SiLLAGES CLASSiQUES



Le bulletin d'information du Yacht Club Classique

N°8 Novembre 2024

Edito

Ce « Sillages Classiques » clôture la saison de navigation.

Il est temps désormais de penser à l'hivernage : nettoyage du bateau, stockage des voiles, vidange des réservoirs, entretien du moteur…

C'est le moment pour chacun de revivre ses navigations et de commencer à rêver à la prochaine saison.

Les livres d'aventures en mer prendront la place des cartes marines.

En attendant la prochaine revue du YCC, je vous propose ces lignes de Jack London :

« *Jamais je n'ai navigué sur les flots, ni mêlé ma voix à celle des matelots, s'enivrant de liqueurs fortes et chantant joyeusement leur chanson de mort, tandis que, dans la tempête, le navire bondit vers le ciel ou s'écrase aux abîmes, et que partout, au-dessus, au-dessous et autour de lui, l'eau bouillonne sur les récifs aux dents noires* »

(*Le vagabond des étoiles*).

Envoyez vos propositions à Sophie
secretariat@yachtclubclassique.com

A LA BARRE
Antoine Simon

A LA MANOEUVRE
Sophie Fouray
Catherine Lemière-Maruchitch
William Luret





Trophée Harlé

Spécial portfolio
par Sylvain Velluet





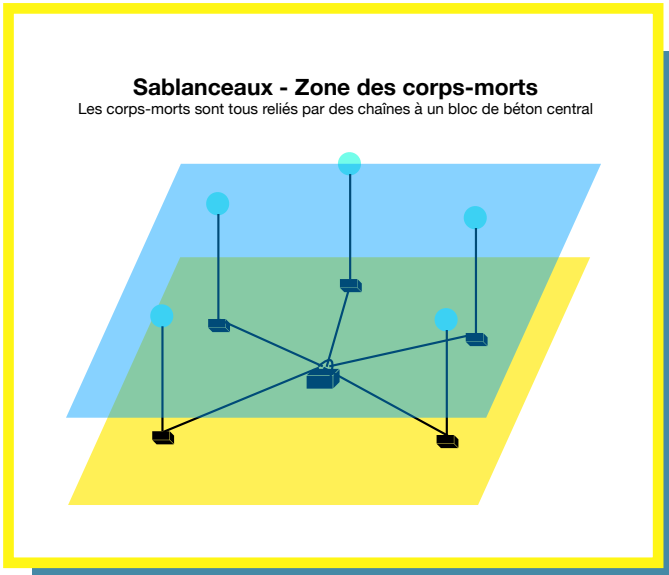






Le Forban sur la Charente *par Dominique Avrilleau*

Au départ de La Rochelle ce matin-là ce n'est pas la météo qui nous motive, mais bien le parcours vers Rochefort dans le cadre du Rallye Charente. Les prévisions ne sont pas des meilleures avec une matinée pluvieuse en prévision : du vent de secteur sud de 15 à 22 nœuds puis une accalmie vers midi avec le retour du soleil et un vent léger virant à l'ouest. Nous savons que la journée va être dure mais la soirée plus agréable, allez courage... Nous larguons les amarres. C'est toujours un bonheur de sortir du bassin des chalutiers avec *Le Forban*, charmant voilier en bois, un Requin dont la renommée est validée par les connaisseurs et les pratiquants. Nous sommes 3 à bord, Christophe, moi et mon p'tit compagnon à 4 pattes Ioupy en fin de parcours, mais toujours présent. Les ponts se lèvent, le discret moteur électrique suffit tout de même à nous pousser au-delà de la balise de Richelieu, et face au vent, nous hissons les voiles avec le seul ris possible sur notre voilier. Finalement le début de matinée sera peu arrosé par la pluie, mais plutôt par les vagues. Nous tirons de bons bords et avançons en direction de l'ile d'Aix. Belle glisse appuyée sur le vent. La gite de ce voilier est superbe avec la bordure du pont à fleur d'eau sur toute sa longueur. Nous approchons rapidement de l'ile d'Aix, peut-être trop rapidement, le vent finalement a forci, avec des pointes à 25 nœuds. Le mouillage du sud sera trop mouvementé et le vent forcit encore. Déjà, la navigation du matin a noyé la boite à fusibles. La pompe à eau automatique et le GPS sont désormais hors service. La pompe manuelle fatigue en fin de saison, sa membrane est fissurée, son rendement en est réduit. L'idéal serait que ça tienne. Le seau n'est pas la meilleure façon d'écoper et Ioupy aimerait rester au sec, ce qui n'est plus le cas… Désormais, la force du courant nous contre et le vent nous pousse vers l'ile d'Aix, à marée basse sur ce fort coefficient. Faire