pierre Etienne TOUATI

SEBAFLO 2

LOMAC
Olivier TOUSSAINT

SEVENTEAM

SUN FAST 3300
Jean-Marc TRIHAN

LONGEMER

CAP CAMARAT 7.50
François de VILLANFRAY

NANTAO 3

ANTARES 830
Bruno de VILLELE

TRE-COOL

RHEA
Laurent VACHEROT

FRIPON IX

RIVA 25
Philippe VERMELEN

CLIO 2

FEELING 346
Christine VIDIL

JIG

BOSTON WHALER
Bertrand WEISGERBER

MÉTÉO

- Meteo consult : 3201
- Sémaphore VHF Canal 10
Granville 02 33 50 05 85
Pointe du Groin 02 99 89 72 29
St Cast 02 96 41 85 30
St Quai Portrieux 02 96 70 42 18
Bréhat 02 96 20 00 12
- Cap de la Hague à la Pointe de Penmarch':
VHF Canal 79 : à partir du 1^{er} mai
météo à 5h45, 8h03, 12h03, 16h33, 20h03.
- Marina Jersey St Helier VHF canal 14
- Marina Guernesey St Peter VHF Canal 12

GRANDES MARÉES

2024	Coefficients
Mercredi 21 août	105
Jeudi 22 août	108
Vendredi 23 août	104
Jeudi 19 septembre	113
Vendredi 20 septembre	114
Vendredi 18 octobre	112
Samedi 19 octobre	111
Samedi 16 novembre	102
Dimanche 17 novembre	101

URGENCES

VHF 16 - Portable 196 ou 02 98 89 31 31

Port de Dinard :
VHF canal 9 - 02 99 46 65 55

Ecluse de la Rance :
VHF canal 13 - 02 99 16 37 37



HORAIRES DES MARÉES DE SAINT-MALO

JUIN

D A T E S	J O U R S	PLEINES MERS						BASSES MERS						
		MATIN			SOIR			MATIN			SOIR			
		Heure	Hauteur	Coef.	Heure	Hauteur	Coef.	Heure	Hauteur	Coef.	Heure	Hauteur	Coef.	
	h m	m c	mat.	h m	m c	soir	h m	m c	h m	m c		h m	m c	
1	S	2 43	9,78	055	15 25	9,70	057	9 37	3,56	22 13	3,77			
2	D	3 55	10,09	061	16 33	10,15	065	10 48	3,22	23 22	3,27			
3	L	5 01	10,54	069	17 33	10,69	073	11 54	2,80	—	—			
4	M	5 59	10,99	077	18 27	11,17	080	0 25	2,77	12 54	2,44			
5	M	6 52	11,31	082	19 16	11,50	084	1 23	2,36	13 48	2,20			
6	J	7 42	11,47	085	20 01	11,67	086	2 15	2,11	14 37	2,11			
7	V	8 29	11,47	085	20 44	11,69	084	3 03	2,01	15 20	2,16			
8	S	9 12	11,33	082	21 24	11,55	080	3 45	2,06	15 59	2,33			
9	D	9 53	11,07	077	22 03	11,27	074	4 24	2,25	16 36	2,61			
10	L	10 33	10,70	070	22 42	10,86	066	5 02	2,56	17 13	3,00			
11	M	11 12	10,24	062	23 20	10,36	058	5 39	2,99	17 50	3,47			
12	M	11 52	9,76	054	—	—	—	6 16	3,48	18 28	3,95			
13	J	0 02	9,84	050	12 35	9,32	046	6 55	3,95	19 11	4,37			
14	V	0 49	9,39	043	13 26	8,98	041	7 40	4,31	20 02	4,65			
15	S	1 44	9,07	039	14 26	8,63	038	8 32	4,54	21 02	4,75			
16	D	2 48	8,96	039	15 32	8,92	040	9 34	4,57	22 08	4,62			
17	L	3 53	9,09	042	16 34	9,24	045	10 40	4,39	23 11	4,29			
18	M	4 53	9,41	048	17 28	9,70	051	11 40	4,06	—	—			
19	M	5 46	9,82	055	18 16	10,18	059	0 07	3,85	12 34	3,67			
20	J	6 35	10,22	062	19 00	10,62	066	0 58	3,39	13 23	3,30			
21	V	7 21	10,58	069	19 43	10,99	072	1 46	2,99	14 09	2,98			
22	S	8 05	10,88	074	20 24	11,28	076	2 33	2,65	14 54	2,73			
23	D	8 48	11,10	078	21 07	11,49	080	3 19	2,38	15 39	2,56			
24	L	9 33	11,24	080	21 51	11,58	081	4 05	2,21	16 23	2,48			
25	M	10 18	11,25	080	22 36	11,52	079	4 51	2,14	17 08	2,52			
26	M	11 04	11,11	078	23 23	11,30	076	5 37	2,20	17 54	2,67			
27	J	11 52	10,83	073	—	—	—	6 24	2,40	18 41	2,94			
28	V	0 13	10,96	070	12 42	10,48	067	7 12	2,70	19 32	3,26			
29	S	1 06	10,57	065	13 37	10,14	062	8 04	3,05	20 29	3,55			
30	D	2 06	10,22	060	14 40	9,90	058	9 01	3,35	21 33	3,73			

JUILLET

D A T E S	J O U R S	PLEINES MERS						BASSES MERS						
		MATIN			SOIR			MATIN			SOIR			
		Heure	Hauteur	Coef.	Heure	Hauteur	Coef.	Heure	Hauteur	Coef.	Heure	Hauteur	Coef.	
	h m	m c	mat.	h m	m c	soir	h m	m c	h m	m c		h m	m c	
1	L	3 13	10,00	058	15 50	9,87	058	10 07	3,52	22 45	3,69			
2	M	4 25	9,98	059	16 59	10,07	060	11 17	3,50	23 54	3,45			
3	M	5 33	10,16	063	18 03	10,41	065	—	—	12 24	3,31			
4	J	6 35	10,43	068	18 59	10,79	070	0 58	3,12	13 24	3,06			
5	V	7 30	10,70	072	19 48	11,11	074	1 55	2,80	14 16	2,84			
6	S	8 19	10,91	076	20 32	11,32	077	2 45	2,56	15 02	2,68			
7	D	9 02	11,03	078	21 13	11,42	078	3 30	2,42	15 44	2,59			
8	L	9 42	11,04	077	21 50	11,38	076	4 10	2,37	16 22	2,58			
9	M	10 18	10,94	075	22 25	11,22	072	4 47	2,44	16 57	2,70			
10	M	10 51	10,73	070	22 58	10,92	067	5 21	2,64	17 30	2,96			
11	J	11 23	10,42	064	23 31	10,53	060	5 53	2,96	18 00	3,31			
12	V	11 55	10,04	056	—	—	—	6 21	3,35	18 30	3,71			
13	S	0 04	10,07	053	12 29	9,63	049	6 50	3,76	19 04	4,11			
14	D	0 42	9,60	045	13 10	9,23	042	7 25	4,15	19 47	4,49			
15	L	1 29	9,15	039	14 06	8,91	037	8 11	4,51	20 44	4,77			
16	M	2 35	8,86	036	15 20	8,82	037	9 14	4,75	21 01	4,80			
17	M	3 52	8,86	038	16 37	9,08	041	10 35	4,71	22 20	4,45			
18	J	5 05	9,19	045	17 42	9,60	050	11 51	4,32	—	—			
19	V	6 08	9,71	055	18 38	10,24	060	0 25	3,97	12 53	3,77			
20	S	7 03	10,31	065	19 28	10,88	071	1 22	3,24	13 49	3,20			
21	D	7 53	10,88	076	20 15	11,46	081	2 17	2,65	14 43	2,67			
22	L	8 41	11,39	085	21 01	11,95	089	3 11	2,12	15 34	2,21			
23	M	9 27	11,78	092	21 45	12,28	094	4 02	1,68	16 22	1,86			
24	M	10 11	11,99	095	22 29	12,37	094	4 49	1,39	17 07	1,70			
25	J	10 54	11,95	093	23 12	12,19	091	5 33	1,34	17 49	1,78			
26	V	11 36	11,65	087	23 54	11,72	082	6 14	1,59	18 30	2,14			
27	S	—	—	—	12 17	11,13	077	6 54	2,11	19 11	2,71			
28	D	0 38	11,05	071	13 02	10,50	065	7 35	2,79	19 56	3,37			
29	L	1 28	10,29	059	13 56	9,86	054	8 23	3,51	20 54	3,97			
30	M	2 33	9,60	050	15 09	9,41	047	9 26	4,08	22 11	4,27			
31	M	3 57	9,25	047	16 37	9,40	048	10 46	4,28	23 35	4,11			

AOÛT

D A T E S	J O U R S	PLEINES MERS						BASSES MERS						
		MATIN			SOIR			MATIN			SOIR			
		Heure	Hauteur	Coef.	Heure	Hauteur	Coef.	Heure	Hauteur	Coef.	Heure	Hauteur	Coef.	
	h m	m c	mat.	h m	m c	soir	h m	m c	h m	m c		h m	m c	
1	J	5 23	9,42	051	17 53	9,84	055	—	—	12 06	4,04			
2	V	6 31	9,91	059	18 52	10,44	063	0 47	3,62	13 12	3,57			
3	S	7 25	10,44	067	19 40	10,98	071	1 46	3,09	14 06	3,10			
4	D	8 09	10,88	075	20 21	11,38	077	2 35	2,67	14 51	2,72			
5	L	8 48	11,18	079	20 58	11,62	081	3 18	2,37	15 30	2,45			
6	M	9 23	11,34	081	21 31	11,72	082	3 55	2,20	16 05	2,31			
7	M	9 54	11,37	081	22 01	11,67	080	4 27	2,15	16 36	2,30			
8	J	10 23	11,26	078	22 30	11,46	076	4 56	2,26	17 04	2,46			
9	V	10 50	11,02	073	22 57	11,10	069	5 22	2,51	17 29	2,77			
10	S	11 16	10,65	065	23 23	10,62	061	5 44	2,88	17 52	3,18			
11	D	11 41	10,19	057	23 50	10,04	052	6 07	3,33	18 18	3,67			
12	L	—	—	—	12 09	9,66	047	6 34	3,84	18 52	4,21			
13	M	0 24	9,42	042	12 48	9,10	038	7 10	4,40	19 40	4,75			
14	M	1 17	8,80	034	13 58	8,59	032	8 04	4,92	20 53	5,11			
15	J	2 53	8,43	032	15 52	8,58	034	9 31	5,19	22 40	4,90			
16	V	4 37	8,73	038	17 20	9,22	045	11 19	4,80	—	—			
17	S	5 52	9,48	052	18 23	10,14	060	0 01	4,14	12 34	3,98			
18	D	6 51	10,39	068	19 15	11,10	075	1 06	3,22	13 35	3,09			
19	L	7 41	11,25	083	20 02	11,97	090	2 05	2,34	14 32	2,27			
20	M	8 28	11,99	096	20 47	12,64	101	3 00	1,56	15 24	1,58			</

Maison Marie
Depuis 1976

Le Fruitier Dinardais
Fruits, Légumes • Vins

Les Halles de DINARD



La Boutique
Philippe MARIE

02 99 46 92 72
06 62 78 77 45

fromagerie des halles
ARTISAN FROMAGER AFFINEUR

MARYLINE & BRUNO

MARCHÉS

Saint-Malo Dinard
Saint-Lunaire Plancoët

02 99 46 57 80



Hervé ROMAIN
Artisan
Boulangier - Pâtissier

Certification gamme de
pain farine biologique

**Le Prieuré
DINARD**
02 99 46 11 97
fermé le mardi

La godaille
Poissonnerie
Tel:0299464730 Port:0760896931

La godaille
Plateaux de fruits de mer et arrivages
journaliers en direct de nos bateaux

PROGRAMME DES RÉGATES 2024

Epreuves	Dates	Séries	
Championnat de Printemps YCD	16-17 mars 30-31 mars 13-14 avril 27/28 avril 18-19 mai 1-2 juin 15-16 juin	Flying 15 et Voile légère	YCD
Cardinales d'émeraude Trophée Audi	27 avril	Monocoques IRC et OSIRIS en double	YCD
100 milles et une nuit	29-Jun	Monocoques IRC et OSIRIS en double	YCD
Cowes-Dinard-St Malo	5 juillet	IRC	RORC
Dinard St Cast	20 juillet	Monotypes,Croiseurs OSIRIS et Classiques	YCD/YCSC
Rance Frémur	21 juillet	Monotypes,Croiseurs OSIRIS et Classiques	YCD/YCSB
Régates EMERIA Dinard	27-28 juillet	Monotypes,Croiseurs OSIRIS et Classiques	YCD
Tour de Cézembre	31 Aout	Monotypes,Croiseurs OSIRIS et Classiques	YCD
Championnat d'automne YCD	14-15 septembre 28-29 septembre 12-13 octobre 26-27 octobre	Flying 15 et Voile légère	YCD

DINARD YACHTING formation au permis côtier, coaching sur bateau moteur et à voile



DINARD YACHTING
 Fred 06.81.45.55.35 dinardyachting@free.fr www.dinard-yachting.com

VENTE NEUF ET OCCASION - LOCATION - ATELIER MÉCANIQUE - LOCATION D'EMPLACEMENT



dinardmarine.com
02 99 46 51 55

46 Boulevard Jules Verger 35800 Dinard - contact@dinardmarine.com



Vins & Spiritueux

CAVAVIN

la passion du conseil

DINARD - 02 99 46 92 04 SAINT MALO - 02 99 82 15 51

L'abus d'alcool est dangereux pour la santé.



