

# Notre Rallye Vannes-Fareham 2013

---



## ***SOMMAIRE***

<i>Les préparatifs</i>	<i>page 1</i>
<i>La navigation</i>	<i>page 7</i>
<i>Le séjour</i>	<i>page 8</i>
<i>Les retrouvailles</i>	<i>page 12</i>
<b><i>Annexes</i></b>	
<i>Les participants au rallye</i>	<i>page 14</i>
<i>Le programme du rallye</i>	<i>page 15</i>
<i>Quelques repères pour le séjour en Angleterre</i>	<i>page 16</i>
<i>Regroupement du 4 Juillet 2013 au port de Yarmouth</i>	<i>page 17</i>
<i>La rivière de Lymington</i>	<i>page 18</i>
<i>Le Folly Inn</i>	<i>page 19</i>



## ***NOTRE RALLYE VANNES-FAREHAM VOILE 2013***

Tous les quatre ans l'association Vannes-Fareham Voile organise un rallye qui conduit une flottille de navigateurs de Vannes vers le Solent, pour une rencontre avec quatre clubs de voile de la région de Fareham, ville jumelle de Vannes. De même, les navigateurs anglais de ces quatre clubs sont reçus à Vannes tous les quatre ans.

Ainsi, ces rencontres, organisées en étroite relation avec le jumelage Vannes-Fareham, ont lieu tous les deux ans, et ceci depuis l'année 2001, soit à Fareham, soit à Vannes.

Cette année, c'était justement à nous d'aller à la rencontre de nos amis anglais.

En fait, bien que l'évènement se déroule au cours de l'été 2013, l'aventure commence dès l'année 2012 pour les organisateurs, elle se poursuit pour tous les participants par une belle navigation en flottille entre Vannes et le Solent, puis par le séjour chez nos hôtes anglais et elle se termine au mois d'octobre par des « retrouvailles » entre navigateurs.

### **LES PRÉPARATIFS**

Les échanges dans le cadre du Jumelage entre la ville de Vannes et la ville de Fareham nous donnent beaucoup d'occasions de rencontrer nos amis anglais, soit à Vannes, soit en Angleterre. Des liens d'amitiés des deux côtés de la Manche se sont créés au fil du temps lors des rallyes précédents.

Ils ont été très importants lorsqu'avec mon ami Richard Aitken, Rally Chairman, nous avons dû trouver des solutions à nos problèmes d'organisation.

Il faut en effet fixer assez vite le nombre de bateaux à engager pour que de son côté Richard puisse négocier avec le Harbour Master les places à réserver à Warsash. Il faut aussi fixer le nombre maximum de navigateurs à accueillir, car en découlent des problèmes budgétaires évidents.



Nous avons pu discuter de tout cela bien tranquillement avec Richard, en 2012, pendant la semaine du Golfe, puis bien des fois encore au téléphone et par e-mail, car de nombreux ajustements ont été nécessaires pour constituer une flottille en tenant compte de contraintes changeantes.



Je dois dire que Richard a été très compréhensif et m'a beaucoup aidé pour venir à bout de ces difficultés.

Nous avons dû fixer ensemble une date d'arrivée de la flottille à Warsash, la durée du séjour étant définie par l'organisation anglaise.

De mon côté, je souhaitais que notre flottille ait suffisamment de temps pour se rendre en Angleterre, sachant que des conditions météo difficiles pouvaient ralentir notre progression.

En même temps, un départ de Vannes trop tôt dans le mois de Juin aurait empêché ceux de nos amis, encore en activité, de se joindre à nous.

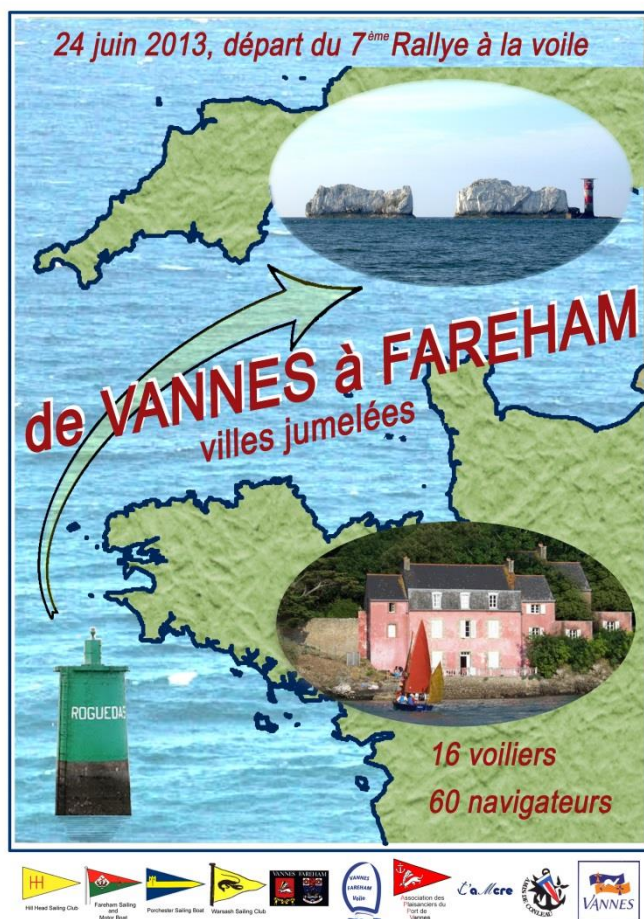
Avec Richard nous avons donc décidé que l'accueil par nos amis anglais se ferait à Lyminster le 5 Juillet 2013.

