

ÉDITORIAL

LE PILOTAGE MARITIME DE LA ROCHELLE-CHARENTE

Les pilotes maritimes embarquent à bord des navires, principalement de commerce, afin de les guider à l'approche des ports, ceci en relation étroite avec le capitaine. Ils contribuent à la sécurité de la navigation et à la préservation de l'environnement. Leur intervention permet aussi d'améliorer l'efficacité du trafic. Ce rôle nécessite d'être disponible jour et nuit, tout au long de l'année. Les pilotes maritimes possèdent une parfaite connaissance nautique de la zone de pilotage et des espaces portuaires. Brevetés

de La Rochelle-Ville est toujours fréquenté par des navires pilotés comme le **Belem**, sans oublier la frégate **France 1** et l'**Angoumois** du Musée Maritime. Le pilotage demeure attaché à l'action menée par le Musée Maritime et soutient toutes ses initiatives. Un simulateur de manœuvre, spécialement conçu avec la zone de pilotage numérisée, permet de parfaire la formation et l'entraînement des pilotes (www.simulateur-navires.com). Les pilotes disposent de deux vedettes de pilotage «**Arméria 2000**» et «**Arméria 2007**», capables d'intervenir dans des conditions météorologiques défavorables. Ils embarquent au moyen d'une échelle de pilote, cette opération reste toujours délicate et exige du sang-froid de la part du pilote et de l'équipage de la vedette. Notre prochaine vedette «**Arméria 2014**», sur plan du cabinet *Pantocarène* est en cours de construction au chantier *Bernard* à Lorient. Plus d'informations sur notre activité : HYPERLINK <http://www.larochelle-charentepilot.com>

Thierry Warion, président du pilotage

*ARMÉRIA 2014 en construction au Chantier Bernard à Lorient
Mise en service début 2014*

*Photo Francis Lecorre
patron mécanicien de la station (en retraite)*

Marine Marchande Capitaine tous navires, ils doivent avoir une grande expérience de la navigation et de la manœuvre. En France, 350 pilotes maritimes sont présents sur toutes les façades du littoral.

La station de pilotage de La Rochelle-Charente comprend 8 pilotes maritimes, 7 patrons-mécaniciens et 2 collaboratrices qui assurent le service pour les ports de La Rochelle, et pour l'accès à la Charente à ceux de Rochefort-Tonnay-Charente.

Près de 2400 opérations de pilotage sont réalisées chaque année, sur tous types de navires allant du caboteur jusqu'aux céréaliers, pétrolier ou paquebot de près de 300 mètres de longueur hors tout. A noter que le bassin



LE MOT DU PRÉSIDENT

J'ai comme l'impression que le temps s'est accéléré cet été ! D'abord les enfants, les p'tits enfants, les amis, ... qui s'installent, tranquilles, service compris, et profitent de notre belle région !

Déjà septembre et nos **rendez-vous immédiats** : les Journées du Patrimoine les 14 et 15 septembre ; le Grand Pavois du 25 au 30 septembre (notez que la journée «rochelaise» sera le dimanche 29) ; le dîner-conférence du 8 novembre présenté par le Président national de la SNSM l'amiral *Lajous* ; des nouveaux

bateaux à bichonner pour la petite plaisance ; **Joshua** qui concocte un plan pour naviguer hors saison tout en assurant l'entretien ; **Damien** qui se prépare à refaire «peau neuve» ; ...Déjà se profile **2014**, avec notre Assemblée Générale, reprenez dès maintenant le samedi 5 avril 2014 ; ce sera la fête des Ami(e)s et quelques surprises ! Puis début juin, grand voyage, destination Portsmouth, où en prime vous y retrouverez **Joshua**. Et **2015** ? Une saison en Méditerranée pour **Joshua** (les îles, les calanques, ... reprenez vos places !), et les premiers bords de **Damien** dans nos Pertuis ?

*Amitiés marines
Bruno Quinton*

NAISSANCE DU YACHTING LÉGER À LA ROCHELLE

ET SON CONTEXTE NATIONAL DE 1942 À 1953

Par Michel Briand

À La Rochelle, on vogue déjà vers de nouveaux horizons. Depuis 1948, c'est bien le large qui intéresse les dirigeants rochelais déterminés par les acquisitions et la construction de quillards de régates et de courses croisières

(suite du numéro 68 et fin).

