



# le Goéland déchaîné

la Lettre de l'Ecole de Croisière de Paris

#33 - SEPTEMBRE/OCTOBRE 2017



Mouette en haut du mât, fiente bientôt sur toi

## AFTER NAV' D'AUTOMNE ET CONCOURS PHOTOS



*Une after nav' réussie, qui s'est déroulée pour la première fois au Forum 104, dans une jolie salle avec une terrasse attenante à un jardin encore très fleuri.*

*Soirée très sympa et bucolique et bien appréciée des nombreux participants.*

*Merci à Marc de t'être occupé de l'intendance et merci aux plongeurs/plongeuces de vous être joints à nous.*

*Sous la houlette de Francine, les 3 gagnants du concours-photo : Michel, Chantal et Alain.*



# RETOUR DE SOPRANO DANS L'ANSE DES REGATES

De Granville au Havre, du 27 au 30 août

Après un studieux WE encadrement Granville-Jersey-Granville, une partie de l'équipage Soprano remonte sur Paris le dimanche soir tandis que Dominique, Emmanuelle, Geneviève, Chantal et moi-même appareillons pour une nav de nuit en direction de Diélette.

Nuit bien noire, relativement tranquille en allure, les quarts prévus commencent à 23h, beaucoup de pêcheurs sur l'eau. On retrouve l'équipage debout au complet devant Port Diélette à 6h du mat, il était temps qu'on arrive, 2,1m à l'entrée !

Nous prenons la "dernière place" au ponton d'attente pour une pause de 4 heures avant de repartir direction Cherbourg ; on glisse sur le tapis roulant "Raz Blanchard", la mer est belle, on est sous le soleil au portant.

On arrive à Cherbourg pour déjeuner, Dominique accompagne l'équipage féminin dans les 2 boutiques du port, pas drôle on ne trouve rien à acheter, petite visite à terre de l'Energy Observer (premier catamaran 100% écolo qui fonctionne à l'hydrogène) et escapade dans le centre ville, c'est très calme, on est lundi !

Après une grande nuit de sommeil, départ pour Ouistreham, un grand bord de spi jusqu'au ponton d'attente, on est ravi de ce doux climat !

Mercredi matin, dernier jour de nav avant l'arrivée au Havre, on attend un réel changement de décor annoncé par chacun de nos téléphones, le temps de remonter le chenal,



Manque Chantal... qui prend la photo



le vent commence à monter, la mer à se former, les ris s'enchaînent, on passe tous à la barre pour en profiter ! Il pleut, un peu, beaucoup, très fort, on passe les musoirs bien trempés, Chantounet avait un doute sur l'étanchéité de sa veste, et bien elle n'en a plus, il va falloir réinvestir... Pareil pour mon pantalon de quart qui pourrait s'apparenter à un k-way de base, Geneviève et Manue ont les pieds bien au sec avec leur super bottes, quant à Dominique, il assure un max avec ses cirés positionnés par dessus ses vêtements de quart!

Heureusement nous avons pu le lendemain (jeudi) avec Chantal "sécher" le bateau et

surtout les couchettes pour les prochains équipiers du WE !)

Comme vous vous en doutez, ce bord fut un réel enchantement et une première nav avec Dominique, présent, efficace, prévoyant, toujours joyeux mais aussi très sérieux.

L'équipage a bien progressé durant ces 3 jours, chacun ayant atteint son objectif, le réglage des voiles pour Geneviève, le meilleur cap/vitesse pour Manue, les manœuvres stylées au port pour Dom, jouer du piano les yeux fermés pour Chantal, m'installer à la table à cartes et me faire oublier (surtout quand il pleut)!!!  
**Karine**

## PHOTO-MYSTERE

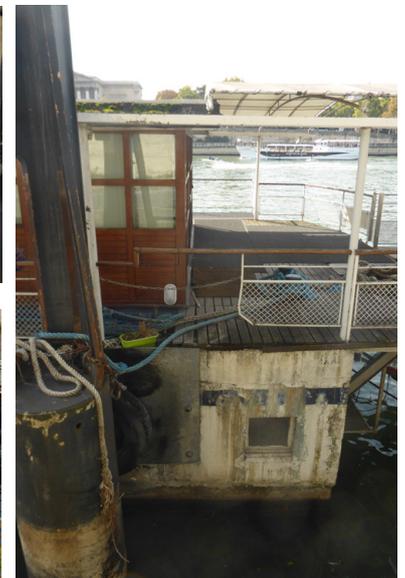
A votre avis, savez-vous ce que sont ces objets, d'où sortent-ils et à quoi peuvent-ils servir ?