PROGRAMME DU MOTONAUTISME

Les membres de notre YCD sont de plus en plus nombreux à pratiquer le motonautisme.

C'est la raison pour laquelle nous essayons de vous proposer des sorties vers les belles destinations de notre région.

Voici donc les dates retenues pour des rencontres aux îles, en fonction des marées :

Chausey & Minquiers

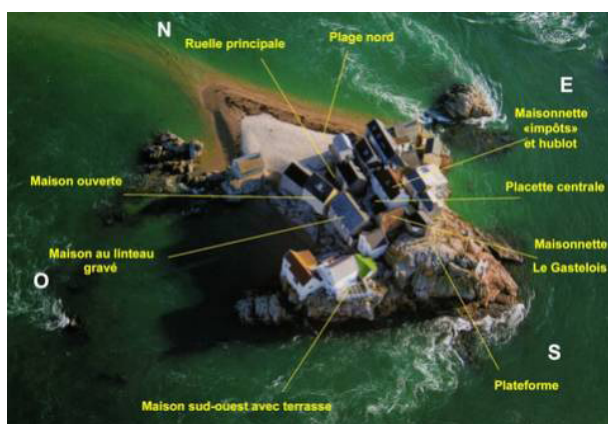
Les 22, 23, 24 juillet - coef 92-95-93

Minquiers, Chausey, Ecréhous

Les 21,22,23 août - coef 105-108-104

Chausey ou Minquiers, Chausey, Ecréhous

Les 18-19-20-21 septembre - coef 105-113-114-107



Voire d'autres destinations comme : Bréhat, Port de Dahouet, remontée de la Rance....

Les destinations et les points de rencontres seront communiqués la semaine précédente aux personnes ayant communiqué par mail au club leur intention de participer à ces points de rencontres.

Nous invitons les personnes intéressées à envoyer au plus vite un mail avec leur coordonnées complètes ainsi que le type et nom de leur bateau.

A bientôt sur la grande bleue

Pietro et Franck



RETOUR SUR 2023







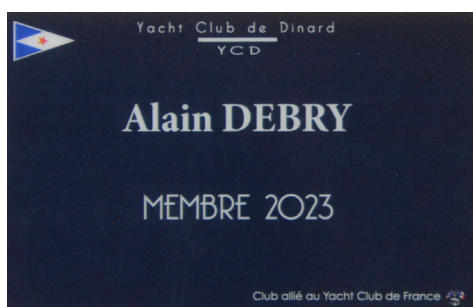


ÊTRE MEMBRE DU YACHT CLUB DE DINARD



par Alain Debry

Un article de l'édition 2005 de notre revue s'interrogeait prosaïquement sur le sujet, « Être membre, ça me sert à quoi ? »



Plus noblement notre site Internet analyse le sujet en 3 phrases :

- Vivre ensemble une passion commune, la mer, et partager entre nous nos joies, nos peurs parfois et surtout notre sentiment de plénitude d'être sur l'eau.
- Pouvoir partager dans un club house historique nos expériences de mer, croisières, aventures, régates, spots de pêche, mouillages mythiques, conseils techniques ou sécuritaires.
- Participer ensemble à des événements nautiques, régates, croisières dans les îles, sorties pêches, pique-niques ou apéro.

Tout est vrai, mais imparfaitement, ou plutôt accompli plus ou moins intensément en petits groupes :

- les régatiers en Flying Fifteen, un groupe très dynamique rassemblant une bonne vingtaine de personnes qui ne demandent qu'à accueillir de nouveaux navigants. Le Club possède un bateau de ce type qu'il met à disposition des nouveaux participants.



- les régatiers en habitables là aussi un groupe d'une vingtaine de navigants de haut vol, mais qui se retrouvent plus souvent sur la ligne de départ, voire à l'Atterrage de Saint Malo, qu'au Club house à Dinard.
- les habitués des navigations motonautiques, qui ont participé à quelques sorties emblématiques aux Minquiers ou ailleurs, mais regrettent l'absence d'événements récents qui pourraient fédérer le groupe. Un programme existe, mais les contraintes sont nombreuses. Pour autant de nouvelles sorties et points de rencontre dans les îles sont proposées cette année.
- les amoureux de l'environnement marin, qui se retrouvent aux conférences des Mardis de la mer ou échafaudent des projets de contribution à la surveillance de nos eaux. Un projet de formation sur l'observation et l'identification des mammifères marins vous sera proposé avec l'assistance du Cresco.
- les membres non navigants, à la recherche de bien plus d'événements susceptibles de les réunir aux navigants, comme l'ont été les piques niques au Petit Bey, les sorties en mer pour le Feu d'artifice de l'été, les cocktails ou encore les 2 diners de l'année 2022...





Quant aux avantages matériels de l'adhésion, ils existent, quoiqu'on en dise, avec :

- la présente revue, dont la qualité éditoriale n'est plus à vanter
- l'utilisation de la grue du club (jusqu'à une tonne), si vous avez souscrit cette option
- la souscription sans frais supplémentaires de la licence FFV
- la possibilité de privatiser la salle des membres pour vos réunions de famille.
- une réduction au restaurant La Yacht by Poza qui vient d'ouvrir, sur présentation de la carte de membre
- une réduction sur les frais d'inscription des régates organisées par le Club
- des avantages commerciaux sur présentation de la carte de membre dans tous les magasins de notre région des enseignes Comptoirs de la Mer (magasin vêtements, magasin articles de pêche) et Coopérative Maritime, chez Nautic Emeraude (articles magasin, dont accastillage), les chantiers navals Fil Marine à Saint Cast, Husson Marine à Saint Coulomb et Dinard (zone de la ville Biais) et à la Coopérative Maritime quai Trichet à St Malo. D'autres enseignes, dont une voilerie, devraient nous communiquer leurs offres commerciales personnalisées pour les membres du YCD.
- l'accès aux salons et au restaurant du Yacht Club de France, dont nous sommes club allié
- la possibilité de participer aux remises de prix de nos régates, que ce soit sur le site de la Thalasso pour la régate Emeria ou au Club pour les autres.



- la collection de vêtements et accessoires originaux avec le logo du Club



Et pour aller plus loin, fort d'une collaboration qui démarre sous de bons auspices avec le nouveau restaurateur, nous envisageons :

- de relancer l'apéritif du vendredi soir, sur la terrasse ou dans la salle des membres s'il pleut, ce qui permettra de mieux nous connaître et de créer des liens d'amitié



- d'ouvrir cette salle des membres à la demande, pour un simple café entre amis. Un arrangement reste à mettre au point avec le nouveau restaurateur, mais cela paraît tout à fait possible
- à plus long terme d'ouvrir une bibliothèque dans la salle du 2^e étage (voir l'article sur les Archives du YCD dans cette même revue), salle qui serait alors accessible également sur simple demande

Etre membre du Yacht Club de Dinard, c'est peut-être au départ une affaire de prestige (quelle histoire que celle de notre club et de son bâtiment !), mais c'est surtout une aventure humaine. Votre implication dans l'organisation et vos idées sont bienvenues.

VIRGINIE HÉRIOT MÉDAILLÉE D'OR OLYMPIQUE EN 8MJI



par Lionel Flambard



La légende d'Aile VI

Pierre-Henri Marin

Virginie Hériot avait fait construire ce 8 m JI en 1927 pour ramener dans son pays la Coupe de France alors détenue par la Grande-Bretagne. Elle y parvient en 1929, mais entre-temps elle fait mieux puisque "Aile VI" remporte les Jeux Olympiques d'Amsterdam. Après plusieurs autres victoires, le champion est légué aux pilotes du Havre, puis passe entre les mains de différents propriétaires, dont le Club nautique de la Marine de Toulon. Transformé en bateau de croisière, l'ancien racer était à l'état d'épave lorsqu'un groupe de quiraîtres noirmoutins s'en est porté acquéreur dans l'intention de le remettre dans son état d'origine. Une restauration délicate confiée aux Charpentiers Réunis devenus des experts en la matière.



POURQUOI PARLER ICI DE CETTE PERSONNE ... ?

Elle était connue sur notre côte d'Emeraude pour y séjourner entre les 2 guerres mondiales et faire partie de la high society dinardaise.

Ses amis n'étaient autre qu'Alain Gerbault le champion de tennis et néanmoins grand navigateur ainsi que Jacques Boullaire, le peintre beau-frère de Louis Renault.

Ses fresques ornent peut-être encore, en cachette sous des couches de peinture, les murs de notre YCD.

Tout ce beau monde se retrouvaient dans les soirées mondaines et dans leurs activités favorites comme la voile et le tennis.

La famille Hériot avait une villa non pas à Dinard ...mais à Port Mer en Cancale.

Elle portait le curieux nom de Château de la Barbe brûlée et existe toujours avec une activité voile

Né en 1833 militaire de carrière le père de Virginie avait hérité de son frère décédé précocement.

Modeste héritage que les Grands magasins du Louvre a Paris...

Lui-même décède en 1899 à l'âge de 66 ans ; Virginie n'a que 9 ans et son petit frère décède à l'âge de 2 ans peut après... le malheur touche toutes les familles quelles que soient les conditions sociales...

Virginie hérite, avec ses 2 frères aînés et leur mère Cyprienne Hériot, d'une fortune colossale.

Et alors, le rapport avec la MER ...on y arrive.

Pour se remettre d'un échec amoureux, Cyprienne achète un luxueux steamer nommé Salvator en 1903 et emmène famille et amis, dont Virginie âgée de 13 ans pour une longue croisière en Méditerranée...

C'est la révélation. Virginie déclare qu'elle sera « marine » ...

En 1904, elle fête son anniversaire au Spitzberg en compagnie d'Albert 1er de Monaco en mission sur son Princesse Alice.

Alors qu'elle n'a pas 20 ans elle épouse un vicomte et rentre donc dans l'aristocratie...

Haincque de St Senoch est aussi un passionné de voile et fait découvrir le monde de la course à sa Virginie. Il régate sur Aile son propre 10mJl.

Un seul fils naîtra en 1913 avant leur divorce en 1921...

Après la guerre et ce divorce, Virginie change de vie et ne va plus se consacrer qu'à son unique passion la mer et les régates.

En 1923, elle achète Meteor IV ancienne goélette de l'empereur Guillaume II ...41 m de long pour 1390 mètres carrés de voiles...excusez du peu...



Rebaptise Aillée, elle devient son QG et son outil de travail avec laquelle elle entame sa carrière en mer. En 1928 elle fait construire une nouvelle goélette Aillée II 57m HT 1116mètres carrés de voilure.

Pour l'anecdote, son coût de construction se convertit en 35 millions d'euros... et les factures sont prises en charge par les Grands Magasins du Louvre...

Il faut savoir qu'à cette époque, les comptes d'entreprise n'étaient pas séparés des comptes personnels...

C'est ainsi que Louis Renault, époux de Sylviane Boullaire du Château de la Malouine à Dinard, fit reconstruire, sur le compte des usines Renault, son fameux fort de Chausey.

Tout allait bien pour la France d'en haut ...

Dans les années 30, la fiscalité des entreprises changera...

Revenons aux nombreux voiliers de régates qui se succéderont.

En 1923, elle fait construire son 1er 8mJl également baptisé Aile comme le seront tous ses 8mJl à l'avenir

Elle s'alignera au départ de 44 régates en 1924.