demi-tour est une option qui nous interpelle, mais la météo devrait changer… Pourtant rien ne se passe et ça forcit encore (semble-t-il jusqu'à 35 noeuds). Après deux virements de bord ratés aux abords de l'ile d'Aix, on apprend mieux ce qu'est d'avoir le génois « à contre » dans le bon timing, et hop ça passe mieux. Mais gardons nos repères, pas trop vers le Fort Boyard et ne pas se faire plaquer sur l'ile d'Aix. À contre-courant nous choisissons de juste garder la bonne trajectoire, la plus statique possible entre le Fort Boyard et l'ile d'Aix pour gagner du temps et ne pas entrer trop tôt dans l'estuaire de la Charente. Finalement c'est en moins d'une heure et probablement avec la renverse à venir que l'accalmie tant attendue nous a permis de déposer les cirés et nous changer avec le peu de choses sèches restant à l'intérieur. *Starbuck* qui participait aussi à la sortie était au mouillage dans l'estuaire, et nous acceptons volontiers son hospitalité pour une pause casse-croute bien appréciée et par la suite un remorquage serein jusqu'à Rochefort pour ne pas rater l'ouverture des portes du port. Une bonne partie de la Charente aurait pu être faite à la voile, mais vu le parcours du matin la facilité a pris les devants. Une quinzaine de bateaux a participé au Rallye Charente avant de se retrouver dans le bassin de Rochefort, y passer une belle soirée dans un restaurant apprécié, de dormir à bord et de repartir au lever du jour dans le flux descendant pour un retour plus agréable vers le vieux port et nos différents points d'attache.



Sablanceaux : Attention danger ! *Par Yves Bergeron*

Arrivée du *Trophée Harlé*. L'équipage de *L'Evade* affale le spi tranquillement et revient vers le mouillage de Sablanceaux. Les corps-morts ont tous été pris par les plus rapides, nous jetons donc l'ancre bien au milieu de la flotte et préparons un petit en-cas à base de pommes de terre et de saucisses de Morteaux.

Un grain arrive, pluies violentes, rafales et... raclements de chaîne. Je sors vérifier le mouillage et revient trempé comme une soupe, mais rassuré. Fin du déjeuner et fin du déluge. Après la pluie le soleil. Ça tombe bien, c'est l'heure de rentrer à La Rochelle ! Mais alors, impossible de remonter l'ancre. En désespoir de cause, nous l'abandonnons, nous laissons filer toute la chaîne avec un pare-battage, *L'Evade* attaché au bout.

Le lendemain matin, je contacte Monsieur Plouf, le plongeur du Port et nous nous retrouvons au débarcadère du *Bout Blanc* en passant par *La Minute Blonde*, le bar à bières juste à côté, le temps que la pluie cesse. Monsieur Plouf m'apprend que tous ces corps morts sont reliés par des chaines à un bloc de béton central. On est tombé dans le piège !

Et nous partons à trois en semi-rigide, jusqu'à Sablanceaux. Nous retrouvons le pare-battage, Monsieur Plouf plonge et essaie d'y voir clair, car malgré l'étale, l'eau est complètement opaque. En suivant la chaîne il retrouve notre ancre emboitée dans l'anneau du bloc central et parvient à la décrocher. Soulagement, retour aux Minimes et debriefing à *La Minute Blonde*. Plus qu'à transporter tout ça au bateau. Et merci Bertrand pour le coup de main !

RACONTE !