Les quelques Rochelais qui veulent poursuivre la pratique du yachting léger de compétition en profitant de son développement national, sont peu nombreux ; et tout en installant le parking à dériveurs en haut de la cale Saint-Jean d'Acre et à côté du chantier Vernazza, ils naviguent peu sur le plan d'eau rochelais qui organise de rares régates spécifiques. Ils partent en groupe pour participer à l'activité des Clubs Nautiques de la région, principalement Fouras, Royan et La Flotte. C'est l'époque où les moyens de transporter des dériveurs sont encore limités. Pour faciliter les rencontres à l'extérieur un championnat par équipes de 3 bateaux par club est organisé dans toute la France avec des bateaux prêtés par l'organisateur.

Personnellement, choisissant de poursuivre mes études, je me tourne vers Gachet, le plan d'eau nantais qui produit les meilleurs régatiers de l'après-guerre, mais aussi les meilleures voiles et les meilleurs bateaux (**Voiles Burgaud, Moth et Caneton Aubin**).

Je suis pris en main par le SNO qui affine mon goût pour la régate sur les petits airs et je commande successivement trois **Aubin...** *Baptiste Aubin* (qui est le sosie de *Dominici*), daigne vous accepter pour client, vous considère comme le jockey de son canote, et vous attend sur la berge avec des commentaires acerbes. Les plans de chaque bateau construit sont originaux et adaptés à l'équipage.

Même si, à La Rochelle, *Fernand Hervé* développe son chantier naval et sa voilerie devant la cale Saint-Jean d'Acre en augmentant rapidement la taille des bateaux produits, il poursuit la construction des dériveurs. Il réalise mon dernier **Caneton** à restriction et la finition de mon premier **505** sur une coque en bois moulé par *Fairey Marine...* Le retour de La Rochelle au premier plan du Yachting léger français ne se fait qu'en 1964 avec l'organisation du Championnat de France de Double sur **505** et plus spectaculairement, la création de la Semaine de La Rochelle, incitant ainsi la F.F.Y.V. à établir la première base de préparation olympique.

Entre temps la production en séries du **Vaurien**, dessiné en 1952 par *J.-J. Herbulot* à la demande de *Philippe Vianney* créateur, avec *Hélène* son épouse, du Centre nautique des Glénans est une révolution technique, mais aussi une révolution politique, car le bateau populaire vient d'apparaître. Le **Vaurien** ne coûte que 55.000 francs anciens, c'est une nouvelle tranche de la population qui accède à la voile. Il est temps, car en 1953 le nombre de licenciés est de 3.315 et ne progresse plus. Ceci provoque bien des remous et bien des questions.

Cette vision du yachting léger, allant approximativement des années 1942 à 1953, révèle une continuité surprenante avec la présence au départ de *J.-J. Herbulot*, conseiller de *Borotra* à Vichy, pour définir la pratique de la voile légère, entièrement tournée vers la régate sur des bateaux mettant en valeur la sensibilité aux réglages : **Star, Argonaute, Moth...** et à l'arrivée d'un parcours d'une dizaine d'années, le même *Herbulot* participant, avec tout son talent d'architecte et de coureur (il représente la France aux Jeux Olympiques en 1932 et 1948) à l'éclosion de la voile populaire inspirée par Les Glénans, pour qui il étudie une gamme de voiliers, économiques, robustes et faciles à construire.

Michel Briand

Photo **Patouche**, *Caneton Brix* construit à Nantes en 1931 ou 1932, racheté en 1956 par M. des Touches et naviguant dans le Fier d'Ars (photo donnée par M. des Touches).