L'année suivante elle remporte la coupe Cumberland avec Aile IV et participe à 49 courses qui valent 29 premiers prix...

Elle dispute les régates de Gènes en 1926 puis sur Aile IV et Aile V celles de Norvège, Suède, Finlande et Danemark.

En 1927 elle remporte la coupe du Cercle de Voile de Paris et la fameuse One Ton Cup sur petit Aile II, son dernier 6 m Jl.

Cette même année correspond à un point d'orgue de sa carrière sur un voilier devenu mythique...

Vous allez comprendre pourquoi...



Elle fait construire Aile VI en perspective de ramener dans son pays la coupe de France alors détenue par la Grande Bretagne...ce qu'elle fit en 1929... !

Mais avant, elle obtint le Graal de tout sportif...la médaille des JO d'Amsterdam en 1928 sur ce 8mJl...elle a alors 38 ans.

Ambiance : le parcours est constitué d'un triangle de 12 milles dans les eaux peu profondes du Zuiderzee, à 3 ou 4 heures de remorquage d'Amsterdam.



Virginie écrira :

« Nous n'étions qu'une volonté tendue et ramassée, et rien de plus dans la lutte ardente, décevante et âpre, que nous eûmes à soutenir 7 jours durant.

Levés à 6h00, le remorqueur nous tractait durant 3 ou 4 heures et le départ avait lieu à 12h30 avec une course de 4 à 5 heures...le remorqueur nous ramenait et nous ne regagnions notre pension que vers 20h voire 21 heures...

Sur 15 journées à Amsterdam, je devais en passer 12 à bord... »

Virginie fit entrer son Aile VI dans la légende ... une légende palpable puisque ce 8mJl a été conservé et navigue toujours...

Tous les autres Aile ont disparu...

Virginie continuera à gagner des courses et à poursuivre de grandes croisières à travers le monde.

Comme Tabarly qui eut ses nombreux Pen Duick, elle mourut en mer dans le bassin d'Arcachon où elle était venue régater une dernière fois sur sa petite Aile 6 m Jl. Ramenée sur sa goélette Ailée II, elle y décéda et fut donc sa dernière demeure...



Pour conclure, nous avons la chance d'avoir conservé Aile VI grâce à un quirataire de passionnés ce mythique voilier...

Après diverses aventures, il fut retrouvé presque par hasard au chantier naval de Raymond Labbé à St Malo et restauré chez les Charpentiers réunis de Cancale que j'ai bien connu.

Plus des ¾ du voilier, dont la moitié pour la coque, seront à refaire...4200 heures de travail pour redonner une beauté à cette vieille dame

Dans les années 80 et 90, nous étions des passionnés de voiles traditionnelles qui tirions des bords d'un chantier à l'autre pour admirer tous ces voiliers de prestige en restauration par les compagnons charpentiers : je raconte souvent qu'au chantier Labbé, à côté du modeste macrotier Rigel que notre petite équipe de bénévoles tentait de sauver, nous avions comme voisins en restauration Pen Duick et Lady Maud... nous échangeons quelques commentaires avisés avec Eric Tabarly ou Gérard d'Aboville quand ils venaient faire le point sur l'avancée des travaux de leurs voiliers mythiques.

C'est ainsi que Gerard accepta de parrainer notre macrotier que Raymond avait fait classer MH... !

Pour finir, n'hésitez pas à aller admirer Aile VI tirer des bords aux belles régates du Bois de la Chaize chaque été.

En effet, Noirmoutier est désormais son port d'attache.

Merci Virginie pour ton engagement et ta ténacité

Et que nos voileux français nous ramènent des médailles depuis le plan d'eau de Marseille lors des JO 2024...

Sources

Articles et photos Chasse-Marée 106 et 273

Photo Villa Hériot Barbe brûlée fournie par Bernard Seydoux, historien amateur des villas dinardaises

Pour approfondir

Musée de la Marine Citadelle de Port Louis
Exposition « Virginie Hériot , une navigatrice au
sommet de l'Olympe »

Du 18 mai au 30 septembre 2024



DÉJÀ 24 ANS DE LOVE STORY ENTRE LE YACHT CLUB DE DINARD ET LES FLYING FIFTEEN

par Patrick Constant

Depuis 24 saisons, de championnats en championnats la flotte de Flying Fifteen anime la majorité.

Des régates organisées par le Yacht Club de Dinard, tous les 15 jours au Printemps entre mars et Juin et à l'automne entre septembre et novembre, la dizaine de F15 est mise à l'eau le samedi et le dimanche pour 5 manches de parcours techniques dits « bananes » entre 3 bouées positionnées par le comité de course présidé par un arbitre de la Fédération Française de Voile.

Cette organisation sur l'eau permet aux équipages de régater dans les meilleures conditions et de s'affronter en temps réel : c'est le principe de la monotypie.

Les Flying Fifteen participent également aux régates d'été toutes catégories que le Yacht Club organise entre juillet et aout au cours desquelles les F15 trustent les podiums.

En effet, le Flying Fifteen dessiné en 1947 par l'architecte Anglais Uffa Fox est né sous une bonne étoile. C'est un quillard de sport à 2 équipiers, rapide à toutes les allures avec grand voile foc et spinnaker. Sa facilité de

manœuvres permet les équipages mixtes même à haut niveau de compétition.

Les Anglais maîtres en la matière dominent les championnats du monde qui se déroulent une année sur deux dans chaque hémisphère, la plupart du temps en Europe ou en Australie.

Depuis 1947, plus de 4200 bateaux ont été construits sur le même dessin mais avec des matériaux modernes tels que le polyester, le carbone et les composites.

À Dinard, les installations du yacht club permettent aux équipages de F15 de laisser leurs bateaux sur le parking du port et d'effectuer eux-mêmes les mises à l'eau avec notre grue électrique.

De nouveaux équipages ont intégrés ce groupe de régatiers passionnés et concourent à l'émulation de toute la flotte.

Congratulations Uffa Fox !



par Christophe Agnus



Ewan LEBOURDAIS raconté par Christophe AGNUS pour le Yacht Club de Dinard

J'avais lu ces quelques lignes imaginaires avant de contacter le POM Ewan il y a quelques années, et je n'arrivais pas à croire qu'il pouvait se résumer ainsi. Dans son bureau de la rue de Siam, à Brest, de l'autre côté de son bureau où trône un énorme écran d'ordinateur, je ne lui voyais ni les jambes rouges, ni l'appendice oculaire.

Le sourire, lui, était là. Et quand il s'est levé pour m'offrir un café, j'ai remarqué la couleur écarlate de son pantalon. Alors j'ai voulu en savoir plus, comprendre comment un Rennais avait atterri à la pointe de Bretagne, et surtout pourquoi un gestionnaire de patrimoine performant avait pu devenir l'étoile montante de la photographie de mer.

Comme toujours avec Ewan Lebourdais, la réponse est venue en deux temps. Une histoire, d'abord. Le contexte. Le pourquoi du comment. Un besoin d'expliquer, de partager le message, qui lui vient peut-être de sa habitude à rassurer les clients inquiets de l'avenir de leurs économies. Le breton ayant le verbe facile et le contact aisé, cela prend un peu de temps. Puis arrive la phase 2, essentielle : les photos.

Car tout, chez lui, se justifie par des images. Des couleurs. Des mouvements. De l'émotion. Très vite, on prend l'habitude de suivre son déroulé en regardant les instantanés qui s'affichent sur son écran géant.

Et tous, en effet, racontent une histoire.



Prenez cette régata de Laser, où le soleil joue avec le clapot pour promettre la gloire aux premiers franchiseurs de ligne.

C'est un ballet de voiles et de coques, on perçoit la concentration des régatiers et la fragilité de l'équilibre des embarcations alors que, derrière, la chasse est ouverte.

Mais il y a la mer, presque épaisse sur le premier tiers de l'image, qui semble freiner les ambitions, rappeler qu'il y a encore de l'eau à courir avant la médaille.

Les compétitions olympiques ne sont pas les plus faciles à photographier : bateaux identiques, voiles blanches, parcours sans relief particulier... Alors Ewan a choisi de raconter une histoire de coureurs. Un match où ce sont bien des régatiers, et pas des voiliers, qui s'affrontent.

N'oublions pas que le photographe est aussi un compétiteur. Il suffit de le voir sur l'eau, le plus souvent en planche à voile, à foil ou pas, pour comprendre qu'il aime aller vite, lire la trajectoire possible, deviner la rafale qui entre ou la molle qui se dessine.

L'homme navigue. Et bien. Un savoir-faire qui lui est très utile quand il faut deviner où se placer pour obtenir la meilleure photo.

D'autant qu'il a nourri cette science en dévorant le travail des grands anciens. Parlez-lui de Beken ou de Jean Gaumy : il connaît toutes leurs photos. A passé des heures à les décortiquer pour comprendre leur magie.

Mais il est tout aussi incollable sur Albert Brenet, Dirk Verdoorn ou Roger Chapelet. Des POM également. Des peintres utilisant la toile et les pinceaux pour conter la mer, des artistes. Ce n'est pas un hasard. Car j'ai toujours une forme de réticence à présenter Ewan Lebourdais comme un « photographe de mer ».

Il est, avant tout, un peintre. Ces images sont des tableaux, qu'il compose sans se soucier de la réalité.

Avec lui, l'optique et le numérique sont au service de la façon dont il ressent les activités maritimes et les émotions qu'elles lui procurent : là où le quidam croit apercevoir un trimaran à l'équilibre sur un foil, Ewan perçoit peut-être, et surtout, un équilibre esthétique de variation de bleus (de la mer, du bateau, du ciel...), une dynamique de transversales entre le gréement et les flotteurs, un match entre la mer et l'air traduit par une gerbe d'écume blanche représentant le mariage des deux mondes... Son œil est celui d'un artiste, pas d'un technicien de l'image.



Même s'il a appris, en autodidacte, à maîtriser ses outils de travail, du très grand angle mi-air mi-eau au téléobjectif de 800mm qu'il est l'un des seuls, voir le seul, à savoir dompter sur une embarcation ballotée dans le clapot et la houle d'un force 7...

C'est aussi un passionné des activités maritimes. J'ai déjà parlé de ses compétences en funboard, mais il est aussi celui qui a relancé la base de vitesse de Brest.

Et ce marin, plongeur sous-marin aux 300 plongées, peut rester des heures à disserter sur un vieux gréement...

En 1989, j'avais eu la chance de passer une journée en mer, suivi d'un dîner, avec Eric Tabarly. L'homme était peu loquace, sauf quand un voilier ancien passait sous ses yeux. Il s'éclairait soudain, passionné.

Alors je ne comparerai pas jusqu'au bout le taiseux navigateur avec le bavard POM, mais ce point commun m'est apparu à chaque échange avec Ewan (et ils ont été nombreux). Il aime passionnément le maritime. Et chacune de ses images est une déclaration d'amour.

Avec des clins d'œil à l'Histoire, quand il saisit la poupe si reconnaissable du Pen Duick VI, ou quand quand il peut, comme l'an dernier, accompagner des plans Fife en régates dans la Manche.



C'était, pour lui, Noël en plein été. Une valise de cadeaux.

Avec son semi-rigide, pensé dans le moindre détail pour lui permettre de travailler, il a suivi les majestueux grands voiliers centenaires pour les immortaliser en régatiers acharnés.

Et regardez bien les deux images prises à ce moment-là : ce ne sont pas des reliques qui apparaissent, aucun des voiliers ne ressemble à un monument historique. Dans les vagues grises du Solent ou le vent de l'île de Bute en Ecosse, je vous défie de ne pas voir des régatiers en compétition.



Dans une bataille pour aller toujours plus vite, toujours plus loin, à défaut de toujours plus haut. Quelles puissances! Un combat de costauds, une démonstration virile.

Alors que par un simple changement de focale et de positionnement de l'appareil, les mêmes voiliers apparaissent soudain comme de belles élégantes glissant délicatement sur les eaux. Cette fois, par le seul choix de l'angle du regard, on comprend pourquoi les Britanniques déclinent les bateaux au féminin.



Ewan ne choisit pas son camp ici : il rend hommage aux deux aspects de ces merveilles d'architectures maritimes.

Ce respect, il l'a apporté à toutes les formes de vie océaniques. Sur son écran géant, il peut vous faire défiler des photos de phoques ou de sous-marins, des régates de paddle ou l'étrave du porte-avions Charles de Gaulle, les acrobaties des pilotes de port grim pant à l'échelle de corde le long d'un portecontainer ou les dessous d'un paquebot en cale de radoub.

La mer, dans toute sa diversité.