La prise en main humide de *Actéo*, alias *Khayyâm*

par Jean Christian Fandeux



Septembre 1991 : voilà, c'est fait ! Après deux visites sur place (à Brest, à Moulin Blanc) et malgré les mises en garde amicales d'André Rameau (grand patron de chantier bois à Etel), j'ai décidé de « recueillir » *Actéon* qui deviendra bientôt *Khayyâm* !

Je suis tombé sous le charme de ce joli voilier de 60 pieds, plan Stephens de 1939, malgré son état peu flatteur, mais quelle élégance ! Deux mois plus tard, mi-novembre, me voici sur place avec un équipage aguerri d'amis de mer de longue date. Mon père, capitaine au long cours, est aussi de la partie. Notre but est de convoyer *Actéon* jusqu'à Saint Malo où il sera pris en charge par R.Labbé, autre grand nom de la construction bois, pour remettre ce majestueux voilier en pleine forme.

La séparation avec les anciens propriétaires est plus longue et sentimentalement plus difficile que prévue et puis il nous faut vérifier que tout est en ordre, un moteur qui marche, des pompes de cale en état, un minimum de matériel de sécurité. Les verres se succèdent, les embrassades aussi… et finalement nous quittons le port en fin de matinée avec plus de 2 heures de retard. Qu'à cela ne tienne, la sortie du goulet devrait nous permettre de déjeuner avant d'attaquer le chenal du Four... C'était sans compter avec le réchaud récalcitrant dont le gaz s'échappait de partout, sauf des brûleurs. Nous voilà très vite à Saint Mathieu. Et très vite avec le courant et le vent contre nous.

La nuit tombe, nous la passons en compagnie de la bouée St Paul que nous n'arriverons à passer que quelques heures plus tard, à la renverse, malgré les multiples bords (carrés), tirés dans le chenal. Nous voilà au milieu de la nuit et face à une nouvelle surprise : les planchers flottent ! Tout le creux du bateau est rempli d'eau (2000 litres, soit presque 2 tonnes). Les pompes vont avoir du boulot ! Autre surprise : impossible d'amorcer l'une ou l'autre des 2 pompes à bras du bateau (qui parait-il, avaient été révisées avant notre départ). Que faire si l'on ne veut pas couler sur place (avec un canot de sauvetage périmé et non révisé), dans ce temps glacial de novembre (vent de NNW, force 5) ?

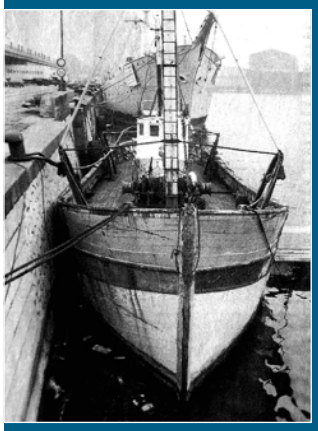
Alors que l'eau monte inexorablement, ô miracle, nous retrouvons le seau du bord, un seau de 10 litres malheureusement seul de son genre. Une chaine de 5 gaillards s'organise, qui puisent l'eau au milieu du carré et l'acheminent de bras en bras jusqu'à l'extérieur. En tenant une bonne cadence, on arrive à stabiliser le niveau qui ne descend pas … mais ne monte plus ! Après quelques heures, en début de matinée suivante, ayant passé la pointe de Bretagne, *Actéon* prend une route plus loin du vent et où l'entrée d'eau semble s'assagir. Nous allons enfin pouvoir réduire la cadence et faire baisser le niveau. Nous poursuivons notre action jusqu'à l'entrée de St Malo que nous atteindrons le soir vers 23 h. Un de mes fidèles équipiers grimpant l'échelle de l'écluse de St Malo déclare, péremptoire : « plus jamais je ne remettrai mes pieds sur ce bateau ». Parole malheureuse, car quelques années plus tard mon copropriétaire du début ayant décidé de vendre ses parts, il se proposa de les racheter, ce qui fut fait. Le charme de *Khayyâm* en avait eu raison !

Reste que tous les participants de cette 1e aventure s'en souviennent avec émotion et pour moi, c'était une nouvelle leçon de mer qui forge les marins. J'ai depuis connu de nombreuses aventures et de nombreuses voies d'eau sur *Khayyâm* ; sûrement certains lecteurs qui ont navigué avec moi s'en souviennent mais cette première était assez mémorable !