JOSHUA SOUS LE SIGNE DE LA FRATERNITÉ AVEC LES ENFANTS HOSPITALISÉS

Le samedi 18 mai 2013, l'équipage de **Joshua** sous la conduite de **Jacques Hilken** accueillait, **Oriane** et **Titouan**. Ces deux matelots découvraient notre bateau rouge dans le cadre d'un partenariat, avec l'hôpital de la Rochelle et le Lions Club. **Joshua**, le 144 de la SNSM et le **Leverger** proposaient une navigation au départ du port des Minimes. Sous un beau soleil mais avec un vent froid de NE de 4 à 5 Beaufort, les navires sont passés par le port de pêche et le vieux port avant de regagner la capitainerie pour écouter des chants marins et partager un verre de l'amitié. Nos deux matelots garderont, je pense,



Quand Joshua accueille des enfants hospitalisés

un bon souvenir de cet embarquement. **Didier**, **Olivier**, **Jacques** et votre serviteur sont enchantés de ce partage fraternel. Cette action s'inscrit parfaitement dans les valeurs défendues par l'ensemble des skippers.

Philippe Schleifer



Le Sainte Marthe retrouvé par Antoine Martin

LE PRÉCURSEUR DE JOSHUA

C'est avec impatience que le **Sainte Marthe** attend de retrouver son «berceau» à Chauffailles, pour y être exposé dans le site historique Yumbo/Meta et y être restauré. Le projet de création d'un espace culturel dans le hangar où a été construit **Joshua** est bel et bien parti.

La découverte du premier bateau de **Jean Fricaud** au détour d'un canal en Saône-et-Loire, donne à ce projet une nouvelle ampleur. C'est sur ce bateau que le fondateur du chantier **Meta** invite **Bernard Moïtessier** pour quelques navigations peu de temps après leur rencontre.

L'acier se révèle un matériau fiable aux yeux du navigateur et l'affaire est conclue, son prochain bateau sera construit par **Fricaud**. Un ketch en acier qui fera le tour du monde !

Antoine Martin

LA FÊTE DE LA SARDINE



Joshua dans le chenal du port d'Ars-en-Ré.

Lors de la croisière des Pertuis du 7 au 9 juin, c'est avec plaisir que **Joshua** a participé le samedi 8 juin à Ars-en-Ré à la traditionnelle «Fête de la sardine» sur invitation de l'association des Usagers du port d'Ars-en-Ré. Fête de la sardine mais aussi de la mer, des vieux gréements et bateaux chargés d'histoire. A 16 heures la flotte s'est rassemblée pour entamer une parade dans le chenal, direction le port. Premier grand moment dans le Fier, chaque bateau était accueilli en musique par un orchestre installé sur un catamaran. La parade dans le chenal fut également un moment d'émotion. Qui des **Coppelia**, **Christina II**, **Ami Pierre**, **Père Gabriel**, **Marie Etoile**, **Au Bonheur des Dames**, **Oiseau Migrateur**, **Jules**... pour n'en citer que quelques-uns parmi les vingt-huit bateaux inscrits, et bien sûr **Joshua**, ont fait l'admiration de la foule installée sur les digues et quais, applaudissant chaque bateau lors de son passage.

Après un amarrage impeccable dans le port d'Ars grâce à l'efficacité des équipiers, grand moment de convivialité avec les équipages, lors de l'apéritif sur les quais, suivi de la dégustation des sardines grillées, le tout égayé d'une chorale de chants marins.

François Larregain

JOSHUA SUR LA ROUTE DE L'AMITIÉ

Nous sommes partis du Bono dans le Golfe du Morbihan pour rejoindre La Route de l'Amitié : dur passage de la Teignouse, puis Groix, Loctudy et Audierne.

Aujourd'hui, mardi 6 août, vers 7 heures, **Joshua** et les 150 bateaux de La Route, ont mis le cap sur Concarneau. Pétole ! Tous naviguent au moteur, le soleil est au rendez-vous. Un canoë vient nous saluer, il accompagnera La Route de l'Amitié jusqu'au Cap Sizun. Nous rattrapons notre voisin de port, **Coronasia**, magnifique ketch en bois des années 60 sur plan norvégien.

Midi : passage de la pointe de Penmarc'h, envoi du yankee, arrêt du moteur, quelques bords au grand largue pour rejoindre Concarneau.