Du côté de Vannes-Fareham Voile, nous pouvions donc décider d'appareiller du port de Vannes le 24 Juin, dès la première ouverture.

Il fallait aussi constituer une flottille et pour cela contacter tous les adhérents de Vannes-Fareham Voile, et nos associations partenaires habituelles : l'APPV, l'AMCRE, Les AMIS de CONLEAU et d'autres, telle l'YCCA (Yacht Club Crouesty-Arzon), nos amis, et les amis de nos amis qui sont aussi nos amis !!

Ce fut un long chemin marqué d'inscriptions trop nombreuses, donc de l'ouverture d'une liste d'attente, puis de renoncements, de variations dans la composition des équipages et le nombre des équipiers. Le temps passant, tout cela a fini par se stabiliser.

Une réunion des skippers nous a conduits à décider de faire quelques achats pour identifier la flottille et les navigateurs de Vannes-Fareham Voile. Chaque participant au rallye a reçu une casquette et une



écharpe au logo de notre association et chaque skipper a été doté d'un guidon de Vannes-Fareham Voile à hisser dans son hauban bâbord et d'une affiche réalisée, comme par le passé, par Jacques Hilliet, membre adhérent de l'APPV.

Enfin il fallait donner à l'évènement le retentissement qu'il mérite et pour cela Marcel Boché, Président du comité de Jumelage Vannes-Fareham, a obtenu pour nous l'autorisation de la Mairie de Vannes d'organiser un pot des équipages, la veille du départ, sur l'esplanade du port et d'utiliser un chapiteau dressé pour la circonstance. Avant de prendre la mer nous avons pu goûter, à l'abri, l'excellent planteur préparé par Claude Puig.

Bien entendu, nous avons convié les élus de la ville de Vannes dont nous avons obtenu un soutien apprécié. Nous avons eu l'honneur de la présence de Madame Martine Allain, Maire-adjoint chargée des associations et de Madame Anne-Marie Durot, Maire-adjoint chargée de la Sécurité publique, toutes les deux représentant Monsieur le Maire de Vannes.

La presse locale, qui avait été invitée, était présente ce qui nous valut deux articles avec photos, l'un dans Ouest France, l'autre dans le Télégramme.

## LA NAVIGATION

Le 24 Juin à 8h30 la flottille passait le Pont de Kerino. Alain Guyard, Président de l'APPV, était venu nous souhaiter bon vent et saluer chaque voilier d'un puissant coup de corne de brume.

La journée s'annonçait ensoleillée, mais le vent n'était pas au rendez-vous. Nous avons dû nous résigner à faire route au moteur pour descendre le Golfe et atteindre la Teignouse. Une petite brise de WSW nous permit « d'envoyer la toile » et de profiter, sur un seul bord, jusqu'à l'entrée de la rade de Lorient, d'un vent de force 4 à 5.

Nous avons fait une demande de réservation d'abord à Port Louis, puis au port de Kernevel, mais ces deux ports n'avaient pas suffisamment

de places pour nous accueillir ce jour-là. A la demande du Port de Kernevel, la Base des Sous-Marins avait accepté de nous recevoir, ce qui est tout fait exceptionnel. C'était une première pour nous tous. L'accueil y a été très chaleureux et après avoir pris l'apéro ponton traditionnel nous avons passé là une nuit très calme auprès des grands voiliers de courses transocéaniques.



Pour la deuxième étape, j'avais pris contact avec la capitainerie de Lesconil qui dispose depuis quelques années d'une capacité d'accueil suffisante pour une flottille comme la nôtre et qui se trouve sur notre route pour passer en Mer d'Iroise

Cette fois ce fut la « pétrole » du matin au soir. Chacun trouva sa place au ponton à Lesconil où nous étions attendus.