A cette question, personne n'a répondu... Il s'agit d'une paire de pagaies en contreplaqué marine trouvées à l'intérieur du BIP périmé du bateau de Pierre C. à Port Manec'h. Il avait décidé de le percuter pour voir s'il se gonflait encore et outre ces rames insolites, il a gardé des cartes superbement illustrées des courants mondiaux, des migrations poissonneuses, des nuages... et autres informations utiles pour se laisser dériver. Tranquille...



## Domage... ça se dégrade...

Pour celles et ceux d'entre vous qui avez connu cet endroit charmant dans Paris au pied du pont de la Concorde... qui a été notre QG pendant des années... Pas de travaux encore engagés... Domage !



# “L’ATLANTIQUE - LE TELEGRAMME”

Lorient, du 22 au 24 septembre

## CLASSEMENT AU TÉLÉGRAMME SUR 25 CONCURRENTS EN OSIRIS

19<sup>e</sup> : Marc Gui et son équipage

20<sup>e</sup> : Manu A et son équipage (à 1 point...)

24<sup>e</sup> : Yves et son équipage

**Fin** de tournage et dernier opus de la saison du Pôle Régate : l’Atlantique Le Télégramme à Lorient.

Toujours à 3 bateaux, sur Grand Surprise, et 3 bateaux-hôtel garés à Kernevel pour des raisons d’organisation. Dommage, on ne sera pas avec la troupe de la régata...

Journée d’entraînement bien remplie jeudi avec une remise en bras pour les manœuvres, le repérage du plan d’eau et une succession d’exercices de départ pour tenter d’appréhender au mieux les 3 jours de régata à venir. Grosse surprise de cette journée : Gérald, notre coach, a invité dans la matinée un cameraman-photographe pour nous filmer et dans l’après-midi un spécialiste des drones pour faire des images aériennes... top non ? On va bientôt découvrir les images...



### Les membres du Pôle Régate remercient Gérald...

Il a été notre coach pendant toute cette saison. Il nous a accompagné (fallait en avoir envie... !) sur l’eau dans son Zodiac pendant nos entraînements d’hiver et sur nos bords à tour de rôle pendant le Télégramme.

Patient, pédagogue, conseiller, ne comptant pas ses heures à nos côtés, briefant, débriefant, cherchant sans relâche à améliorer nos départs, comprendre nos manœuvres, les régates, la tactique...

Grâce à lui, chaque membre et chaque équipage ont progressé, chacun à sa manière et chacun à son poste... surtout chacun avec tous : savoir se parler, communiquer, comprendre chaque “ficelle”, devenir incisif, aller au contact, anticiper, regarder, décider...

Malgré ses nombreux projets d’envergure (Route du Rhum en 2018, Jacques Vabre en 2019...), nous allons le retrouver l’année prochaine pour qu’il continue de nous aider à gravir d’autres marches afin d’améliorer **sensiblement** notre classement lors de nos futurs défis.

Manu



Pour les 3 jours de régata, Gérald s’est arrangé avec l’organisation de la course pour être présent sur chacun de nos 3 bateaux. Son rôle à bord : équiper à tout faire, nous regarder évoluer... et bien sûr nous conseiller !

Vendredi et samedi, beau temps sur le plan d’eau, un vent de 10 à 18 Nds. Idéal. Alternance des parcours construits et côtiers (les côtiers, c’est un peu long...).

Dimanche : brouillard bas et pluie alors qu’il fait un temps superbe à Paris. Pendant 2 heures, le comité de course hésite à lancer une manche... 11h30, c’est parti... appel à tous les concurrents sur la ligne de départ pour un parcours construit, dit “banane”. Premier départ : rappel général... 2<sup>e</sup> départ... rappel général... 3<sup>e</sup> départ, pavillon black flag (celui qui coupe la ligne au départ est automatiquement disqualifié !). Et le départ, plus timoré, était enfin le bon ! Les bateaux glissent à presque 6 nds... bonheur. Plusieurs contacts mémorables... quelques déceptions aussi...