Aucune raison de choisir. Aucune raison d'arrêter de vous raconter l'océan.

Alors, lors de notre première rencontre, prémices à notre amitié et aux trois livres signés ensemble, nous avons dû stopper l'ordinateur au bout de quatre heures. Mais n'y voyez aucun signe de désintérêt : l'heure raisonnable était passée depuis longtemps, et nous avions faim... C'est un autre oubli de mon fantasque et imaginaire guide naturaliste des POM : l'« Ewanus Lebourdaisus » n'est pas raisonnable.

Et on lui en est reconnaissant.

Extrait du guide naturaliste des POM (éditions de l'invention d'auteur) :

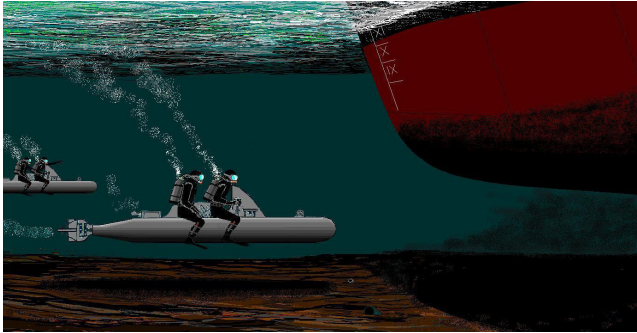
«Le POM Ewan (« Ewanus Lebourdaisus ») est un animal marin breton que l'on croise soit en mer, soit à terre. L'océan semble son milieu naturel où on le reconnaît à sa vitesse de déplacement et l'équipement de visée de longue portée qui semble fixer à son œil. A terre, il peut se croiser le plus souvent dans la région finistérienne, où il est aisément distinguable à son sourire et ses jambes rouges»

Christophe Agnus, ancien grand-reporter, est auteur de livres sur la mer (éditions Grasset et Nautilus) et de romans (éditions Robert Laffont) récompensés par de nombreux prix. Membre du Yacht Club de France, passionné de mer, il publie la newsletter « Un jour en mer » (www.unjournmer.com) depuis 2005 et accompagne de ses mots plusieurs livres d'Ewan Lebourdais.

Retrouvez les œuvres d'Ewan LEBOURDAIS à la galerie WINSTON – 20 rue Winston Churchill à Dinard.

SIX HOMMES CONTRE UNE FLOTTE

par Pietro Auci



LE CONTEXTE

Les armées françaises ont été défaites dans les combats de mai-juin 1940. Le 22 juin, un armistice est signé entre la France et l'Allemagne nazie. La France est coupée en deux zones par une ligne de démarcation. La zone nord est occupée par l'armée allemande. Les effectifs de la nouvelle armée sont réduits à 100 000 hommes. Les plans de fortification, le matériel de guerre et les aérodromes passent sous contrôle allemand.

En ce qui concerne la marine, les navires de guerre doivent regagner leur port d'attache pour y être démobilisés et désarmés. Mais une partie de la flotte s'est déjà réfugiée dans le port de Mers El Kébir.

Quant aux Britanniques, ils sont conscients dès le 16 juin 1940 de l'avantage décisif que constituerait pour l'Allemagne la capture de la flotte française. C'est pourquoi le War Cabinet de Churchill prépare dans l'urgence l'opération Catapult. Le 3 juillet, les Britanniques s'emparent des navires français mouillés dans les ports du Royaume-Uni ; ils neutralisent ceux ancrés dans le port d'Alexandrie. Du 3 au 6 juillet 1940, l'attaque de Mers El-Kébir par la Royal Navy met la majeure partie de l'escadre française hors de combat.

Le 6 novembre 1940, les Italiens repèrent des manœuvres de la Royal Navy en Méditerranée. La marine italienne regroupe donc sur la base de Tarente, ville située dans les Pouilles, la plus grosse partie de la flotte italienne. Comme le dit le commandant de la Mediterranean Fleet, Andrew Cunningham, « tous les oiseaux sont dans le nid. » Dans la nuit du 11 au 12 novembre 1940, lors de l'opération Judgement, l'aéronavale de la Royal Navy torpille la flotte italienne ancrée dans le port de Tarente. La moitié des cuirassés de la Regia Marina sont mis hors de combat.

Fin mars 1941, l'Italie veut montrer sa puissance. Elle

appareille une flotte afin d'intercepter un convoi qui a quitté la base d'Alexandrie pour le Pirée. Mais les Britanniques déchiffrent un message radio de la marine italienne. Les voici avertis. Les marines italienne et britannique s'affrontent au large du cap Matapan (ou Ténaré) dans le sud du Péloponnèse. Les Britanniques sont inférieurs en nombre mais ils bénéficient d'un porte-avions et d'un nouveau moyen technologique : le radar. La Regia Marina perd trois croiseurs lourds, deux torpilleurs et deux destroyers, tous coulés. Un cuirassé est également endommagé.

À la suite de leurs défaites face à la Royal Navy, les Français n'ont plus de flotte et les Italiens ont perdu l'essentiel de la leur. Les Britanniques, se sentant maîtres en Méditerranée, déplacent la majeure partie de leur flotte en Extrême-Orient pour faire face à la menace japonaise. Ils ne laissent en Méditerranée que trois navires : le York dans la baie de Suda en Crète, le HMS Queen Elizabeth et le Valiant à Alexandrie.

Les Italiens vont profiter du contexte et changer de tactique : ils mettent en action leurs nageurs de combat.

LES HOMMES GRENOUILLES



Jusqu'en 1914, on considérait que du fait de la pression de l'eau, un homme ne pouvait pas plonger à plus de dix mètres de profondeur sauf s'il était équipé d'un lourd scaphandre avec un tuyau et une pompe à air. Or les Italiens constatent de visu qu'un pêcheur d'éponges grec plonge sans aucun équipement à cinquante mètres de profondeur et qu'il a même atteint quatre-vingt mètres !

Entre 1914 et 1935, les Italiens mettent au point une combinaison de plongée en caoutchouc, des palmes, un masque et une bouteille d'oxygène. Pour remédier au problème des bulles visibles par l'ennemi, ils mettent également au point un système à circuit fermé avec une sacoche où se fixe le CO₂. Le circuit oxygéné est renouvelé, ce qui permet de rester environ une heure en plongée sans émettre de bulles.

SILURO A LENTA CORSA (SLC)

À la déclaration de la guerre, le 10 juin 1940, la Regia Marina dispose déjà d'une unité spéciale dotée de deux armes : des canots explosifs MTM et des torpilles pilotées SLC.

Le prototype de torpille à faible vitesse est l'œuvre de l'ingénieur Teseo Tesei. En 1940, après plusieurs années d'expérimentations, les torpilles SLC sont opérationnelles même si leurs caprices de fonctionnement leur valent le surnom de maiali (« cochons »). Elles connaîtront d'ailleurs plusieurs améliorations au cours de la guerre. Les torpilles sont transportées dans des conteneurs placés sur le pont de sous-marins adaptés.



Un « cochon » ou un SLC. Trois de ces véhicules dans la nuit entre le 18 et le 19 décembre 1941 firent l'opération du port d'Alexandrie en Égypte : causant des dégâts aux cuirassés Valiant et Reine Elisabeth, ainsi qu'à un autre navire. HONNEUR et GLOIRE aux 6 hommes qui ont fait cet exploit : De Lapenne, Bianchi, Marino, Schergat, Martellotta, Marceglia.

LE RAID DE LA RADE D'ALEXANDRIE

Dans la nuit du 18 au 19 décembre 1941, les Italiens lancent une tentative contre Alexandrie à partir du sous-marin Scire spécialement équipé de trois containers étanches (deux à l'avant du navire, un à l'arrière) contenant chacun un SLC dont la vitesse maximale est

de trois nœuds.

Le principe est que deux hommes chevauchent chaque torpille. Une fois arrivé sur la cible, le commandant de la torpille place la charge au point le plus faible du bateau. L'avant de la torpille, qui représente une charge de 300 kg, est alors déconnecté et fixé à ce point bien choisi. À la suite de quoi les deux plongeurs sont supposés faire machine arrière avec la torpille désormais sans charge pour retourner au sous-marin qui les attend au fond de l'eau à la sortie du port.

Dans ce cas spécifique, le Scire arrive d'abord à l'île de Leros, île grecque occupée par les Italiens. Il embarque les nageurs de combat qui l'y attendent. En effet, pour éviter la fatigue de la traversée, ces hommes y sont au repos. Lors de la seconde partie de la traversée, beaucoup plus courte que la première, les nageurs de combat continuent à se reposer.

Le Scire passe à travers les barrages composés de champs de mines qui défendent les abords du port d'Alexandrie. Puis il se pose sur le fond. Les nageurs de combat sortent du sous-marin et rentrent dans les sas des caissons étanches. À l'ouverture des caissons, ils sortent à cheval sur les trois torpilles. C'est alors que commence leur mission.

La première difficulté est d'entrer dans le port protégé par des filets auxquels sont amarrées des charges explosives. Par chance, cette nuit-là, trois patrouilleurs anglais doivent rentrer dans le port. Donc on leur ouvre le passage. Les trois équipes de nageurs de combat en profitent pour passer juste derrière les navires et entrent ainsi dans la base.

À ce moment-là, chaque binôme remonte en surface, fait le point, repère sa cible prédéterminée avant le début de l'opération, puis replonge. Le lieutenant de vaisseau

Luigi Durand de la Penne et son second, Emilio Bianchi, se mettent en route vers leur cible, le cuirassé Valiant. Vincenzo Martellotta et Mario Marino vont contre le cuirassé Queen Elizabeth, Antonio Marcellia et Spartaco Sehergat contre le pétrolier Sagonia à couple avec le destroyer HMS Jervis.

Cette nuit-là, quatre bateaux sont coulés. Martellotta, Marino, Marcellia et Sehergat ont réussi leur mission mais... impossible de retourner au sous-marin. Ils vont donc à terre, se mêlent à la foule, se font passer pour des Français. Au bout de quelques jours, les Britanniques, qui les recherchent, les retrouvent. Les voilà prisonniers de guerre.

Par contre, pour Durand de la Penne, la mission est plus compliquée. Pourquoi ? Parce qu'au moment où il s'approche du Valiant, il se retourne et constate qu'il n'a plus d'équipier. Emilio Bianchi, qui a eu un problème d'oxygène, est remonté en surface, s'est accroché à une bouée et attend.

Durand de la Penne se retrouve donc seul à dix mètres du point où il doit attacher de l'explosif sur le Valiant. Impossible de procéder comme prévu : un câble est pris dans l'hélice de la torpille, le moteur de celle-ci s'est arrêté ! Il déboulonne la charge de 300 kg placée à l'avant de la torpille, réussit à la rouler sur les dix mètres qui la séparent de la coque du Valiant. Là, il l'accroche à la coque selon le système prévu, puis, complètement épuisé par ses efforts, il remonte en surface. Les deux nageurs sont aussitôt repérés par les sentinelles du cuirassé et hissés à bord.



Ils sont conduits devant le commandant du bateau, Charles Morgan. Celui-ci demande à Durand de la Penne quel est le nombre de nageurs et où sont placées les charges.

Durand de la Penne lui répond : « Je m'appelle Durand de la Penne. Je suis lieutenant de vaisseau de la marine italienne. »

Le commandant Morgan décide d'envoyer les deux hommes dans le puits à chaînes, le point le plus bas du bateau, en leur précisant qu'en cas d'explosion, ils seraient les premiers à mourir. Les deux hommes ne répondent toujours pas. Les voilà dans le puits à chaînes.

Comme les charges sont programmées pour exploser à cinq heures trente du matin, Durand de la Penne appelle les gardes à cinq heures et dit vouloir parler au commandant. Une fois en présence de ce dernier, il précise qu'une charge est effectivement accrochée au bateau et qu'elle va exploser dans trente minutes. Ce délai laisse assez de temps pour évacuer l'équipage. En réponse, le commandant Morgan le fait retourner dans le puits à chaînes car il pense que c'est du bluff.

À cinq heures vingt, Durand de la Penne redemande à parler au commandant. Il le presse à nouveau d'évacuer le Valiant car il se considère comme ennemi de la Grande-Bretagne mais pas comme terroriste.

À cinq heures trente, comme prévu, l'explosion se produit. Le bateau coule et se pose sur le fond. Durand de la Penne et son coéquipier sont blessés mais la porte du puits à chaînes s'ouvre du fait de l'explosion. Les deux nageurs de combat remontent donc sur la passerelle du bateau. Ils sont faits prisonniers de guerre.