*Claudine Vivien
A la barre*



L'OSTRÉICULTURE EN CHARENTE-MARITIME

LE SAVOIR-FAIRE DES PAYSANS DE

L'élevage des huîtres est une pratique très ancienne en Charente-Maritime, ce qui en fait un vœu dès l'Antiquité. Au 17e siècle, des huîtres charentaises sont dégustées à la table de Louis XIV. Elles affinent dans des claires, bassins creusés dans les marais. L'espèce autochtone est l'huître plate,

Les pêcheurs d'huîtres sont aussi sauniers et paysans. L'ostréiculture proprement dite naît au milieu du 19e siècle quand, à l'instigation de savants comme *Victor Coste*, les huîtres se mettent au captage des larves sur divers supports. Tuiles, ardoises, coquilles d'huîtres, pierres, plus tard tubes et coupelles, fixent le naissain qui va ensuite en être détaché (détriqué) et installé dans des parcs sur l'estran. Les bancs naturels vont pouvoir se reconstituer. Le déclin des marais salants dont l'économie n'est plus rentable va contribuer à leur transformation en claires ostréicoles. L'apparition du chemin de fer va faciliter grandement le transport et la commercialisation des huîtres. Malheureusement, dans les années 1920-1921, les huîtres plates sont décimées par deux parasites, *Bonamia* et *Marteillia*. L'ostréiculture est sauvée par l'huître portugaise, *Crassostrea angulata*. Cette huître creuse de provenance exotique a été importée du Portugal à partir de 1860 à Arcachon. L'épisode du **Morlaisien** va contribuer à la prolifération de cette espèce invasive. Ce navire transportant des portugaises est pris dans le mauvais temps et vient se réfugier dans l'estuaire de la Gironde. Coincé plusieurs jours par la météo, le patron, *Hector Patoizeau*, décide de passer par-dessus bord sa cargaison qui commence à sentir mauvais. De nombreuses huîtres survivent et se répandent dans l'estuaire de ce qui était alors la Charente inférieure.

Les huîtres portugaises vont constituer la solution à l'épizootie de 1920. La creuse remplace la plate et l'ostréiculture continue de prospérer. Cette situation dure jusqu'en 1967, année où la portugaise, à son tour, subit une épizootie, la maladie des branchies.

L'importation massive d'une autre espèce, l'huître japonaise, *Crassostrea gigas*, va, de nouveau, sauver la profession. Cette huître du Pacifique, en provenance du Japon et de Colombie britannique, remplace la portugaise. L'opération Résur (comme résurrection) organisée par la profession a réussi.

Depuis 2008, une nouvelle crise de mortalité frappe la nouvelle huître. Tous les ans, environ 80 % des jeunes huîtres de l'année meurent quand la température de l'eau atteint 16°. Et cette fois-ci, il n'y a pas d'espèce de remplacement à espérer. La japonaise est l'huître majoritairement cultivée sur la planète, la *Virginica américaine* est, elle-même, victime d'une maladie. Et les autres espèces ne sont pas rentables ou posent des problèmes de salubrité.

Les causes de ces mortalités semblent multiples au dire des scientifiques. La première cause est la présence d'un virus herpès *OsHV-1* associé à une bactérie *Vibrio splendidus* ou dans certains cas *Vibrio aestuarianus*. La dégradation du milieu peut jouer aussi un rôle. Des programmes de sélection sont en cours pour développer des souches résistantes au virus. En juillet 2013, les observations du Creaa (Centre Régional pour l'Expérimentation et l'Application Aquacole), basé au Château d'Oléron, font état d'une baisse apparente des mortalités avec des taux entre 47 et 61 %. Mais les mortalités peuvent continuer pendant l'été. Les techniques d'élevage n'ont pas cessé d'évoluer depuis les débuts de l'ostréiculture. Les huîtres ont d'abord été posées sur des parcs à plat, directement sur la vase.



Travail sur les filières ostréicoles à la pointe des Saumonards, à l'île d'Oléron. Les poches sont dans des cages suspendues aux filières



Chalands de retour de la marée à Bourcefranc

MARITIME

LA MER



Installation de poches sur les tables à Bourcefranc, près du pont d'Oléron

iritable patrimoine culturel. La pêche des huîtres et leur finition dans des bassins sont attestées l'époque, les huîtres, comme on les appelle, ramassent des huîtres sur les bancs naturels et les *Ostrea edulis*. La pêche est réglementée pour éviter l'épuisement des bancs.