*A tous les membres, merci de votre participation active et dynamique, merci à tous ceux qui ont désiré poursuivre l’aventure l’année prochaine et bon vent à ceux qui nous quittent.*

Vous vous en douterez, peu d’images de la régata mais quelques photos du groupe ; à ce classement-là, on est les meilleurs !



### Les + de la saison 2017

Les voyages en train

L’ambiance du groupe

Les diners et afters dans les bateaux-hôtel

Les programmes proposés par Gérald

Les briefs/débriefs avec le coach

Les manœuvres mieux réalisées

Les parcours “banane”

### Les –

Les bateaux du loueur Rivages

Les repas d’équipage des régates

Les parcours côtiers



# VIRÉE DANS LE SUD SUR UN DUFOUR 45

De Cannes à Hyères, du 5 au 8 octobre

Après la 1<sup>ère</sup> partie de semaine de Hyères à Cannes, Brigitte et Marc, du bord précédent, retrouvent Jean Yves et Françoise, suivis de près par Pierre le mercredi après-midi. Du fait d'un début de semaine un peu chargé, je rejoins le bord le jeudi matin par le train de nuit. C'est une dernière... sa circulation devrait être abandonnée en fin d'année.

Bref, le temps est superbe et nous nous retrouvons dans le vieux port de Cannes sur le porte avion (45 pieds) loué par Marc.

Petit brief sécu et premier BMS pour l'après-midi. On décide de rejoindre Santa Lucia - Fréjus pour laisser passer. Arrivée en début d'après-midi, visite de la ville, dîner... et finalement pas beaucoup de vent...

Vendredi, départ tôt pour rejoindre les Voiles de Saint Tropez. Jean Yves a le programme, la liste des bateaux, tout !

Journée magnifique au milieu des bateaux; c'est la 3<sup>e</sup> fois que je vais aux Voiles et c'est toujours aussi beau ! On en prend plein les yeux !

En fin de journée, mouillage à l'anse des Canebiers à côté de Saint Tropez.

La météo prévoyait un peu de vent pour la nuit... Bon... Brigitte, Marc et Jean Yves partent avec l'annexe faire un tour à Saint Tropez. Petit à petit, le vent forçit... et forçit encore... et encore... A côté de nous, un bateau se met à déraper; sans équipage à bord, il va assez vite et passe très près d'un autre dont l'équipage mobilise tous ses pare bat-



L'anse des Canebiers... à droite, la Madraque de BB

**“Vous en connaissez vous des gens qui iraient faire le plein de gazole entre 22h et 6h avec un BMS en cours ? Nous, non.”**

mouillé tous feux éteints quasiment dans le chenal. Accostage au ponton gazole pour régler le problème de l'annexe et de son moteur. 22h et une bonne fatigue après une navigation depuis le matin 7h... Vous en connaissez vous des gens qui iraient faire le plein de gazole entre 22h et 6h avec un BMS en cours ? Nous, non. On décide de passer la nuit au ponton gazole et on attaque sérieusement le dîner !

Samedi matin, départ de nuit et lever de soleil en mer, superbe ! Navigation sans souci jusqu'à Porquerolles.



tages sur l'affaire. La nuit tombe et la mer commence à être vraiment forte au fond de l'anse. Quelques échanges de VHF avec Marc pour organiser le balisage du bateau et le retour de l'annexe. Tout le monde rembarque en sécurité mais l'annexe est impossible à remonter à cause du tangage du bateau. Notre voisin se met à déraper à son tour et s'éloigne dans la nuit... Chez nous, tout le monde se met au sec et on s'apprête à déguster le dîner préparé par Françoise, ce qui n'est pas rien...! Sauf que l'alarme d'ancre se met à couiner fort une première fois, puis

une deuxième et, là, le GPS est formel, nous dérapons à notre tour ! Démarrage moteur, manœuvres pour remonter l'ancre. Il fait nuit noire, le tangage est très fort et le mouillage de plus en plus aléatoire avec le risque de dérapage d'autres bateaux et de mouvements de bateaux qui manœuvrent après un dérapage ou qui viennent mouiller.

On décide d'aller voir ailleurs dans un port. Direction Sainte Maxime. Traversée sans histoire avec l'annexe en remorque. Un peu d'attention à l'arrivée à cause d'un bateau

Dimanche, il devait y avoir pétrole d'après les bulletins précédents, mais finalement c'est force 7 dans la baie et 5 dans le port... Les manœuvres sont rendues un peu délicates. On rejoint Hyères sans problème et on laisse le bateau après quelques manœuvres d'accostage au ponton gazole et à la place de port.