Jusqu'à là les équipages n'étaient pas éprouvés. Il est vrai que la navigation côtière en Bretagne sud est très facile. En général, on ne se préoccupe guère des courants, les étapes peuvent être courtes, et ceux qui n'apprécient pas la navigation de nuit peuvent y échapper.

Le lendemain nous étions décidés à passer le Raz de Sein. L'idée était de faire route le plus vite possible aussi longtemps que la météo le permettait, sachant que les conditions de navigation en Manche sont souvent plus rudes que dans nos eaux et qu'un épisode de mauvais temps pouvait nous contraindre à attendre. Il ne s'agissait pas de rater notre rendez-vous à Lymington.

Le passage du Raz de Sein peut être redoutable si l'on ne tient pas compte des conseils élémentaires que l'on trouve dans tous les guides nautiques : passer de préférence lorsque le courant est faible, c'est-à-dire aux heures voisines de l'étale de pleine mer ou de basse mer ; éviter de passer par vent contre-courant, et se méfier aussi d'une houle à



contre-courant.

Il nous arrive parfois de nous engager un peu tardivement ou bien avec un vent contraire au courant qui se lève dans le Raz ; nous comprenons alors très vite qu'il ne fait pas bon transgresser les règles.

En revanche lorsque les conditions sont réunies, et ce fut le cas lorsque nous sommes passés avec la flottille de Vannes-Fareham Voile, le paysage est grandiose : La pointe du Raz, le passage du Trouziard, le phare de la Vieille, le phare de la Plate, l'île de Sein, le phare de Tevennec, la Baie des Trépassés, tout cela défile très vite, emportés que nous sommes par le courant de flot.

Charléa et son équipage passaient le Raz de Sein pour la première fois et dans d'excellentes conditions.

Le vent nous a fait accélérer dans la longue baie de Douarnenez en direction des Tas de

Pois, puis du passage du Toulinguet et enfin vers Camaret.

Sapyol fit son premier caprice au moment de mettre au moteur pour entrer au port : impossible de démarrer. Heureusement, Samy Jo n'est jamais bien loin : un appel VHF pour demander un remorqueur, un bout est lancé et voilà le bateau en panne tiré jusqu'au ponton. Merci Jean-Claude.



Le mécanicien sollicité ne tarde pas à être à bord. Il confirme le diagnostic fait par Jean-Claude Bégot : l'alternateur ne débite plus, par conséquent les batteries sont à plat. Comme il est tard, le mécanicien viendra démonter l'alternateur le lendemain matin pour l'envoyer en réparation à Brest.

Belle perspective pour le skipper responsable de la flottille qui se voit déjà « scotché » à Camaret pour une durée indéfinie !

Par bonheur, le lendemain matin le mécanicien fait une découverte : l'excitateur (un fil qui commande le fonctionnement de l'alternateur) est coupé. Il suffit de le reconnecter et l'affaire est jouée.

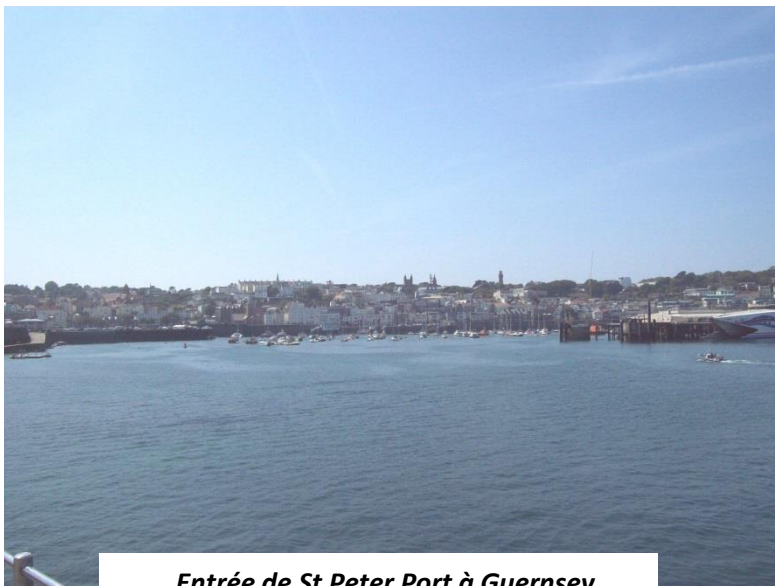
La flottille fait relâche pour une journée à Camaret, où nous rencontrons Dominique Prat, notre Vice-président, qui n'a pu être des nôtres pour ce rallye.

Le lendemain nous partons pour l'Aberwrac'h. Désormais nous sommes soumis aux horaires imposés par les courants de marée. Comme à Camaret, les places sont rares, car ce sont des ports de passage très fréquentés pendant la saison. Notre flottille s'y trouve un peu dispersée, mais nous réussissons tout de même à nous réunir au club du port pour un pot très convivial.