Khayyâm restera mon compagnon jusqu'à fin 2017 et nous avons parcouru ensemble près de 150000 milles avec plus de 300 compagnons qui nous ont accompagnés au cours de ces 26 années ! Il a maintenant trouvé un nouveau protecteur, il est entre de bonnes mains et je lui souhaite longue vie !

SAINTE DENISE LOUISE, LA RENAISSANCE

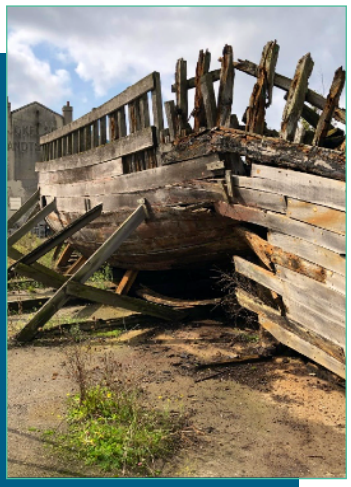
Par Pierre François Deniau, vice président de l'Association Sainte Denise Louise-la Dunkerquoise



Le *Yacht Club Classique de Dunkerque* se mobilise : L'association *Sainte Denise Louise la Dunkerquoise*, créée en 2023 par des membres du *Musée Dynamo*, du *Yacht Club de la Mer du Nord* et du *Yacht Club Classique de Dunkerque* s'investit pour redonner vie a l'unique témoin français de l'opération *Dynamo*, le 4 juin 1940 : le chalutier dunkerquois *Sainte Denise Louise* qui avait évacué 116 soldats piégés dans la poche de Dunkerque.

En 2022, l'actuel maire de Dunkerque, Patrice Vergriete, a émis le souhait de voir un bateau de tradition naviguer à Dunkerque. La première étude réalisée par le chantier Despierres en 2018 a conclu que l'état structurel du chalutier s'est considérablement dégradé. Tout projet de restauration serait impossible et la reconstruction d'une réplique s'impose. Patrice Vergriete a donné son appui à la réalisation d'un tel projet. Le *Sainte Denise Louise* pourrait effectuer des « parcours de mémoire » sur les traces de l'opération *Dynamo* (routes et épaves).

.../...



.../...

Le *Sainte Denise Louise* fut construit en 1935 au chantier Hillebrande d'Ostende au profit du patron de pêche Dunkerquois Valentin Marteel. Ce Dundee de 28 mètres hors-tout immatriculé DK818 pratiquait la pêche côtière entre le cap Gris-Nez et la frontière Belge.

Amarré à Dunkerque en 1940, il est réquisitionné par les forces alliées en tant que dragueur auxilliaire. Touché en mai 1940, il s'échoue dans un des bassins du port et le 4 juin, il gagne Douvres avec à son bord 116 soldats rescapés. Pour ses faits d'armes, il est décoré de la Croix de guerre 1939-1945 et rejoint la nombreuse flotte des *Little-ships of Dunkirk*.

A la Libération, il reprend ses activités de pêche, avant d'être désarmé en 1973. En 1975, il est mis à disposition d'un club de plongée lillois, avant d'être racheté en 1986 par des particuliers souhaitant le restaurer. Enfin, il est repris par la Ville de Dunkerque en 1990 et le 21 mai 1992 classé aux monuments historiques sous la référence : PM 59001581.

La restauration

L'état structurel du *Sainte Denise Louise* rend toute restauration impossible et impose la construction d'une réplique. Une étude préalable a été engagée et dégage 3 points. Pour la construction : des échanges avec le chantier Despierres et Nicolas Chanteloup proposent un chiffrage réaliste et définissent les contraintes techniques à envisager. Concernant l'exploitation : une étude menée avec le concours de l'association des *Vieux Gréements Granvillais* démontre la faisabilité économique du projet. Pour l'implantation, plusieurs possibilités ont été explorées, une mise en place au sein des chantiers Damen, ou à défaut, les services de la CUD pourraient fournir au projet 600 m² où implanter une structure provisoire. L'avancement du projet est sous la réserve d'un avis positif de l'architecte des bâtiments de France.