Rémi

# LA RECONSTRUCTION DU "PHARE DU BOUT DU MONDE"

Vous connaissez évidemment Wasquez, Felipe et Monz les héros du roman de Jules Verne « Le phare du bout du monde ». Il se situe sur une île située au NE du cap Horn, lieu mythique s'il en est. Comme décrit dans le roman, il guidait les marins de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle dans une zone de navigation très dangereuse par ses fonds et ses tempêtes... Mais qu'est devenu ce phare ?

En 1994 André Bronner dit YUL, lors d'un voyage d'aventure sur l'île des Etats, photographiait un petit tas de bois à la position 54°43'24" Sud, 63°47' Ouest, vestige d'un des 2 phares historiques de San Juan.

L'île des Etats est la propriété de l'Argentine. Elle fut découverte par des navigateurs hollandais en 1616. Elle fait partie du département d'Ushuaïa, nom évocateur pour les aventuriers. L'île est gardée par des militaires qui se relèvent sur la base militaire de San Juan, son ancienne sous-préfecture.

**“A la sortie du chenal du port de la Rochelle, quand vous passerez à tribord du phare du bout du monde (FL(3)WG12s 8/5M), vous l'observerez avec un autre regard...”**

En raison d'un climat extrême, l'île fut témoin de très nombreux naufrages. C'est pourquoi les autorités argentines ont fait construire le phare historique en 1884. Il fut éteint et abandonné au début du XX<sup>e</sup> siècle, principalement en raison de l'ouverture du canal de Panama.

L'architecture détaillée du phare était décrite dans les premières instructions nautiques de la zone de l'époque, rédigées par H. Alvares. Vous comprendrez que sans ces archives cette aventure n'aurait jamais eu lieu.

Pendant l'expédition de YUL sur les traces de Jules Verne, l'idée germa de faire de ce petit tas de planches un nouveau phare.

De retour à la Rochelle, avec une bande de copains, YUL décide de tenter l'aventure de la reconstruction du phare du bout du monde. Une association fut créée début 1997 pour organiser l'expédition, trouver les fonds, les personnes compétentes, et gérer toutes les démarches administratives. Elle fut reconnue d'utilité nationale par la France et l'Argentine et devenait un enjeu d'échange culturel international.

Quand tous les feux administratifs furent au vert, la reconstruction du phare pouvait s'organiser. L'association récolta non sans difficulté les fonds nécessaires, reconstitua les

plans du phare historique, réuni la dizaine de compagnons ayant les compétences requises, charpentiers, couvreur-zingueurs, menuisiers et aussi un écrivain, un peintre et un musicien.

La structure en bois du phare doit être capable de résister à des vents de 350 km/h. Les compagnons bâtisseurs se mirent à l'ouvrage. Une à une, les pièces de la réplique historique étaient réalisées.

Une maquette grandeur réelle fut éditée à la Rochelle, au bout de la pointe des Minimes, bien connue de ceux qui ont navigué dans la zone. Une deuxième maquette fut offerte au ministère des Affaires Culturelles d'Argentine. La copie historique fut prête début décembre 1997.



Petit à petit le rêve de YUL prenait forme... le petit tas de planches allait renaître de ses cendres...

## 27 décembre 1997

L'aventure prenait un nouveau tournant. Un cargo affrété par un généreux armateur appareillait au Havre pour Ushuaïa avec à son bord un phare en pièces détachées précieusement emballées, plus de 18 tonnes de matériaux.

## Janvier 1998

Le cargo arrivait à Ushuaïa. L'équipe dispo-



sait d'une fenêtre météo favorable d'environ 6 semaines pour emmener le puzzle à destination et réaliser le montage.

Un aviso Argentin transporta la cargaison d'Ushuaïa au large du camp de base de San Juan, sur l'île des Etats. Aujourd'hui ce territoire austère n'est plus habité.