Nous serons bloqués pendant une journée à l'Aberwrac'h par une brume épaisse, à l'exception de Epsilon, le Dufour 385 de Laurence et François qui décident de partir pour Bloscon.



Nous quitterons l'Aberwrac'h le lendemain matin en empruntant l'étroit chenal de la Malouine (encore une première pour Charléa), et nous prenons le très beau chenal à terre de l'île de Batz pour arriver à Bloscon.



**Entrée de St Peter Port à Guernsey**

Bloscon est un port récemment construit, bien abrité, très confortable et accessible à toute heure de la marée. Une navette gratuite nous conduit au centre de Roscoff qui mérite vraiment d'être visité.

Notre dernière étape en France se fera à Trebeurden. C'est du port de Trebeurden que nous partirons pour les Anglo-normandes, plus précisément pour Guernsey, une belle étape d'un peu plus de 60 milles.

Nous avons le plaisir d'y retrouver Jean-François et Brigitte Auger, et Pierre Chevais qui ont rejoint la

flottille sur Betelem, un Etape 34 S. Notre séjour sur l'île sera de courte durée, car le temps commence à presser et nous pourrions encore avoir des déconvenues qui nous retarderaient.

Quelques bateaux devaient absolument passer par Cherbourg soit pour y débarquer des équipiers soit pour en embarquer d'autres. Bien évidemment la flottille les a accompagnés à Cherbourg. Cette étape est intéressante au même titre que le passage du Raz de Sein, car le Raz Blanchard est souvent impraticable. Les courants y sont très forts, un peu comme dans le Fromveur à Ouessant.

Nous avons pris des précautions avant d'engager la flottille dans cette zone potentiellement dangereuse. Fort heureusement « The Alderney Race » (Dans les Anglo-normandes nous commençons à parler anglais !) était très sage au moment de notre passage.

C'est tout de même là que Sapyol fit un second caprice, profitant de ce que son skipper était dans la cabine, pour laisser tomber la grand-voile sur le pont, à la grande surprise de Mariannick, restée en veille à la barre.

La drisse de grand-voile venait tout simplement de céder.

Nous avons donc ferlé la toile et nous avons mis au moteur vers Cherbourg. En chemin, nous avons pris rendez-vous pour le lendemain matin 9 heures avec le patron de l'entreprise North Sail de Cherbourg pour envisager une



**Epsilon**



**Opportune**

réparation. A l'heure convenue nous étions au rendez-vous, l'intervention nous était confirmée pour la matinée. Nous avons attendu jusqu'à midi pour relancer l'entreprise. Réponse du patron : « nous n'avons pas le temps d'intervenir ! ».

Conclusion : Si vous passez par là et si vous avez besoin d'un voilier, évitez de vous adresser à North Sail, vous gagnerez du temps.

A nouveau la situation devenait critique, car nous étions déjà le 3 Juillet, et j'avais fixé la date du regroupement au 4 Juillet à Yarmouth, à l'entrée du Solent, pour être certain que toute la flottille pourrait se rendre à Lynton le 5 Juillet où nous attendraient Richard Aitken et David Douglas.

Or, je ne pouvais pas quitter Cherbourg avant d'avoir une drisse pour hisser ma grand-voile.

La solidarité s'est mise en route au sein de la flottille. Tous les amis se sont mobilisés pour m'aider. Il y avait beaucoup de monde sur le pont de Sapyol pendant que j'allais acheter une drisse (ailleurs que chez North Sail !) : Patrick Gillac, le skipper d'Opportune, Miguel Leger, Paul Guillonnet les navigateurs de Charlea, François et Laurence co-skippers de Epsilon, Claude Puig et Alain Ridart, chacun skipper d'un RM 10,50 étaient là eux aussi, Philippe Dusser, équipier sur Label vie ne ménageait pas sa peine, et bien entendu Jean-Claude Bégot, mon copain habituel présent dans tous les moments difficiles .



Bernard Laroy, skipper de Label Vie, s'est fait hisser en tête de mât où il est resté pendant au moins deux heures pour réussir à installer une nouvelle drisse.

C'est vraiment très sympa de faire partie d'un groupe aussi soudé. Je les remercie tous de leur aide.

Le matin du 4 juillet nous partions pour une traversée de la Manche entre Cherbourg et Yarmouth, une petite traversée d'environ 60 milles pour l'entrée du Solent et de 65 milles pour entrer dans le port de Yarmouth.

Nous avions un peu de vent de NW dès le départ, qui montait progressivement, et nous faisons route au Nord depuis la passe Est de Cherbourg.

Un passage qui peut être délicat nous attendait à quelque 25 milles de Cherbourg : le rail montant emprunté par les cargos.