Une association *Sainte Denise Louise - La Dunkerquoise* est créée fin 2023, avec pour objectif la création d'une réplique et la création d'un chantier d'insertion. Elle est dirigée actuellement par Mme Jacqueline Gabant, présidente également de l'association Dunkerque Dynamo 1940.

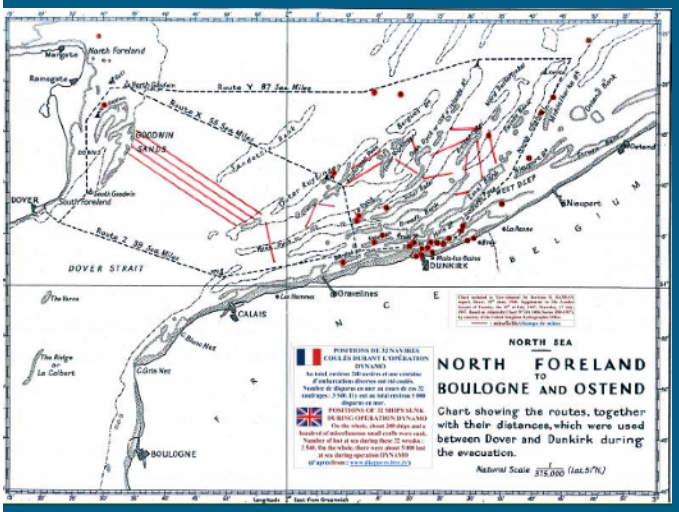
Quid de l'épave de la *Sainte Denise Louise* ? L'attachement des Dunkerquois à leur chalutier contraint à traiter conjointement l'avenir de la relique et celui de la réplique. Une étude a donc été menée pour sécuriser l'épave, de son emplacement actuel en zone portuaire vers le musée de l'opération *Dynamo*. Un coût supérieur à 360 000 € impose d'étudier de nouvelles alternatives.

La construction de la réplique

Un projet sur 5 ans a été chiffré et planifié par le chantier Despierres. Le lancement officiel pourrait se situer en mai/juin 2025, ce qui amènerait une mise à l'eau en 2028 et enfin un lancement pour les 90 ans de l'opération *Dynamo*. Le coût global est estimé à 2,5 millions d'euros avec un besoin d'amorce de 800 000€ la première année. Le financement se partagerait entre financement participatif, mécénat, et subventions. Il n'existe plus sur Dunkerque de chantier de charpenterie de marine. Aujourd'hui, propriétaires et armateurs de navires en bois se rapprochent des chantiers en Belgique ou aux Pays-Bas. Pour la construction de notre réplique, nous souhaitons nous doter d'un outil adapté et pérenne.



Et donc nous avons décidé de créer un chantier d'insertion permanent. Sa compétence sera acquise par compagnonnage, 5 compagnons sont prévus afin de former les futurs charpentiers Dunkerquois. Concernant l'exploitation de la réplique, la Sainte Denise Louise ayant les mêmes caractéristiques que la Granvillaise, une projection et une adaptation du modèle économique de cette dernière démontrent la rentabilité du projet. Celui-ci a été validé par les services du Tourisme de la CUD. Ce projet offrira à Dunkerque un axe complémentaire du tourisme historique.



***Sainte Denise Louise*, les *Little Ships* et l'âme du navire**

Le Commodore Kevin Finn de la flotte des *Little Ships* agréera la réplique en son sein dès lors qu'un élément de l'épave sera implanté dans la réplique, lui donnant ainsi la valeur symbolique de l'original et attestant ainsi que son âme est sauvegardée.

Le Commodore nous écrit que « ses vastes archives de tous les navires de l'opération *Dynamo* attestent que le *Sainte Denise Louise* mérite sans aucun doute le titre de *Dunkirk Little Ship* ». La Direction Générale des Affaires Maritimes se réjouit de l'implication de l'ADLS. La demande de validation du chantier Damen est faite auprès des services du maire. Le lancement de l'appel aux 4 collèges est planifié.

Voir naviguer le *Sainte Denise Louise* en 2028 est maintenant l'objectif de tous ceux qui sont mobilisés sur ce projet..