Elles étaient récoltées à la fourche puis mises en caisses pour l'affinage. A partir de 1956, l'élevage sur tables métalliques en surélevé s'est développé rapidement.

Les huîtres sont disposées dans des casiers ou des poches en plastique fixées sur les tables par des élastiques. Il faut retourner les poches régulièrement pour obtenir une pousse homogène et les dédoubler au fur et à mesure de la croissance. Les huîtres parviennent à la taille commerciale au bout de 3 à 4 ans.

Pour l'ensemble du département, les parcs sur estran occupent une surface de 2 500 hectares dont la majorité dans le bassin de Marennes-Oléron. Pour améliorer la productivité, des ostréiculteurs ont l'idée de faire pousser des huîtres sur des filières plus au large sur des fonds de 10 mètres et plus qui ne découvrent pas. Les premiers essais ont lieu dans le pertuis breton dans les années 90 à côté des filières mytilicoles. Les résultats sont très encourageants avec des croissances spectaculaires permettant de gagner un an ou plus pour obtenir des huîtres commercialisables. Les coûts de production baissent dans les mêmes proportions. Ensuite des filières expérimentales sont implantées près de la pointe des Saumonards à Oléron avec les mêmes résultats prometteurs. Pour éviter une augmentation de la production, les ostréiculteurs qui obtiennent des filières doivent abandonner la même capacité de

ostréiculteurs un naissain calibré en quantité importante. Ces éclosiers fournissent du naissain diploïde ou triploïde. Les diploïdes proviennent d'une reproduction naturelle, les triploïdes du croisement entre une huître diploïde et une tétraploïde, ce qui est censé donner une huître stérile qui sera bien en chair toute l'année. Certains ostréiculteurs ne jurent que par le captage naturel, d'autres achètent uniquement des triploïdes et d'autres encore complètent leur captage par des huîtres d'écloserie. Tout dépend de la stratégie de l'entreprise.

En même temps, la mécanisation s'est développée. Les voiliers ostréicoles ont laissé la place aux bacs ostréicoles motorisés dès les années 30, puis aux chalands en bois, en plastique et enfin en aluminium. Les tailles ont augmenté passant de 7 à 8 mètres, à 10 à 12 mètres et jusqu'à 25 mètres pour le prégrossissement sur filières.

Le lavage et le conditionnement ont évolué dans les mêmes proportions, laveurs, trieuses pondérales ou électroniques, trémies, tracteurs, élévateurs, grues hydrauliques, etc. Le temps du travail à la brouette est terminé.

Avec plus de 900 entreprises pour 6 500 emplois, l'ostréiculture reste une force économique dans le département, anime le littoral, façonne le paysage des marais et constitue un observatoire privilégié de la qualité du milieu marin, condition même de son existence.

Yves Gaubert
Photos Yves Gaubert



Retournement des poches sur un parc près de la tourelle Juliar, bassin de Marennes-Oléron

production sur estran. Le projet de filières dans l'anse de la Maleconche poursuit cette même logique d'une augmentation de la productivité et d'une baisse des coûts dans le contexte de crise provoqué par les surmortalités.

A côté du captage naturel, des éclosiers se sont développées sur le littoral Atlantique pour fournir aux



Parcs de captage à Fouras

L'ATELIER DE CHANTS MARINS SE MEUT

L'année du 11e Festival de Paimpol, l'atelier de chants marins ré-explore son territoire musical en élargissant son répertoire : outre la découverte des chants traditionnels pour les nouveaux adhérents, et le plaisir de remettre le métier sur l'ouvrage, pour les anciens, le voilà paré à embarquer les chanteurs pour de nouveaux chants, plus contemporains, avec pour l'un d'entre eux, l'aide du groupe «*Les Souillés de Fond de Cale*». Sa seule intention et sa seule ambition est de le faire dans la joie et la bonne humeur, comme certains l'ont fait durant leur croisière d'été.

Rendez-vous à l'auditorium, avec son cahier, son crayon, sa gomme et sa voix, le lundi 2 septembre, pour les amoureux de la chanson chaloupée.

Jean-Charles Dreux



Jean-Charles Dreux à la guitare

VOYAGE

SÉJOUR À PORTSMOUTH

(Royaume-Uni) du 5 au 9 juin 2014 !