Nous étions quelques-uns à disposer de l'AIS (Automatic Identification System) .Label Vie

L'AIS est un système très utile qui permet de recevoir nombre d'informations des bateaux émetteurs.

Dans le cas présent il nous permettait de connaître la position des cargos dans le rail, leur nom, leur route leur vitesse et surtout de savoir si nous étions ou non en route de collision.

Il se trouve qu'au moment de traverser le rail, nous étions groupés alors qu'un cargo pouvait représenter un danger pour la flottille.

Un appel VHF par son nom m'a permis d'engager la conversation avec l'homme de quart pour lui signaler qu'un petit groupe de voiliers sur son bâbord traversait le rail montant. Le cargo a légèrement infléchi sa route pour nous laisser passer en toute sécurité. Nous l'avons remercié et tout s'est très bien passé.

Plus anecdotique : l'AIS nous a permis de suivre Opportune et Peau de Balle dans leurs évolutions au cours du rallye !!

Dans l'après-midi le vent a forci, nous obligeant à garder un œil sur Charléa, le plus petit bateau de la flottille (C'est Samy Jo qui a fait l'ange gardien). Sapyol s'est chargé de suivre la progression de Bernard Laroy qui se retrouvait seul à bord de son bateau, après avoir laissé repartir son équipier (Philippe Dusser) à Cherbourg.

C'est avec un vent soutenu, une mer hachée et une visibilité réduite que nous sommes entrés dans le Solent. C'est tout juste si nous apercevions les falaises crayeuses de l'île de Wight et le phare des Needles. Il faut dire qu'ici la côte est souvent perdue dans la brume et les eaux du « Needles Channel » sont fréquemment agitées en raison des forts courants de marée dans ce passage étroit entre les « Shingles » et « The Bridge ». Et pourtant nous étions ce soir-là en marée de mortes eaux.



Une fois passé Hurst Point à bâbord et Fort Albert à tribord, la mer était devenue plus calme et nous pouvions nous préparer à rentrer le génois et à ferler la grand-voile pour rentrer à Yarmouth.

Nous retrouvions là les bateaux qui n'avaient pas fait route avec nous pour diverses raisons. Hervé Schambourg (Peau de Balle) avait souhaité traverser la Manche de Camaret à Falmouth et se promener avec son équipage d'Ouest en Est sur la côte anglaise jusqu'à Yarmouth ; Gildas et Gaby Lego (Mutine II), partis de Vannes dès le printemps, avaient eux aussi caboté des Iles Scilly à Yarmouth en attendant notre arrivée. Quant à Robert Montagnèse (Maranig) qui avait commencé sa croisière avant notre départ, il rentrait d'Irlande.

Jean-François Auger (Betelem), Alain Le Blevec (Ecotroll), Noël Le Douarin (Barr Heol) avaient « zappé » l'étape de Cherbourg pour s'arrêter à Aurigny (Alderney pour les Anglais) ou pour faire route directe vers Yarmouth.

Je connaissais l'expérience de tous ces marins, mais je dois avouer que je craignais que ces bateaux ne soient pas arrivés à la date prévue, tant les aléas sont nombreux en navigation.

Ils étaient bien là et je salue leur ponctualité.



O'Wimoweh dans la houle

Le 4 Juillet au soir, tous les bateaux inscrits au rallye étaient au rendez-vous de Yarmouth.

### LE SÉJOUR

Le 5 juillet au matin, c'est en musique que nous faisons une traversée d'environ 3 milles pour nous rendre à Lymington. En effet Claude Puig avait envoyé avec force décibels, pour toute la flottille, la musique bien connue de Wimoweh (d'où vient le nom de son bateau).

Chacun s'installa au ponton Dan Bran qui nous était réservé dans le port de Lymington et c'est avec plaisir que nous vîmes arriver le Bavaria 34 de nos hôtes, Richard Aitken et David Douglas.

David Douglas fut le Commodore du Warsash Sailing Club et le premier Rally Chairman en 2001. Il fut remplacé en 2005 par Richard.



Barr Heol



L'orchestre GILAJO au Lymington ; Town Sailing Club

L'après-midi fut utilisée pour remettre un peu d'ordre dans les bateaux, pour visiter le joli village de Lymington, pour faire quelques achats chez les shipchangers et pour se reposer un peu avant la première réception du séjour.

Le soir en effet un dîner était prévu pour notre accueil au Lymington Town Sailing Club.



Pour le repas nous étions confortablement installés dans un immense salon d'où nous pouvions admirer l'entrée de la rivière de Lyminster sous le soleil couchant.