Le bilan de la mission est très positif pour le commando

de nageurs de combat italiens.

Le pétrolier et son destroyer ont brûlé. Les cuirassés Valiant et Queen Elizabeth ont coulé, se sont posés sur le fond ; ils nécessiteront deux ans de travaux pour être remis à flot. En juin 1944, ils participeront au débarquement de Normandie. Par la suite, le Valiant aurait aussi participé au bombardement de l'île de Cézembre en 1945.

CONCLUSION

En principe, l'histoire se termine là, mais Churchill fait l'éloge public des nageurs italiens qui avaient fait tant de dégâts avec si peu de moyens. Quant au commandant Morgan, devenu chef de la flotte britannique, il remet en 1945 la médaille d'or de la valeur militaire à Durand de la Penne. C'est la première fois que cette médaille est remise à un Italien par la Grande-Bretagne.



LA VINGTIÈME DES CENT MILLES



Qui croire ?

Cette affiche, reproduite sur notre site Internet l'an dernier, était une contrefaçon !



LA 20ÈME ÉDITION, C'EST CETTE ANNÉE, LES 29 ET 30 JUIN



LES 100 MILLES ET 1 NUIT : LE POINT DE VUE DES FONDATEURS

par Jean Beuchet

Déjà 20 ans ! Ou plutôt la 20ème édition !

Quand j'en parle aux concurrents qui ont déjà participé à l'épreuve, les souvenirs et les anecdotes sont nombreuses, mais revenons un instant au point de départ.

Tout a commencé pendant ma participation à la deuxième édition du Triangle, la course mythique en solitaire organisée par Hervé BÉNIC.

Donc, concentré sur mon cap sur le réglage de mes voiles je savourais tous les instants de cette course en solitaire, ma première ! Quelle excellente idée Hervé, mais pourquoi pas à deux !

Tout restait à faire et j'ai eu tout de suite le feu vert du comité pour organiser une nouvelle épreuve, une course en double !

Après avoir envisagé différents parcours avec Jean-Louis FABRY, Joseph HARDOUIN, Marc NOËL et Hervé BÉNIC, nous nous sommes rapidement mis d'accord, on passerait de jour dans l'Est de JERSEY et le retour de nuit dans l'Ouest. Parcours audacieux mais qui s'est révélé être le succès de l'épreuve. Il fallait trouver un nom à cette nouvelle course et comme le parcours en direct totalise 100 milles nous allions certainement passer une partie de la nuit en mer...Et l'idée m'est venue de ce petit jeu de mot évocateur des milles et une nuit !

Les premières années, nous avons eu la chance d'avoir des météo de rêve et le parcours de ce fait se faisait sur deux ou trois marées avec une nuit complète. Coucher du soleil sur SARK et lever en arrivant au Grand Jardin, je me souviens même d'un coucher de pleine lune sur Saint CAST et d'un lever du soleil au même instant. Magique...

Les passages à niveau de la marée étalaient la flotte progressivement et les écarts à l'arrivée étaient considérables ! Souvent d'ailleurs, la bouée de mi-parcours la basse Blanchard balayée par un puissant courant nous a réservé de sacrées surprises ! N'est-ce pas Jean Charles MORVAN, ça s'appelle se taper la cloche ???

Mais au fil des ans les performances des bateaux et la météo aidant, les temps de parcours ont fondu comme neige au soleil, les premières arrivées juste après minuit et même un record chez les monocoques a été établi par « Iritis » qui a fini 1er en temps réel peu après 22h en 11h35 de course. Mais pour l'instant c'est le catamaran « Dire Straits » qui détient le record absolu de l'épreuve en temps réel.

Nombreux sont les skippers qui aimeraient bien accrocher ce trophée à leur tableau.

Comme m'a dit un jour Frank-Yves ESCOFFIER après plusieurs tentatives, c'est plus dur de gagner les 100 Milles que la Route du Rhum !

Surtout, ne loupez pas la prochaine édition les 29 et 30 juin, un anniversaire ça se fête !

LES 100 MILLES ET 1 NUIT : LA COURSE EN MODE CROISIERE



par Alain Debry

La mythique régates des « 100 milles et 1 nuit » hante l'esprit des régatiers du Club et d'ailleurs. « Line honors », temps record, victoire en temps compensé toutes classes, par classe, Même si mon âme de régatier ne me fait en aucun cas négliger la compétition et ses différentes facettes, je voudrais ici vous dire que c'est d'abord une très belle promenade.

J'ai surtout navigué en dériveur autour de 3 bouées en 470 et en 505 – je suis encore propriétaire du magnifique Rondar numéro 8426. Venu tard au quillard, un Fun en 1995 et le Melges ZAMBAZ en 2006, je n'ai commencé à naviguer autrement qu'à l'occasion de la retraite en 2016, et pour tout dire ça m'a rapidement ennuyé, ce qui m'a poussé à régater en duo, même si mon Django 770 biquille « n'est pas un bateau de régates », dixit le Président. Le « + » terminal de son nom évoque son poids plus que sa vitesse. Mais, assez bien construit et équipé, il s'avère tout à fait capable de grandes traversées. Faute de croisières ennuyeuses, les 100 milles m'ont vite paru un objectif désirable en termes de participation plus que de résultat. Et chaque participation a effectivement été un bonheur mêlé d'adrénaline et d'inquiétude par moments.

Le départ près de la Plate n'a rien à envier à celui d'une Transat, si ce n'est qu'il me paraît s'être toujours déroulé par vent faible ou nul. Avec le biquille, le problème est surtout de rester proche de la ligne malgré le courant et en prenant soin d'éviter les bateaux prioritaires qui vont tous à 100 à l'heure. Avant ça, vous avez le plaisir de vous faire tirer le portrait, photo sympa que les gentils organisateurs vous font ensuite parvenir par messagerie. 5,4,3,2, 1 c'est parti, même s'il me faut souvent plusieurs minutes avant de franchir la ligne. Mais parfois, bien lancé, ça se passe bien et j'ai alors la satisfaction de n'être pas dernier après 10 minutes. Toute la 1ère partie du parcours, on reste en terrain connu, comme si on allait faire le tour de Chausey par le nord.



La bouée SE Minquiers est la 1ère marque et c'est là que nous quittons les eaux connues. Mais il a fallu plusieurs heures pour y parvenir, la plupart du temps au louvoyage, avec l'admirable paysage de Chausey à tribord. A partir de là, on grimpe vers l'est de Jersey en se demandant si on doit ou non serrer la 2è marque, la bouée d'eaux saines de Jersey du nom de Violet. J'ai souvenir d'eaux très hachées près de la NE Minquiers et aussi de quasi-calmes plats près de Violet. J'y ai croisé une fois Bonnes Eaux, le First 31.7 de mon ami Marc Viarouges, preuve que nous marchions plutôt pas mal cette année-là, du moins jusque-là, vu nos ratings respectifs. Depuis Violet, la côte de Jersey à 45° bâbord paraît plutôt moche et on se concentre sur la navigation. Faut-il passer à tribord des rochers du plateau des Anquettes et sa perche cardinale Sud ? Nul doute que les logiciels de routage tournent à plein régime sur les grosses unités, en anticipant les forts courants issus du raz Blanchard que nous rencontrerons dans quelques heures. Le passage dans toute cette zone m'a toujours paru éprouvant et, peur de l'inconnu sans doute, je me retrouve inéluctablement à bâbord. Toujours ma mémoire sélective, la météo s'améliore au fur et à mesure de la montée vers Gorey. Il est rare qu'à ce moment j'aperçoive encore un concurrent. Mais je me souviens d'avoir vu sur l'écran AIS China Girl être alors déjà au niveau de la pointe NE de Jersey. Peu importe, car la coté devient très belle à bâbord et le superbe château de MontOrgueil apparaît avec le port de Gorey à son pied.



Je m'en suis parfois approché au louvoyage, mais j'ai également souvenir de passages à bonne allure au travers, sans doute avec le courant aidant. Et je l'ai visité (le château) à l'occasion d'une régates solo de la SNBSM. On vise alors la jetée qui ferme la baie de Sainte Catherine. Dans ma mémoire, il est 17/18 heures, le soleil est encore haut et on va plutôt vite. Il fait beau, mais c'est peut-être un rêve. Passé Verclut point, on ne pense déjà plus qu'à la bouée Basse Blanchard. Et pourtant il m'est arrivé de louvoyer longuement le long de la côte Nord de Jersey, très verte. Il m'est aussi arrivé de me trouver à l'opposé du côté des Ecrehous avec peu de vent. Une fois peut être, route directe depuis la jetée. La montée vers la marque la plus au nord du parcours, la bouée Basse Blanchard à l'est de Sercq est un moment excitant et malgré mes tentatives, je n'ai jamais réussi à me reposer durant cette partie du parcours. C'est certainement faux, mais dans mon souvenir il y a toujours un soleil couchant majestueux !

La plupart du temps, il fait déjà nuit. A cet instant, seule une confiance aveugle dans votre électronique vous sauvera, tant l'impact du courant est prépondérant sur la marche du bateau. Je me souviens en particulier d'une arrivée sous spi avec empannage à la bouée. Le vent était faible, il n'y avait donc aucune difficulté à effectuer la manœuvre, si ce n'est que le courant était très fort en direction du Cotentin. Il fallait déclencher au bon moment pour rester au spi sur l'autre bord avec l'angle donnant la vitesse maximale pour ne pas être entraîné en arrière. Chance sans doute, l'empannage a été déclenché au bon moment, nous avons un peu reculé, mais une fois relancés nous sommes passés et après un bref salut à la mémoire de la Dame nous nous sommes éloignés à bonne vitesse. Je sais que certains n'ont pas eu cette chance et ont dû galérer pour passer. Car là aussi, mystère de la régates, il nous est arrivé à plusieurs reprises de voir des bateaux de la course à cet endroit.



Le soir tombe et je me dis souvent « si seulement on pouvait passer la bouée Basse Blanchard avant la nuit ». Ça m'est arrivé, mais je n'en ai pas pour autant le moindre souvenir du paysage de Sercq.



Ensuite le paysage change, car pour le coup il fait vraiment nuit, même fin juin ! On ne voit donc que les feux, ce qui est un autre genre de paysage, pas moins poétique. L'objectif initial c'est la bouée Desormes que par prudence je laisse toujours à bâbord. On est souvent au travers, voire au spi. J'ai un très fort souvenir d'une année où la descente le long de Jersey s'est faite au spi entre la Basse Blanchard et la Corbière à plus de 8 nœuds avant que le vent mollisse et nous contraigne à enlever le spi. Cette année-là ou une autre année, nous avons à nouveau croisé Bonnes Eaux un peu au Nord de la SW Minquiers. Il avait clairement fait une route bien plus à l'ouest, mais faute d'avoir eu envie de comparer nos temps de passage, je ne saurai jamais où nous avons gagné du temps.



Car cette SW Minquiers c'est un peu le point où on rentre à nouveau dans des eaux connues. J'y vais souvent en solo depuis St Cast. Mais paradoxalement c'est là aussi que l'on galère souvent. En milieu de nuit, le vent tombe. En 2021, nous avons dû remonter après être trop descendu. J'ai aussi un souvenir confus de feux de bouée confondus avec des feux de pêcheurs ou de navire de travail. Quoiqu'il en soit, ce dernier tronçon SW Minquiers - St Malo n'est jamais une sinécure. D'autant que faute d'entraînement je suis toujours trop fatigué à cet instant pour prendre des options audacieuses, telles que remettre le spi s'il y a une grosse houle. Il faut dire que même de jour, comme en 2022 sur la parcours raccourci, ça peut être très chaud et vous avez certainement constaté comme moi que le vent n'est jamais alors dans la bonne direction, soit il vous empêche de descendre vous obligeant à des empannages risqués, soit il vous fait trop descendre vous obligeant à rentrer ce fichu spinnaker ce qui peut aussi paraître difficile Vous n'avez rien vu de la côte ouest de Jersey, sauf le phare de la Corbière, mais dès le passage de la SW Minquiers la côte bretonne peut sembler proche et souvent très illuminée au point qu'on se demande où est Saint Malo.