Les Amis proposent un voyage à Portsmouth du 5 au 9 juin 2014 ! Le **Victory** de l'*Amiral Nelson*, découverte du port de la Royal Navy, une journée sur l'île de Wight avec visite de la résidence d'été de la famille royale et bien d'autres découvertes ! 35 places sont d'ores et déjà réservées auprès de l'agence Richou, sélectionnée par l'équipe des voyages ainsi que par le Conseil d'Administration de notre association pour sa grande expérience des groupes et la qualité de ses prestations. Les amis intéressés pourront retirer le programme du voyage au Carré des Amis ainsi que sur notre site à partir du 23 septembre 2013. Un paiement en 3 fois sans frais est possible.

Joshua nous fera le plaisir de nous rejoindre après son escale à Plymouth. De grands moments à partager ! Let's go !

Lysiane Langourieux



Le Royal Yacht Squadron

ÇA BOUGE AU CARRÉ DES AMIS

Après un été «culturel» où quelques amis de l'équipe se sont retrouvés pour visiter des sites chargés d'histoire (l'abbaye de Maillezais, Port d'Envaux, l'abbaye de Nieul-sur-l'Autise, la Roche-Courbon) ou ont randonné dans la Venise Verte ou encore pratiqué la pêche aux couteaux sur l'estran de Sablanceaux, nous allons reprendre nos expositions mensuelles et animer des cafés causeries en compagnie de *Charles Buhagiar* qui viendra nous parler de la construction de son bateau ou encore de *Marie-Pierre Rabaté* qui nous invitera à partager ses carnets de voyages.

Des visites sont envisagées dans Lilleau des Niges sur l'île de Ré et un pique-nique dans le Fier d'Ars-en-Ré.

Une nouvelle et bonne saison se prépare donc avec les amis du Carré.

Jean Claude Wuilfert

EN BREF

FRANÇOIS BELLEC, ORGANISATEUR D'EXPO

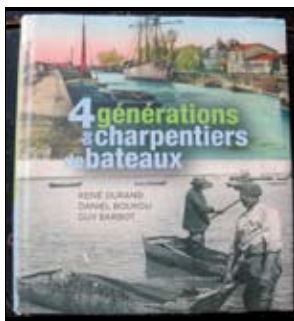
L'amiral *François Bellec*, adhérent de notre association nous écrit :

«L'exposition que j'intitule ART-GEO est une idée que j'ai eue de montrer que des peintres peuvent avoir un œil de géographe (je suis vice-président de la *Société de Géographie*). Je réunis une trentaine de sociétaires de la *Société Nationale des Beaux-Arts* et des Peintres officiels de la marine autour d'une quarantaine d'œuvres. L'exposition sera ouverte au Salon du Vieux Colombier à Paris (Mairie du VIe) du 12 novembre au 2 décembre».

LE PATRIMOINE, CÔTÉ VIE !

Quatre générations de charpentiers de bateaux, les Durand de Marans.

Le livre que tous les passionnés de patrimoine maritime attendaient vient de sortir, il est même déjà sur les étagères du Carré des Amis ! On y découvre une famille dont l'histoire «amphibie» se confond avec celle du Marais poitevin, à la fois maritime et terrienne... Quatre générations qui construisirent des bateaux pour la mer, pour les rivières et les canaux, des portes d'écluses pour empêcher l'eau de partir... ou de rester, et des drôles d'engins : les bacs à râteau pour dévaser



les chenaux en profitant du jusant. Les nombreux témoignages recueillis par les auteurs montrent combien l'homme pauvre dans un pays difficile doit faire preuve d'une rare intelligence dans l'art d'utiliser la nature avec des moyens techniques qui nous semblent aujourd'hui bien dérisoires. N'est-ce pas la vraie richesse ? Car comme l'avait choisi un des aïeuls de René Durand : «rester petit mais libre !».

Bref ce livre est un trésor à découvrir !