L'apéritif qui nous a été servi a rapidement délié les langues, et nous avons eu droit à un menu de très bonne qualité, faisant mentir les critiques que nous entendons parfois en France sur la cuisine anglaise. Avant la fin du repas, nous avons mis en route nos « binious » pour ajouter une note musicale à la soirée. Entendez par là que l'orchestre « Gilajo » s'est mis à jouer quelques partitions.

GILAJO : GI comme Gildas Lego à la guitare, LA comme Laurence Flory-Dubos à l'accordéon, et JO comme Jo Legris à la clarinette.

Noël Le Douarin (Skipper de Barr Heol) nous a rejoints avec sa guitare et nous avons tous chanté avec lui.

Le lendemain sous la conduite de PIKANT, le Bavaria de Richard nous nous rendions à Warsash, à une vingtaine de milles de Lyminster, dans la Hamble River, un affluent de la rivière de Southampton.

C'est à cet endroit que nous devons laisser nos bateaux pendant la durée du séjour.

Etant donné le nombre des bateaux de la flottille et le nombre limité de places reliées à terre, nous avons été installés sur un ponton au milieu de la rivière, à l'exception de quelques-uns d'entre nous à qui nous nous devons de faciliter les mouvements pour débarquer et embarquer. L'inconvénient de ce



Warsash Sailing Club



ponton était que nous n'avions ni eau ni électricité et qu'il fallait avoir une annexe motorisée pour les allers et venues entre le bateau et la terre.

Le côté positif de la situation est que ce regroupement a créé beaucoup de convivialité.

C'est ainsi que j'ai découvert des marques de bière que je ne connaissais pas jusque-là, et que j'ai goûté à un rhum arrangé que je suis impatient de retrouver en France. C'est une requête. Je ne désespère pas car je connais la source !

Cet isolement relatif au milieu de la Hamble nous a aussi permis de tester notre matériel et de constater soit que notre annexe était percée, soit que sa motorisation était défectueuse.

Dans ces circonstances il a bien fallu encore faire jouer la solidarité, car vu la force du courant de marée dans la rivière, il n'aurait pas été raisonnable de traverser à l'aviron.

Une fois arrivés à Warsash, nous avons débarqué sur la longue jetée du Warsash Sailing Club, superbe



club comme il en existe peu sur nos côtes, et nous avons été accueillis en musique par un groupe de Jazz très sympathique. Un cocktail bien frais et un buffet dressé pour la circonstance nous attendaient. Les musiciens se sont arrêtés un moment et après quelques discours d'usage nous avons dansé sur la terrasse ensoleillée.

Quel accueil ! Quelle convivialité ! Quelle organisation et quelle mobilisation de la part de nos hôtes !

Le soir, un bus nous conduisait à Porchester pour



une soirée festive et pour un dîner offert par le Porchester Sailing Club.

Le Porchester Sailing Club a été fondé en 1928. Il est ouvert sur une large terrasse donnant sur l'une des rades de Portsmouth. Le Commodore actuel est Steeve Freeman, un homme à l'énergie débordante.

Pour le dîner nous étions installés sous un immense chapiteau. Un orchestre jouait un programme varié allant du Jazz aux mélodies locales ou irlandaises. L'accueil était très chaleureux. Nous retrouvions des amis anglais et avec eux nous chantions et nous évoquions des souvenirs des rallyes précédents.

Je me trouvais aux côtés de Steeve que je connais depuis plusieurs années. Sa conversation (en anglais évidemment) était difficile à suivre à cause du niveau sonore montant au fil de la soirée sous le chapiteau, et peut être aussi parce que les verres se remplissaient et se vidaient.

Je surveillais mon verre et je tentais de le garder plein le plus longtemps possible, car Steeve avait tendance à refaire les niveaux généreusement.

Sage précaution que d'avoir prévu le transport en bus : nous pouvions faire honneur au dîner sans avoir à craindre de conduire pour le retour après cette agréable soirée.

C'est assez tard dans la nuit que nous avons regagné nos bateaux, au milieu de la Hamble, en annexe et avec des lampes frontales.



*Ray Gustar : 2<sup>ème</sup> à partir de la gauche*



*« The Hog roast »*

Le lendemain midi nous étions conviés à un « Hog Roast », version anglaise du cochon grillé, dans la propriété de Ray Gustar.

Ray est un homme généreux, discret, aux multiples facettes. Il garde de son enfance une passion pour les trains électriques et possède chez lui une installation ferroviaire impressionnante.

Il possède aussi quelques prestigieuses voitures de collection.

Il partage son temps entre l'Angleterre et la France. Nous le rencontrons souvent, dans son grand bateau, Sawa Sawa, au Crouesty et aussi dans le port de Vannes où nous sommes heureux de le retrouver.

Sa propriété se situe au bord de la Hamble. C'est une très belle maison, avec un parc verdoyant.