Deux ou trois heures plus tard, c'est l'entrée du chenal qui devient le point focal. Et là j'ai un très net souvenir de ma 1ère participation, ma 1ère entrée de nuit comme skipper (ce qui change tout). Souvenir de feux rouges et verts dans tous les sens, je ne comprenais pas comment je pouvais avoir des rouges à droite de

verts. Il m'a fallu 2 cartes électroniques pour me repérer. L'entrée du chenal au niveau des Courtis peut paraître large de jour, mais de nuit avec vent et courant c'est une autre affaire. Deux situations extrêmes : 1/ pas de vent le courant vous emporte vers le Mont St Michel et vous ne progressez pas vers le Gd Jardin. Il a fallu attendre le vent, ce qui d'ailleurs nous a plutôt souri au niveau classement car les bateaux plus rapides avaient galéré dans le chenal 2/ trop de vent et il faut placer un empannage, puis ensuite ré-empanner au niveau du Sou. Quel stress de nuit.

A cet instant vous contactez le Comité comme il l'a prescrit et la voix de votre Président qui veille vous apporte un grand réconfort, même si son minuscule bateau Comité ne pourrait en rien vous sortir d'affaire. Au contraire, le localiser c'est comme chercher une aiguille dans une botte de foin. Vous dirigeant vers la bonne tonne (histoire de numéro), vous finissez par l'apercevoir. Passé la ligne, vous démarrez le moteur en vous disant que vous êtes tiré d'affaire. Sauf qu'une fois le moteur n'a pas démarré suite à une pollution bactérienne intervenue durant la course, me contraignant à rentrer à la voile vers mon mouillage de St Briac - finalement une très belle croisière par tout petit temps fin de nuit et jour levant. Jamais la côte Dinard Saint Lunaire ne m'a paru si belle. Moins amusant, l'arrivée 2022 avec trop de vent, le moteur démarre mais a du mal à étaler le fardage avec les voiles, rentrée pénible vers les Bas Sablons. Fichu moteur, je préfère définitivement la voile !



LES 100 MILLES ET 1 NUIT : LE PALMARÈS

par Marc Noel

2003 : UMBRO	FIRST 28 7/8°	Marc Noel et Frédéric Prévost
2004 : OSSIAN	J 24	Patrice Ratzel et Bruno Outin
2005 : BLUE NANN	FIRST 28 7/8°	Alain Briand et Bertrand Bonneville
2006 : ATAO	J 105	Loïc de Courlon et ?
2007 : LEONARDO	JPK 960	Eric Mordret et Gilles Louvigné
2008 : MOONTIGER	J 105	Marc Noel et Eric Lecotteley
2009 : SUZY	APHRODITE 101	Jean-François Revert et Pascal Lassus
2010 : AME HASLE	A 35	Thibault Vauchel Camus et Billy Besson
2011 : VIM	APHRODITE 101	Frédéric Waniart et Sébastien Marchal
2012 : WALHALLA	JPK 960	Yves Salé et Benoît Champagnac
2013 : BIDOURIK	JPK 960	Geneviève Le Vaillant et Alain Leroux
2014 : MAEVA	SUPER ARLEQUIN	Frédéric Waniart et François Pic
2015 : WALHALLA	JPK 960	Yves Salé et Benoît Champagnac
2016 : AME HASLE	A 35	Frank Yves Escoffier et Eric Sendra
2017 : MENTALO	FIRST 35 S 5	Joseph Hardouin et Hervé de Kergariou
2018 : IRITIS	FIRST 40	Hervé Bénic et Arnaud Biet
2019 : DREAM PEARLS	JPK 1080	Eric Mordret et Christian Maby
2020 :	course annulée	
2021 : GALATEE	A 35	Catherine Adam et Jean-Louis Gobelet
2022 : CAVOK	JPK 960	Olivier Bahon et Claire Bouchereau
2023 : NUTMEG	MC 34	Corentin Lognoné et Arnaud Biet
2024 :	??	??

CROISIERE PALIKARI MONACO -CORSE-SARDAIGNE-BALEARES



par Pierre-Etienne Touati

MAI 2023

Dans le récit de notre dernière croisière (la revue du YCD de 2023), j'évoquais une suite à notre périple en Méditerranée dont tout l'équipage rêvait. C'est pourquoi, lorsque Fabrice, propriétaire de PALIKARI, nous proposa de le lui convoier jusqu'aux BALEARES qu'il souhaitait explorer en famille en été, nous n'avons pas tardé à organiser notre propre croisière.

C'est ainsi que le 12 MAI nous embarquons, à nouveau, à bord de son SUN KISS 47, qui avait hiverné dans le port de MONACO après ses périple en MEDITERRANEE de l'année précédente.

Cette fois, c'est donc vers les BALEARES que nous allons naviguer mais notre route ne sera pas directe car nous souhaitons découvrir quelques mouillages de CORSE et de SARDAIGNE avant la traversée vers l'Espagne.

Après une soirée fort agréable au Yacht Club de MONACO où nous retrouvons l'équipage de TUIGA que nous avons reçu au YCD quelques mois auparavant, et l'avitaillement complet du voilier, nous appareillons le 13 Mai en début de matinée, en direction de la CORSE.

Un vent d'EST de 15-20 nœuds très favorable nous permet de naviguer au 180° à 8 nœuds de moyenne et d'arriver sans difficulté en baie de CARGESE à 02h30 le lendemain.

Impossible de pénétrer de nuit dans le port encombré et dont l'entrée est très étroite. Nous mouillons donc, sur ancre, face à la plage en un lieu protégé de la houle que nous connaissons bien et où les fonds sont très sûrs.

Après un repos salvateur, nous repartons en milieu de matinée vers le SUD.

Le vent de 18 nœuds nous pousse rapidement vers la cala CONCA, petite baie aux fonds de sable blanc, au milieu d'imposants rochers, dont une caractéristique en forme de tortue. Après plusieurs tentatives de mouillage nous devons renoncer à y passer la nuit en raison du vent et de l'étroitesse des lieux.

Nous le regrettons car le site libre de toute occupation et construction nous avait séduits par son aspect

sauvage propice à de belles balades à terre.

Mais sécurité avant tout.

C'est à cala LONGA, un peu plus au SUD que nous allons passer la nuit.

Le lendemain matin, la CORSE opère sur nous à nouveau toute sa magie. Petit déjeuner dans le cockpit du voilier cerné d'une myriade de poissons évoluant dans une eau d'un bleu profond. Et, pour comble de bonheur, un soleil qui nous réchauffe en se levant lentement dans un ciel sans nuage.

Pourquoi partir et rompre cette quiétude ? L'équipage se pose la question mais Hervé notre skipper nous rappelle à la réalité en détaillant la route à parcourir pour atteindre notre prochaine escale, l'île d'ASINARA au NORD-OUEST de la SARDAIGNE.



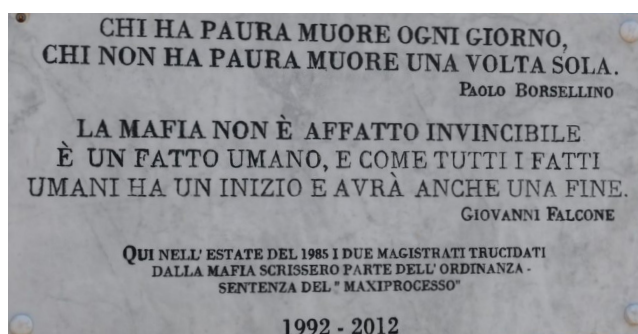


Après huit heures de traversée au moteur nous atteignons notre destination : une île sauvage qui, après avoir été le siège d'un important centre pénitentiaire jusque dans les années 1980, est aujourd'hui pratiquement déserte car transformée en réserve naturelle.

Outre les quelques gardiens du site, les résidents les plus nombreux sont des ânes évoluant en toute liberté (d'où le nom de l'île).

Les lieux pourraient être sinistres si on ne devait s'intéresser qu'aux bâtiments de la prison bien connue en Italie car elle a accueilli de nombreux « mafiosi » dont Toto RINA qui y a purgé sa longue peine.

Cette triste époque est d'ailleurs rappelée au souvenir des visiteurs par une plaque commémorant la mémoire du juge FALCONE qui a payé de sa vie sa lutte contre la mafia.



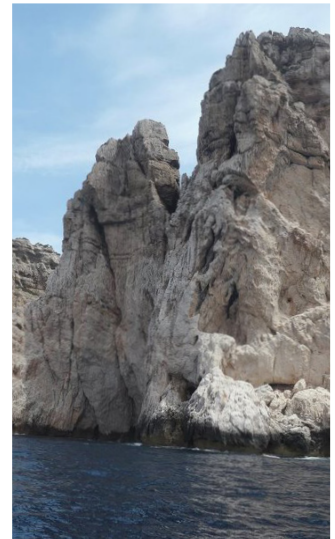
Heureusement, la campagne y est splendide ; l'île, parcourue de nombreux sentiers empierrés, présente une végétation de résineux qui servent d'abris aux troupeaux d'ânes. Elle est bordée de nombreuses petites plages de sable désertiques que nous découvrons en parcourant le chemin côtier.

Nous décidons de rejoindre, après cette escale, le port d'ALGHERO sur la côte OUEST de la SARDAIGNE.

Pour cela, il nous faut contourner l'île d'ASINARA par le SUD en empruntant le « passaggio della PELOSA » très étroit et peu profond. Nos premières tentatives sont vaines car la houle soulevée par le vent de 18-20 noeuds brise sur les hauts-fonds. Nous renonçons par sécurité car notre voilier cale à 1,80 m et nous risquerions de talonner. Nous décidons d'attendre de meilleures conditions car le contournement de l'île par le NORD nous retarderait grandement. Nous mouillons donc à proximité du goulet, devant le Capo STINTINO-FALCONE. Après avoir tenté à nouveau le passage dans l'après-midi, nous nous résignons à passer la nuit sur place pour attendre l'amélioration des conditions météo.

Le lendemain matin, le vent a tourné à l'EST et la mer est calme. Nous nous engageons donc en surveillant la profondeur sur le sondeur et « à vue » depuis le pont, tout en respectant les alignements des instructions nautiques ; ça passe bien mais juste et nous ne regrettons pas notre attente en discernant les hauts-fonds de sable et surtout les rochers.

Puis nous obliquons au SUD et, après quelques miles, nous atteignons le parc marin du MONTENERO où nous naviguons entre des falaises de calcaire vertigineuses. Après un « arrêt-déjeuner » au pied de l'une d'elles, nous reprenons la route vers ALGHERO où nous accostons en fin de journée ; juste à la bonne heure pour envisager de déguster le plat typique local, une sorte de paella aux poissons servie avec de la semoule roulée en gros grains ; roboratif mais « à consommer avec modération » pour les estomacs délicats..



Le lendemain, dans la matinée, je vais déambuler le long des quais aux pieds des remparts et découvre plusieurs trimarans de type OCEAN FIFTY disputant le PRO SAILING TOUR, régates dont le parcours relie la SEYNE SUR MER à BREST avec escales à BONIFACIO et ALGHERO. Parmi les concurrents je reconnais deux voiliers de Saint-Malo. Décidemment, les bretons sont présents sur toutes les mers.

Après la visite de la vieille ville fortifiée et un nouvel avitaillement, nous appareillons, en fin de journée, pour les BALEARES, cap au 270° par mer calme, au moteur car le vent est absent. Il se lèvera rapidement dans la nuit jusqu'à 26 nds. Nous prenons un ris dans la GV et quelques tours dans le génois mais continuons à tracer notre route à 8-9 nœuds.

Au lever du soleil, le vent se calme ce qui nous permet de récupérer un peu de sommeil après une nuit écourtée par les quarts de veille. Mais vers 16 h la brise se lève et se renforce très vite pour atteindre 35 nœuds avec des pointes à 41 nœuds. Avec un deuxième ris et le génois très réduit, le bateau se comporte parfaitement, malgré les déferlantes qui inondent le cockpit et même, pour l'une d'elles, le carré car le panneau de la descente était mal fermé.

Il nous faudrait prendre un troisième ris mais les hommes de quart n'ont pas le courage de retourner en pied de mat pour la manœuvre. Le skipper se montre compréhensif. Nous avons hâte d'arriver à MAHON « capitale » de MINORQUE dont nous apercevons les lumières. Mais il nous faudra virer et tirer un long bord car nous avons dérivé vers le SUD de l'île, avant de pouvoir embouquer le long chenal d'accès au port, heureusement bien balisé et éclairé. Il est 03h quand nous accostons à un quai flottant au milieu de la rade ; l'heure tardive ne nous empêche pas de préparer un dîner copieux qui nous requinque et nous aide à bien dormir après cette éprouvante navigation.