«Quatre générations de charpentiers de bateaux» par René Durand, Daniel Bourdu, Guy Barbot. Geste éditions 2012

Alain Barrès

COURRIER DES LECTEURS

UN ANCIEN PILOTE COMMENTE L'ARTICLE DE RICHARD LICK SUR LES CARTES DANS LE NUMÉRO 68 :

Je viens de lire la Lettre des Amis ; l'article sur l'orientation des cartes est intéressant. La carte des Pertuis qui a le nord à gauche ne m'a pourtant jamais semblée extraordinaire. Une carte n'est jamais exacte, mais elle peut rendre les services que l'on en attend, ou pas. Il y a une quarantaine d'années, Michelin publiait un cahier regroupant toutes les autoroutes françaises ; les autoroutes étaient toutes rectilignes et orientées vers le haut. Les entrées et les sorties étaient indiquées avec les noms des villes les plus proches, ainsi que les aires de repos ou les stations-services, à des intervalles proportionnels aux distances réelles. J'ai regretté que ce genre de document n'existe plus.

Mes notes pour entrer en Charente, qui me servaient pour communiquer avec les capitaines, avaient l'île d'Aix en haut au départ de la bouée de Chauveau ; puis, l'alignement de Soumard était également dirigé vers le haut, et aussi l'alignement de Port-des-Barques, etc.

Les pilotes ont l'habitude d'utiliser les radars en mouvement relatif, cap en haut (head up) ; c'est plus facile pour reconnaître, par les sabords de la passerelle, les côtes ou les bateaux détectés sur l'écran du radar au moment où on les cherche, ou lorsqu'ils apparaissent à la vue, notamment dans la brume. Les cartes montrant le point d'arrivée en haut participent un peu du même besoin.

La présentation du radar en mouvement relatif stabilisé, nord en haut, est utile à ceux qui ne connaissent pas les parages où ils naviguent, pour reporter sur la carte, sans erreurs, les distances des côtes ou les relèvements des points qu'ils voient sur le radar.

Dans le même ordre d'idées, mes notes pour l'entrée à La Pallice (môle d'escale, bassin ou avant port) étaient également dessinées avec le môle d'escale en haut, au départ de la bouée de Chauveau (au lieu de 16 degrés à droite comme c'était le cas il y a dix ans) ; mais ce qui est encore plus inhabituel, c'est que les distances, sur ces notes, n'étaient pas proportionnelles aux distances mesurées sur la carte ; des distances égales dans mes notes correspondaient à des intervalles de temps égaux pour un navire qui passe les bouées (Chauveau et La Roche du Sud) à 12 nœuds, le Lavardin à 8 nœuds, la bouée Marie-Anne à 5 nœuds, et les jetées de l'avant port de La Pallice à 4 nœuds. Ce genre de représentation était adapté à l'usage que j'en faisais : les capitaines ont besoin de savoir combien de temps les sépare de la rencontre avec les remorqueurs, et pas la distance qui reste à parcourir, car ils ne savent pas comment se fera la descente en allure.

Cordialement,

François Boulet

Cette rubrique est la vôtre.

Faites-nous parvenir vos idées, vos découvertes, vos remarques, ou tout autre sujet.

Ecrivez-nous à :

lettredesamiscourrier@aammlr.com

DAMIEN ... OÙ EN EST-ON ?



Carré de Damien
Photo Joël Selo

Les consultations des entreprises intervenant dans la restauration ont été finalisées au printemps dernier et les travaux de préparation réalisés en juillet. Séchage en août ; en septembre déquillage et retournement de la coque sur son ber de travail, puis transfert du Chantier Nautique du Vieux Port à TechniYachtsPinta. Commencera alors le délicat travail de démontage du bordé et reprises de lisses, avant le remontage du bordé en acajou, d'ici fin mars 2014.

B Q

LA YOLE OLYMPIQUE, UN VOILIER TRÈS PERFORMANT

La Yole Olympique de 1936, appelée suivant les pays «Olympia-Jolle» «O-Jolle», ou «Monotype 1936» a été conçue en 1933 par Helmut Stauch dans le cadre d'un concours de plans. Cet étudiant sud-africain en architecture¹ terminait alors à Berlin son cursus universitaire.