Un cocktail nous y attend, des musiciens sont en place sur la terrasse. Ils accompagnent Sarah Northburry qui nous charme de sa douce voix, pendant que d'autres s'occupent de faire griller le cochon.

Des groupes franco-anglais se forment et s'installent sur les tables réparties dans le parc pour ce déjeuner qui se prolongera tard dans l'après-midi.

Nous adressons un message de remerciements à Ray et à tous ceux de nos amis anglais qui se sont impliqués pour nous recevoir aussi chaleureusement.

Le lendemain nous avons formé des équipages franco-anglais pour nous rendre au Folly Inn dans la rivière Medina, qui est la rivière de Cowes, sur l'île de Wight. Dans l'univers des voileux tout le



Betelem

monde a entendu parler de Beken of Cowes et du très prestigieux Royal Yacht Squadron. Je ne m'y attarderais pas si ce n'est pour dire que nos amis de Vannes Fareham Voile, Jean-François et Brigitte Auger, ainsi que Pierre Chevais (équipage de Betelem), avait ce jour-là le privilège exceptionnel d'être les invités de ce club mythique.

Quant au Folly Inn, c'est un pub connu et apprécié de nos amis anglais. C'est en quelque sorte un « must ».

on y mange et on y boit de la bonne bière locale.

Le « landlord » est un géant surtout si on le compare à des petits Bretons. Il paraît que le samedi on danse sur les tables, ce que nous n'avons pas encore expérimenté !

De retour à Warsash, notre ami Bill Harris, membre du Porchester Sailing Club, nous fit une présentation très intéressante, consacrée au creusement du tunnel sous la Manche, auquel il a participé lorsqu'il était encore en activité.

(Voir la traduction en français de cet important travail sur le site de l'APPV, sous le volet consacré à Vannes-Fareham Voile, pour ceux que cela pourrait intéresser).



L'ambiance y est agréable,

Le programme de notre séjour comportait aussi un accueil des navigateurs français dans les familles anglaises et la visite de deux clubs: Le Hill Head Sailing Club et le Fareham Sailing and Motor Boat Club.

Mariannick et moi-même étions invités à déjeuner avec quelques personnes de notre flottille chez nos amis Bill Harris et Annabelle McIver. Annabelle et Bill avaient beaucoup travaillé pour nous recevoir. Nous leur adressons des remerciements pour l'après-midi très convivial que nous avons passé en leur compagnie.

Hill Head Sailing Club et Fareham Sailing and Motor Boat Club sont deux clubs très importants par leur activité mais qui ne disposent pas de locaux très vastes pour accueillir beaucoup de visiteurs.

Nous étions convenus de nous partager en deux groupes, l'un pour Fareham, l'autre pour Hill Head.

Je ne pourrais pas parler de la soirée à Fareham car je suis allé à Hill Head ce soir-là. Je dirai seulement que nos amis qui se sont rendus à Fareham ont passé un moment inoubliable, ce dont je ne suis pas surpris, car j'ai le souvenir d'un club de Fareham très accueillant, joyeux, où tout le monde chantait, dansait au rythme d'un trompettiste et d'un clarinettiste de grand talent.

Quant au Hill Head SC, je l'avais choisi pour cette soirée, car j'y ai beaucoup d'amis. Je savais que j'y étais attendu par Tony et Sue Wardale (amis depuis longtemps), par le Cruiser Captain Dave Ellis et le Rear Commodore Sue Ellis, son épouse, et aussi par Nick Riordan et son épouse.

Nous avons fait la connaissance du Commodore Bob Mcmanus qui a prononcé un discours d'accueil très chaleureux à notre endroit.

Comme beaucoup d'entre nous, j'ai aimé l'ambiance familiale de ce club et lorsque j'ai pris la parole pour répondre à Bob, j'ai tenu à lui dire sincèrement, à lui et à tous les membres présents du club, que nous nous sentions comme chez nous parmi eux à Hill Head.



Ce fut encore une soirée joyeuse de notre séjour.

Pour le dernier jour, nous nous sommes rendus sur les hauteurs de Porchester où nous avons non seulement visité Fort Nelson, mais où nous avons eu une présentation consacrée à l'histoire de ce Fort par Bill Harris (Voir la traduction de cette présentation sur le volet Vannes-Fareham Voile du site de l'APPV).

La visite de Fort Nelson fut suivie de celle du Château de Porchester, après quoi nous avons regagné nos bateaux afin de

nous préparer pour le dîner de gala au Warsash SC.