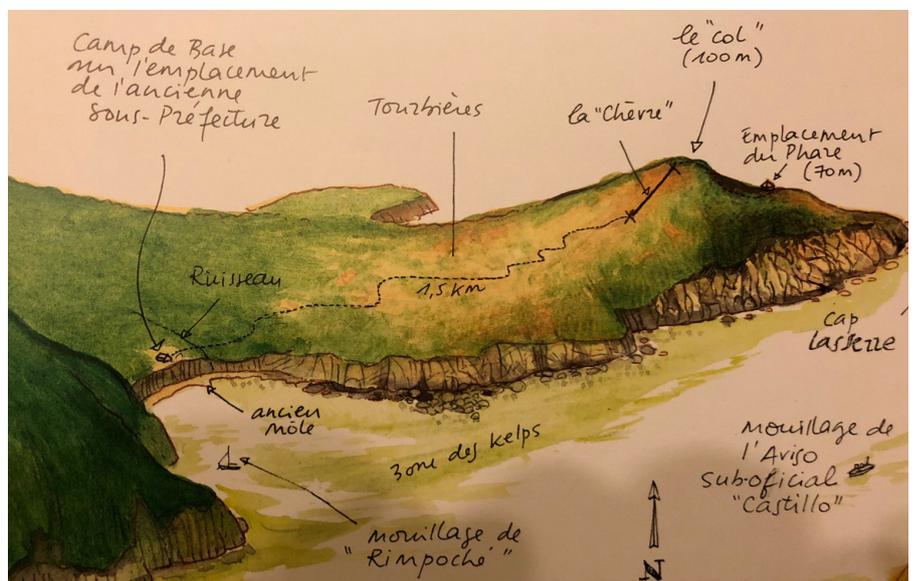
Le camp de base se situait à environ 2 km de la pointe de Lasserre où se tenait l'emplacement du phare. Ces 2 km traversaient des talus, la forêt vierge, un marais et un col... rien que ça.

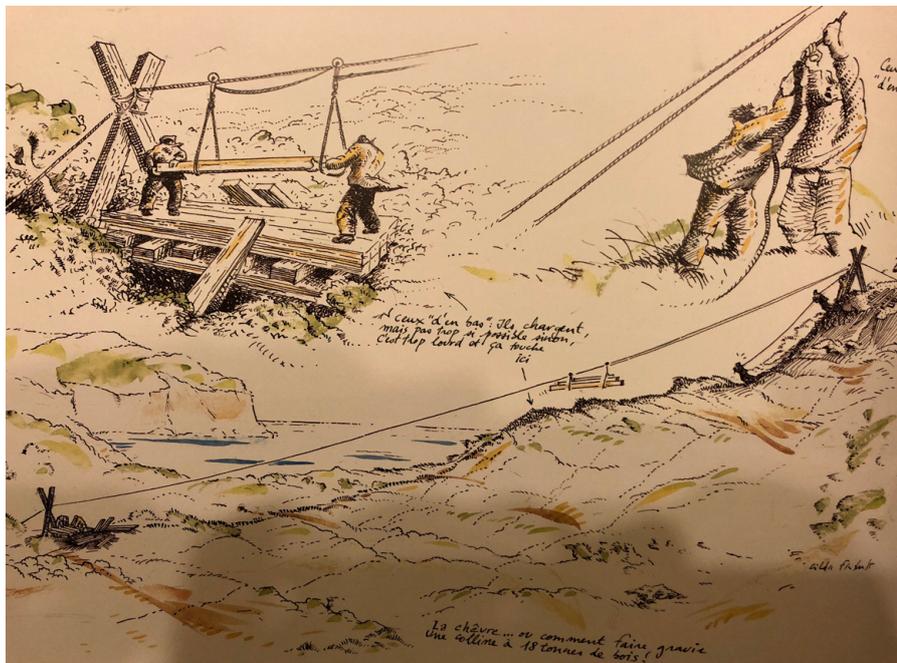
C'est avec des zodiacs que les pièces du phare furent transportées au camp de base. Dans une mer à 5°, très agitée, beaucoup de vent, je vous laisse imaginer les conditions de transport...

## 26 janvier 1998

Il restait 4 semaines pour transporter et construire l'ouvrage.