Lors du briefing du lendemain, chacun livre ses impressions ; satisfaction générale car nous avons bien récupéré de notre fatigue et surtout parce que le voilier s'est parfaitement comporté dans ce gros temps ; de même pour l'équipage.

Après rinçage complet des équipements et des fonds du bateau, nous partons découvrir la ville. Nous sommes surpris par les grandes maisons bourgeoises aux façades britanniques qui lui donnent un cachet particulier. L'ambiance y est festive grâce à l'animation de plusieurs fanfares qui animent une fête votive.

Après avoir bien profité de cette escale, nous décidons de nous diriger vers CIUTADELLA, l'autre port de MINORQUE, au NORD-OUEST de l'île. Le temps n'est guère engageant, lors de notre départ (ciel gris, absence de vent). C'est donc au moteur que nous longeons la côte sud de l'île jusqu'au cap d'ARTRUTX. Le vent nous y cueille et nous pouvons remonter la côte OUEST avec un ris dans la GV et quelques tours dans le génois pour ne pas trop giter ; nous naviguons au près à 7,5 nœuds grâce à un vent de 21 nœuds : tout va bien et l'équipage se régale en peaufinant les réglages sous un soleil de printemps.

L'arrivée à notre destination ne nous déçoit pas ; un très large estuaire bordé de splendides villas mène à une luxueuse marina.



A peine débarqués nous nous dirigeons vers la ville haute qui nous semble bien animée. Elle surplombe le port, et nous ressentons une vraie douceur de vivre en parcourant les ruelles entre les palais médiévaux, les églises baroques et l'imposante cathédrale en pierres blondes. Dans les nombreux bars à tapas règne une joyeuse ambiance dont nous ne pouvons réellement profiter tant ils sont encombrés par la foule des habitués. Il nous faut patienter pour pouvoir entrer dans l'un deux et goûter les spécialités qui, aujourd'hui encore, éveillent de « succulents souvenirs ». Assis à 21h, nous ressortirons trois heures plus tard, après moult libations et dégustation de calamars et poivrons frits, bulots grillés, coquilles saint jacques assaisonnées au piment, chorizo, poulpes à la galicienne, jambons crus ... et j'en oublie.

Nous n'avons pas regretté notre attente.

Le lendemain matin, je profite du soleil matinal pour aller admirer de près les villas surplombant le port que nous avons aperçues la veille. Leur style contemporain contraste avec celui du reste de la ville, mais elles s'intègrent parfaitement dans le paysage de l'avant-port très végétalisé et boisé.

Au réveil de l'équipage, nous décidons de prendre la direction de l'île de MAJORQUE bien que la météo ne soit pas engageante (ciel gris, mer agitée, importante houle).



La traversée n'est pas longue, ce qui nous permet de longer la côte EST pour rechercher un abri où déjeuner au calme. Le seul permettant de se protéger de la houle est PORTOCOLON ; mer turquoise, sable blanc, falaises ocres mais encombrement de bateaux au mouillage. Difficile d'éviter d'emmêler les chaînes d'ancres. Mais surtout, concerts de sonos sur les bateaux voisins ; nous nous échappons rapidement de cette discothèque en plein air pour gagner l'archipel de CABRERA au SUD EST de MAJORQUE où nous savons trouver le calme car il s'agit d'une réserve naturelle.

Constitué de plusieurs îles, il n'offre qu'un seul véritable abri sur la plus grande.

Quel contraste avec notre précédente escale. Nous pénétrons dans une large baie cernée de collines boisées, vierges de toutes constructions. Il y est interdit de mouiller sur ancre pour la protection des fonds, mais uniquement sur des bouées municipales peu nombreuses pour limiter les visiteurs.

A terre, nous constatons que la visite de l'île est très réglementée. Interdiction de sortir des quelques sentiers balisés en dehors du petit bourg car la faune et la flore sauvages sont très protégées.

Au sommet d'un piton rocheux surplombant la baie, se trouvent les vestiges d'un château fort d'où nous apercevons tout l'archipel.

L'autre intérêt de cette île est historique car elle fut la prison des quelques 9000 soldats de l'armée napoléonienne, après la déroute de la guerre d'Espagne. Ils y survécurent dans d'affreuses conditions, en pleine nature, sans véritables abris ni ravitaillement en nourriture et eau. On peut encore découvrir les grottes où ils se réfugiaient pour se protéger de la rigueur du climat. Les temps ont bien changé car pour nous ce fut une magnifique escale.



Pour le changement d'une partie de l'équipage nous gagnons le port de PALMA où nous ne resterons que quelques heures, le temps aussi de compléter la cambuse avant d'entamer le tour complet de l'île de MAJORQUE par le NORD.

A la sortie du port, nous prenons la direction du cap d'ANTRATX, à la pointe OUEST de l'île. Nous longeons de hautes falaises de calcaire ocre « trouées » d'imposantes grottes ; sur notre route nous découvrons de nombreuses criques très hospitalières qui invitent au mouillage forain et au plaisir d'une bonne sieste.

Arrivés en fin de journée dans la baie d'ANTRAXT, nous mouillons à proximité de deux imposants « yachts à voiles » (trois mats chacun) dont les barres de flèches et les ponts s'illuminent à la tombée de la nuit. Le spectacle un peu féérique est malheureusement troublé par le bruit et les vagues des annexes motorisées effectuant des allers et retours entre les deux unités et le port.

Le lendemain, nous remontons toute la côte OUEST de l'île jusqu'à la CALA TUENT, baie profonde encadrée de falaises qui nous offre, pour la nuit, un abri très confortable, avant de rejoindre le cap FORMENTOR à l'extrême nord.

Nous continuerons notre périple en redescendant la côte EST de l'île, de criques en criques, jusqu'à PALMA.

Cette navigation nous aura permis de découvrir des paysages très variés dans d'excellentes conditions météo en ce début de printemps et, surtout, sans subir la foule des vacanciers qui se déverse habituellement sur ces côtes très touristiques.

Nous quitterons PALIKARI à PALMA, le laissant à disposition de Fabrice et de son équipage familial qui le ramènera à MONACO, en fin d'été, après d'autres escales méditerranéennes.

A suivre...

Saint Lunaire
AVRIL 2024



PLONGÉE DANS LES ARCHIVES /APPEL A TÉMOINS

par Alain Debry, Franck Feliot et Bruno Rinuccini

Ce titre vous paraît sans doute un peu prétentieux. Et pourtant un petit groupe travaille de manière sporadique dans cette salle qui jouxte la terrasse et qui fait partie des locaux attribués à notre association dans son bail d'occupation précaire (sic).



Je n'y avais jamais pénétré jusqu'à ce qu'un matin, au cours du rendez-vous hebdomadaire (plus ou moins suivi) des membres du comité, la conversation porte sur une ouverture visible de l'extérieur dans la pente ouest du toit.



LES LIEUX

Entré dans ce qui d'après certains membres aurait été un tripot dans leur jeunesse, mais qui pour moi s'apparentait surtout à un débarras, Photo 3 j'ai pu y voir du mobilier entassés, des caisses de vêtements, une collection de revues Bateaux, des gilets de sauvetage et surtout une quantité ahurissante de boîtes d'archives empilées pour partie au sol jusque 2 mètres de hauteur,

le reste sur de grandes étagères menaçant de s'écrouler sous le poids.



Un tout petit nombre de ces boîtes portaient une mention du genre « Archives / à ne pas jeter », d'autres étaient sommairement labellisées du nom d'une régates ou d'une année ou d'un thème, d'énormes dossiers comptables gisaient au sol et un classeur blanc contenait, protégés dans des pochettes transparentes une série de photocopies d'articles et référence remontant aux années de création du Club house. Bref il était clair que le souci de conserver et de commencer à trier avait existé, mais tout aussi clair qu'il n'était guère possible de continuer à entasser ne serait-ce que pour une question de poids.

UNE IDÉE D'UTILISATION DES LIEUX

Histoire de se chauffer, nous avons commencé à ranger la collection Bateaux, en se disant qu'après tout ça ferait un fond de bibliothèque, ce que cette salle pourrait devenir si elle était rénovée. Nous avons ainsi constaté que nous avions une collection quasi complète de 1960 à 2000. Et que nous pouvions la stocker proprement en attendant dans 6 grandes caisses. Ayant ainsi gagné un peu de place, nous avons pu installer un espace de tri et commencé à examiner le contenu des boîtes d'archives. Que fallait-il garder et sous quelle forme ? La numérisation des documents est une alternative aujourd'hui recommandée, malheureusement moins facile à mettre en œuvre qu'il n'y paraît, sauf à posséder un matériel spécifique que nous n'avons pas.

LA MÉTHODOLOGIE

Après quelques tâtonnements, nous avons formalisé les principes suivants :

- Conserver intégralement ce qui a moins de 10 ans. Ces documents sont actuellement conservés au bureau du rez de chaussée, partie sous forme numérique native, partie sous format papier (dossier d'assemblées)
- Ségréguer archives sportives et autres. Les documents sportifs (organisation et résultats de régates) sont conservés pour le moment sans tri (nous en laissons le soin aux sportifs !) sur la grosse étagère gauche.
- Détruire ce qui paraît sans intérêt ou inexploitable (relevés bancaires, journaux comptables, formulaires, vierges, pouvoirs aux AG, actes de candidatures, factures de services, fiches d'inscription à l'école voile, formulaires de charges sociales, ... de plus de 10 ans) ou qui ne concerne pas directement le Club (revues éparses d'autres clubs). Nous mettons à disposition les documents qui pourraient avoir une valeur patrimoniale en dehors de notre association.
- Numériser tous les documents susceptibles de l'être sans trop de difficulté (certains documents se présentant sous forme d'états informatiques, de papier fax dont l'encre a totalement disparu ne le sont pas), en ne conservant sous format papier que certains types de documents (annuaires - collection malheureusement incomplète, ce qui est un comble !!, dossiers d'assemblée, liste de membres quand elles existent sous un format gérable, états financiers annuels, litiges (il y a malheureusement plusieurs dossiers), dossier protéiforme du Port de Dinard, dossier technique des mouillages de la grue, du treuil, etc
- Numériser et conserver en format natif tous les documents antérieurs à 1960, la numérisation restant en attente faute de moyens adaptés (ou de finance) pour une partie d'entre eux.

Il ne nous a pas semblé utile de conserver l'ensemble des chronos courriers et factures qui avaient été rassemblés à certaines périodes. Nous les conservons ponctuellement et faisons un tri pour identifier des documents d'intérêt (par exemple le devenir du bâtiment) au sein des chronos. Les documents juridiques sont évidemment conservés et numérisés.

LES PREMIERS RÉSULTATS EN CHIFFRES

A ce stade, nous avons fait le gros du tri des documents autres que sportifs et évacué la grande partie de ce qui peut l'être. La pièce est un peu plus ordonnée même si sa fonction de débarras reste bien affirmée. Les documents sportifs (non triés) sur l'étagère de gauche, le reste sur l'étagère de droite qui ne s'écroule plus. A ce jour, plus de 100 kg de papier ont été évacués, 1.000 pages numérisées au sein de 156 fichiers et la réorganisation thématique (dossier chronologique des Comités, dossier chronologique des AG, dossier du Port, dossier du Club House) est en cours.



DES RÉSULTATS EN PHOTOS

Les photos de la page ci-contre vous donnent quelques exemples de documents bien répertoriés et classés. On trouve aussi parfois des choses moins sérieuses.