Ce concours de plans organisé par la *Deutsche Segler-Verband* se présentait comme un vrai et ambitieux cahier des charges conçu pour succéder au «**Dinghy 12'**» (1920 et 1928), au «**Monotype National**» (1924) et au «**Snowbird**» (1932), mais sans hériter de leurs défauts respectifs. De l'avis de tous les coureurs, ce bateau offrait alors un véritable progrès tant dans sa vitesse que dans sa maniabilité, même s'il demandait un certain engagement athlétique. Le succès de cette carène fine provient du différentiel entre le bau à la flottaison et le bau au pont, ce qui offre à la fois un bon passage dans l'eau et un couple de rappel important. Et le «**Finn**» qui reste son successeur actuel ne peut pas prétendre à un saut technologique significatif par rapport à la «**Yole Olympique**», même si son grément autoporté a apporté une certaine nouveauté. Il serait intéressant de comparer ces deux types construits avec les

1 - Si son père était allemand et avait découvert les filons de diamants en Namibie, Helmut était Sud-Africain et aurait dû entrer dans le mouvement de jeunesse nazie pour pouvoir défendre les couleurs de l'Allemagne aux JO de 1936. Mais il préfère rentrer, en 1935, à Pretoria où il débute une éblouissante carrière d'architecte. Parallèlement, il continue à régater, représentant son pays sur Finn aux JO d'Helsinki en 1952 et barrant le FD sud africain aux JO de Rome en 1960.



Yole photographiée cet été près de Berlin

mêmes matériaux modernes : la **Yole** prendrait sans aucun doute le pas sur son concurrent...

CARLOS MIGUEL BENN POTT : COUREUR ET MUSICIEN

Né en 1924 à Buenos-Aires d'une mère argentine et d'un père britannique, cet étudiant en beaux-arts est sélectionné en 1952 -lors de régates sur **Yole olympique**- pour représenter son pays dans l'épreuve de voile en solitaire aux Jeux Olympiques d'Helsinki. Pour gagner la Finlande, toute l'équipe argentine embarque pour un mois de voyage sur un transport de troupe de la Marine. A cette époque, la Manche, la Mer du Nord et la Baltique étant encore encombrées des mines immergées durant la seconde guerre mondiale, plusieurs membres de l'équipe de voile, dont *Carlos*, sont contraints de faire des quarts pour participer à la sécurité de leur navigation ! A Helsinki, tandis que les solitaires découvrent le **Finn** et son grément autoporté, *Carlos*, échappé de l'étouffante Argentine de *Perón*, découvre un monde de possibles ! A la fin des Jeux, qu'il

termine en milieu de classement, il choisit de ne pas rentrer au pays. Les six derniers mois de l'année, *Carlos*, juché sur son vélo acheté à Helsinki, sillonne tout le Nord de l'Europe, reçu dans chaque pays par ceux qu'il a rencontrés aux Jeux. Parvenu à Paris en décembre, il ne quittera plus la France.

Si les beaux-arts étaient son domaine de prédilection, c'est vers la musique qu'il s'oriente pour survivre dans le Paris des années 1950. Avec trois de ses compatriotes, *Carlos Benn Pott* fonde *Los Incas*, un ensemble de harpes et de flûtes indiennes qui s'inspire de la culture sud-américaine. Dans les années 1970, le groupe culminera au sommet des charts avec un tube, *El Condor pasa*. Depuis qu'il ne court plus les concerts, *Carlos* a eu du temps pour bichonner sa **Yole olympique**, qu'il préfère nettement au **Finn** ! En participant aux rassemblements de bateaux anciens, *Carlos* s'est fait bien des amis séduits par le calme et la douceur de ce gentleman argentin. Et c'est par amitié qu'il donne aujourd'hui sa **Yole** aux «Z'amis».

Louis Pillon

ASSOCIATION DES AMIS DU MUSÉE MARITIME DE LA ROCHELLE

Musée Maritime Encan Ouest - BP 43008 F-17030 La Rochelle cedex 1 - Tél.: 05 46 27 20 47 - Email: ammlr@orange.fr - Site: <http://www.aammlr.com>

Directeur de la publication : Bruno Quinton - Rédacteur en chef : Yves Gaubert - Conception graphique : Jacques Launay

Tirage : 2000 exemplaires - Achevé d'imprimer sur les presses de l'Imprimerie Rochelaise - Dépôt légal n° 2107 - 4e trimestre 2013