Alors, c'est dans cette nature austère avec une météo exécrable que nos compagnons aidés des marins de l'avis transportèrent nos 18 tonnes de marchandises. Ils franchirent des rivières, des talus gorgés d'eau, traversèrent un marais en marchant sur des planches pour ne pas s'enfoncer dans la boue. Pour passer le col abrupt ils ont





Le charpentier s'affère à assembler les poteaux, les poutres, à ajuster les tenons et les mortaises, poser les planches, les chevilles... Le couvreur zingueur façonne les tôles de zinc, après les avoir réchauffées au brûlot pour éviter que la matière casse par le froid. Une à une les feuilles numérotées prenaient place sur la charpente pour mettre le phare à l'abri de l'eau et du vent. Enfin venait l'installation des panneaux solaires et de l'optique du phare, plus l'huile de colza pour l'énergie. Pendant ce temps l'écrivain et le peintre mémorisaient l'œuvre.

#### 26 février 1998

Plus d'un siècle après le phare historique, sa réplique brillait de tous ses éclats : 10M, 2 éclats tous les 15"... Le rêve était devenu réalité, l'aventure arrivait à son terme. De nouveau il guidera les marins qui ne viendront pas s'échouer dans cette zone très dangereuse.

Il fut inauguré officiellement par les autorités de la Terre de Feu qui prirent possession du nouveau phare du bout du monde en cette fin février 1998.

« Le phare de la Rochelle et celui de l'île des Etats, près du cap Horn, identiques, brillent à des milliers de km d'un bord à l'autre de l'océan et s'éclairent pour que continue le rêve de l'aventure » écrivait YUL.

A la sortie du chenal du port de la Rochelle, quand vous passerez à tribord du phare du bout du monde (FL(3)WG12s 8/5M) , vous l'observerez avec un autre regard.

**Bruno F.**

Sources : celle d'un de mes collègues qui a participé à la reconstruction du phare mais aussi le livre de André Bronner "Le phare du bout du monde", Editions Glénat.



construit 2 chèvres, ont tendu des câbles et des palans et à la force des bras hissèrent notre puzzle à destination. « Les corps souffraient, lentement et régulièrement étaient les meilleurs alliés de ce transport à dos d'homme de poutres, planches, feuilles de métal... » écrivait YUL dans ses notes.



#### 4 février 1998

Il restait un vingtaine de jour pour construire le phare, la course contre la montre continuait.

Les compagnons bâtisseurs se mettaient à l'ouvrage avec cœur, avec un vent très fort et une température avoisinant les 5°.

## DEBUT DE LA CAMPAGNE DE LA COQUILLE ST JACQUES

**E**n Normandie, dans la Baie de Seine, la campagne de la coquille St Jacques a été lancée au large dans la nuit du 1<sup>er</sup> au 2 octobre.

Dans la Baie de St Brieuc, c'est une nouvelle mesure de gestion de la ressource qui se met en place en utilisant une taille d'anneau de 97mm à partir de novembre 2017.

L'obligation est demandée de présenter physiquement l'ensemble des coquilles pour la pesée, y compris la godaille (partie de la pêche laissée par le patron pêcheur à ses marins) et le rachât pêcheur.

Pour info, le kilo de coquilles décortiquées à Oustréam est à 7€ ! Si vous vous y arrêtez, faites le plein !

## VENTE DE L'HOTEL DU PHARE A SAUZON

**L'**établissement mythique, l'hôtel du Phare de Sauzon à Belle-Île, a changé de propriétaire fin août 2017. C'est désormais le président du Racing 92, fondateur de Foncia et propriétaire de plusieurs vignobles bordelais qui va prendre les commandes.

Restauration rapide au rez-de -chaussée, gastronomie au 1<sup>er</sup> étage, transformation des chambres en mini-studios ou mini-suites... une page se tourne !

## TRAVAUX DANS LA MAISON DE VICTOR HUGO A GUERNESY

**L**a maison de Victor Hugo à Guernesey, où il vécut en exil pendant quinze ans, dévoile une facette méconnue de l'écrivain et poète français, qui y a déployé des talents insoupçonnés de décorateur et de peintre. « Victor Hugo l'écrivain cache le Victor Hugo artiste, et encore plus le Victor Hugo décorateur », rappelle Gérard Audinet, le directeur des Maisons Victor Hugo à Guernesey et à Paris.

Hauteville House, propriété de la Ville de Paris, située en territoire brexitien, est aujourd'hui fermé pour travaux. Cette maison rouvrira au public au printemps 2019, après des travaux estimés à 2 M€, pour lesquels la Ville de Paris a fait appel aux mécènes et au financement participatif. L'objectif est d'aider ce lieu exceptionnel à dépasser les 20 000 visites annuelles.