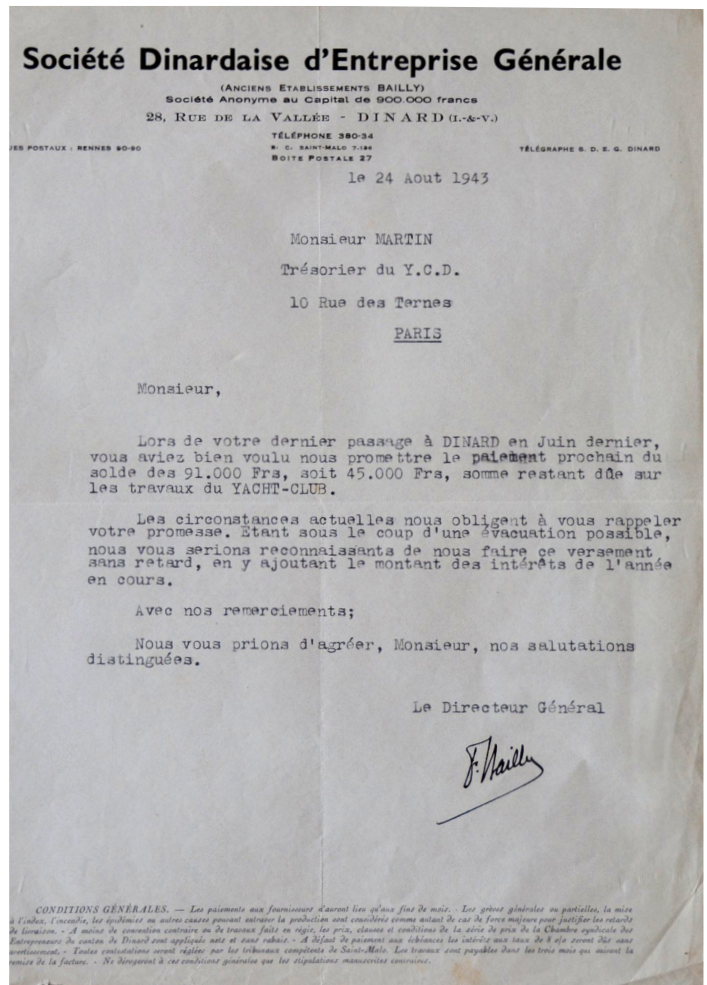
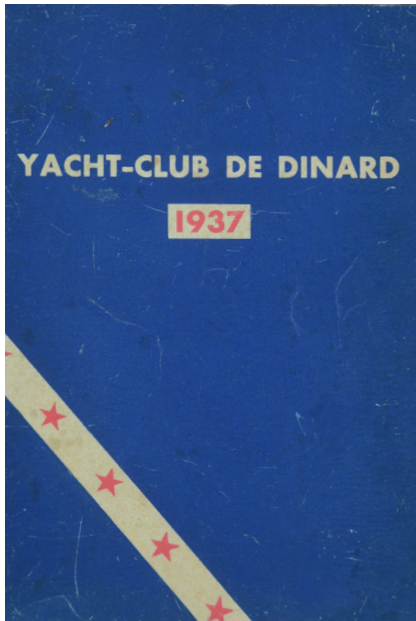
ET LA SUITE/APPEL A TEMOINS

Le travail entrepris est un travail de longue haleine. L'objectif premier reste la conservation des archives. Par archives, il faut entendre, au-delà des documents écrits, les tableaux, les photos, les vidéos et les trophées, voire des objets mobiliers. Leur mise à disposition des membres est un second objectif, qui pourrait aller de pair avec une meilleure utilisation du local, laquelle passe (troisième objectif) par sa rénovation, posant à nouveau le besoin d'un financement minimum.

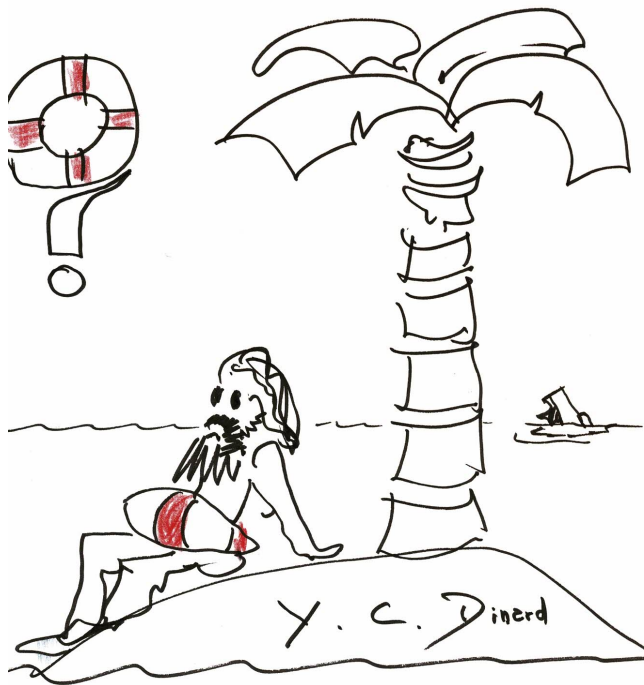
Vous pouvez nous aider de multiples façons

- Si vous avez des archives (au sens large) du club dont vous comptez vous débarrasser, donnez-nous une chance d'en faire un inventaire.
- Si vous avez des archives du club dont vous connaissez la valeur et souhaitez conserver, laissez-nous les numériser ou photographier.
- Si vous disposez d'un matériel de scan performant, aidez-nous à numériser les documents écrits.

La constitution d'une bibliothèque « voile » reste une idée, mais elle ne pourra vraiment se concrétiser que si la rénovation du local est décidée. Ce serait d'ailleurs un excellent projet pour un mécénat de société.



DESSINS D'ARCHIVES DU YACHT CLUB DE DINARD

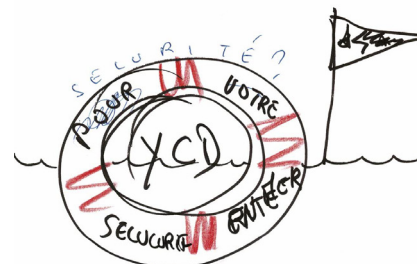
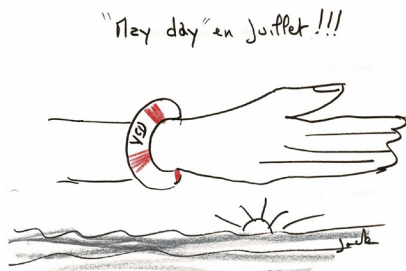
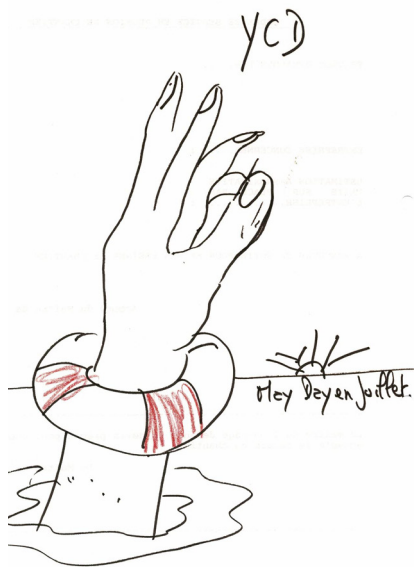


La Sécurité en Mer.



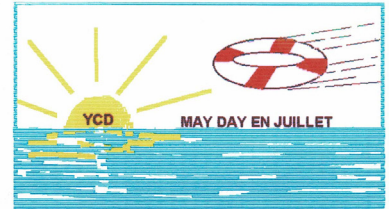
Pensées sécurité !!!

7 juillet 96.

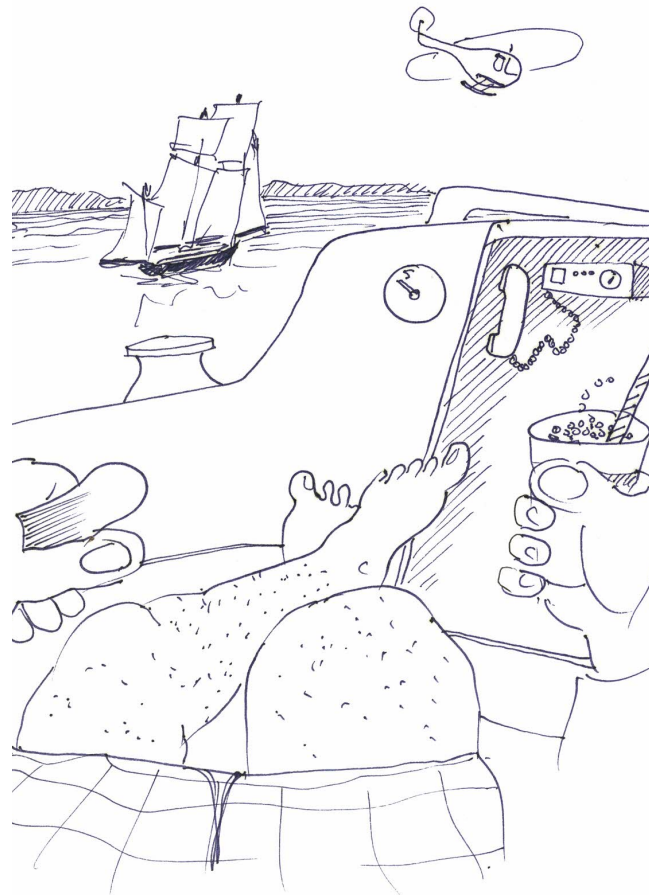




SAUVE QUI PEUT
Y.C. DINARD !!!



Le Yacht-Club de Dinard organise deux journées
sur la sécurité en mer les 6 et 7 Juillet 1996.



UN PEU & DE POÉSIE DE CITATIONS MARINES



En rentrant au port, le rouge est à bâbord, le vert est à tribord, le verre de rouge est à ras-bord.

CONTREPÈTERIES

La nuit les marins ont droit aux phares.

Le capitaine nous brouille l'écoute avec sa panne de micro.

«Que de maillons dans cette couture!» s'écrie le commandant.

Un marin en Asie m'a montré son bob.

Terrible tempête : gros fracas dans les coques !

Il pleut des cordes en mer.

LE BERGER ET LA MER

Du rapport d'un troupeau dont il vivait sans soins,
Se contenta longtemps un voisin d'Amphitrite:
Si sa fortune était petite,
Elle était sûre tout au moins.

A la fin, les trésors déchargés sur la plage
Le tentèrent si bien qu'il vendit son troupeau,
Trafiqua de l'argent, le mit entier sur l'eau.
Cet argent périt par naufrage.

Son maître fut réduit à garder les brebis,
Non plus berger en chef comme il était jadis,
Quand ses propres moutons paissaient sur le rivage :
Celui qui s'était vu Coridon ou Tircis
Fut Pierrot et rien davantage.

Au bout de quelque temps, il fit quelques profits,
Racheta des bêtes à laine ;
Et comme un jour les vents, retenant leur haleine,
Laisaient paisiblement aborder les vaisseaux :
« Vous voulez de l'argent, ô Mesdames les Eaux,
Dit-il, adressez-vous, je vous prie, à quelque autre :
Ma foi! vous n'aurez pas le nôtre. »

Ceci n'est pas un conte à plaisir inventé.
Je me sers de la vérité
Pour montrer par expérience,
Qu'un sou, quand il est assuré,
Vaut mieux que cinq en espérance ;
Qu'il se faut contenter de sa condition ;
Qu'aux conseils de la mer et de l'ambition
Nous devons fermer les oreilles.

Pour un qui s'en louera, dix mille s'en plaindront.
La mer promet monts et merveilles :
Fiez-vous y; les vents et les voleurs viendront.

Jean de La Fontaine, *Les Fables*

SALUT

Rien, cette écume, vierge vers
À ne désigner que la coupe;
Telle loin se noie une troupe
De sirènes mainte à l'envers.

Nous naviguons, ô mes divers
Amis, moi déjà sur la poupe
Vous l'avant fastueux qui coupe
Le flot de foudres et d'hivers;

Une ivresse belle m'engage
Sans craindre même son tangage
De porter debout ce salut

Solitude, récif, étoile
À n'importe ce qui valut
Le blanc souci de notre toile.

Stéphane Mallarmé



Rien n'est plus propice à la pensée
lucide qu'une vue imprenable sur la mer.

Anne-Marie MacDonald

Il y a trois sortes d'hommes : les Vivants,
les Morts, et ceux qui vont sur la Mer.

Aristote

PENDANT LA TEMPÊTE

La barque est petite et la mer immense ;
La vague nous jette au ciel en courroux,
Le ciel nous renvoie au flot en démente :
Près du mât rompu prions à genoux !

De nous à la tombe, il n'est qu'une planche.
Peut-être ce soir, dans un lit amer,
Sous un froid linceul fait d'écume blanche,
Irons-nous dormir, veillés par l'éclair !

Fleur du paradis, sainte Notre-Dame,
Si bonne aux marins en péril de mort,
Apaise le vent, fais taire la lame,
Et pousse du doigt notre esquif au port.

Nous te donnerons, si tu nous délivres,
Une belle robe en papier d'argent,
Un cierge à festons pesant quatre livres,
Et, pour ton Jésus, un petit saint Jean.

Théophile Gautier, *España*



Si vous voulez aller sur la mer, sans
aucun risque de chavirer, alors, n'achetez
pas un bateau : achetez une île !

Marcel Pagnol

Une journée
en mer pour
larguer nos
différences.



Emeraude Voile Solidaire
mail : contact@emeraudesolidaire.org
tel : 09 51 16 43 11
www.emeraudesolidaire.org