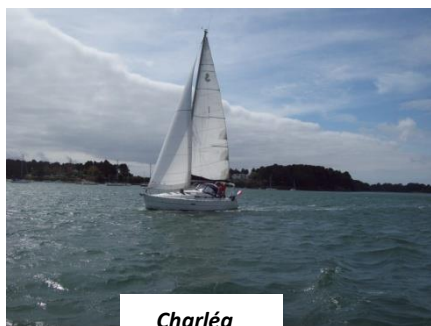
Cette dernière soirée revêtait un caractère plus officiel.

Monsieur le Deputy Mayor de Fareham, accompagné de son épouse, était présent. Il prononça un discours mettant l'accent sur l'importance de nos échanges entre Vannes et Fareham.

Richard Aitken prit la parole pour nous souhaiter un bon retour et aussi pour nous annoncer qu'à l'avenir il passerait le relai à un remplaçant.

Puis ce fut à mon tour de remercier tous nos hôtes de ce séjour exceptionnel qu'ils venaient de nous offrir et que nous ne serions pas prêts d'oublier. J'ajoutais que nous pensions d'ores et déjà à la 8<sup>ème</sup> édition du Rallye, celle qui devait accueillir les équipages anglais dans notre belle cité de Vannes.

Les « au revoir » se sont prolongés longuement après le dîner tant nous avions de la difficulté à nous quitter.



Le lendemain la flottille française se dispersait, car il était prévu que chaque équipage reprenait sa liberté pour le retour, si tant est qu'elle fut bafouée à quelque moment que ce fut au cours du rallye !!

Sapyol continua sa course jusqu'aux Iles Scilly avant de retraverser la Manche pour rentrer en Bretagne. Il fit route un moment sur la côte anglaise en compagnie de, Baseli, Opportune et Epsilon.

Le rallye n'était pas terminé pour autant, car beaucoup d'entre nous ont souhaité qu'au retour une rencontre des

participants au rallye soit organisée à Vannes.

Il nous a fallu un peu de temps pour mettre en place ces « retrouvailles » et trouver une date permettant de réunir le maximum de navigateurs.

### Les retrouvailles

Nous avons retenu le 12 octobre à midi pour nous réunir chez Paul Guillonnet et Maryvonne Fournier qui ont eu la gentillesse de nous proposer leur propriété pour l'occasion.

Paul s'était occupé de louer des tables à la commune de Séné, d'emprunter un barnum à ses voisins immédiats, et un autre barnum à la collectivité des voisins.

Avec Paul, Miguel Leger, et les voisins de Paul, nous avons pris soin de monter les barnums la veille de notre réunion, car la météo nous annonçait de la pluie. Nous n'avons pas regretté cette précaution.

Chacun des participants avait été appelé à contribuer à la fête en apportant, les uns une entrée, les autres des fromages, en plus d'une participation modique, nous permettant de financer l'apéritif, l'achat de la viande et des boissons.

Jean-Claude Bégot avait attelé sa remorque pour apporter un grand barbecue qu'il a fabriqué pour ce genre d'occasion.

Maryvonne Bégot avait préparé d'excellents petits fours pour tout le monde. De son côté Maryvonne Fournier avait aussi fait de très bons petits fours, et des pains de légumes.



« Nos deux Maryvonne » avaient prêté assiettes et verres pour tous les convives à qui il revenait d'apporter seulement leurs fourchettes et leurs couteaux.

Alain Guyard offrait à tous des choux à la crème qu'il avait fait lui-même pour le dessert.

Claude Puig avait offert ses services pour faire le planteur de l'apéritif et pour s'occuper de la cuisson des basses côtes. Comme nous connaissions son talent en la matière, nous n'avons opposé aucune résistance et la suite a montré que nous avons eu raison.

Sous les barnums les conversations allaient bon train.

Claude s'affairait au barbecue et nous apportait le produit

de sa cuisson au fur et à mesure qu'il était prêt.

La fête qui a mis un point final à notre rallye Vannes-Fareham 2013 s'est prolongée tard dans la soirée.



*Peau de Balle*

En définitive, nous avons vécu des moments inoubliables pendant ce rallye: une navigation sans problème, des équipages enthousiastes et toujours de bonne humeur, beaucoup de convivialité et de solidarité.

Nous avons rendez-vous sur l'Île de Wight, à Yarmouth le 4 Juillet. Tous les bateaux, sans exception, étaient là à la date prévue.

Nous avons reçu un accueil exceptionnel de nos amis anglais. Nous les remercions chaleureusement et nous nous préparons à les recevoir à notre tour en 2015.



*Mutine II*

Je remercie aussi tous ceux qui ont participé à l'aventure et qui ont fait que ce 7<sup>ème</sup> rallye Vannes-Fareham a été une véritable réussite.

*Jo Legris,  
Président de Vannes Fareham Voile*



*Baseli*



*Maranig*



*Ecotroll*

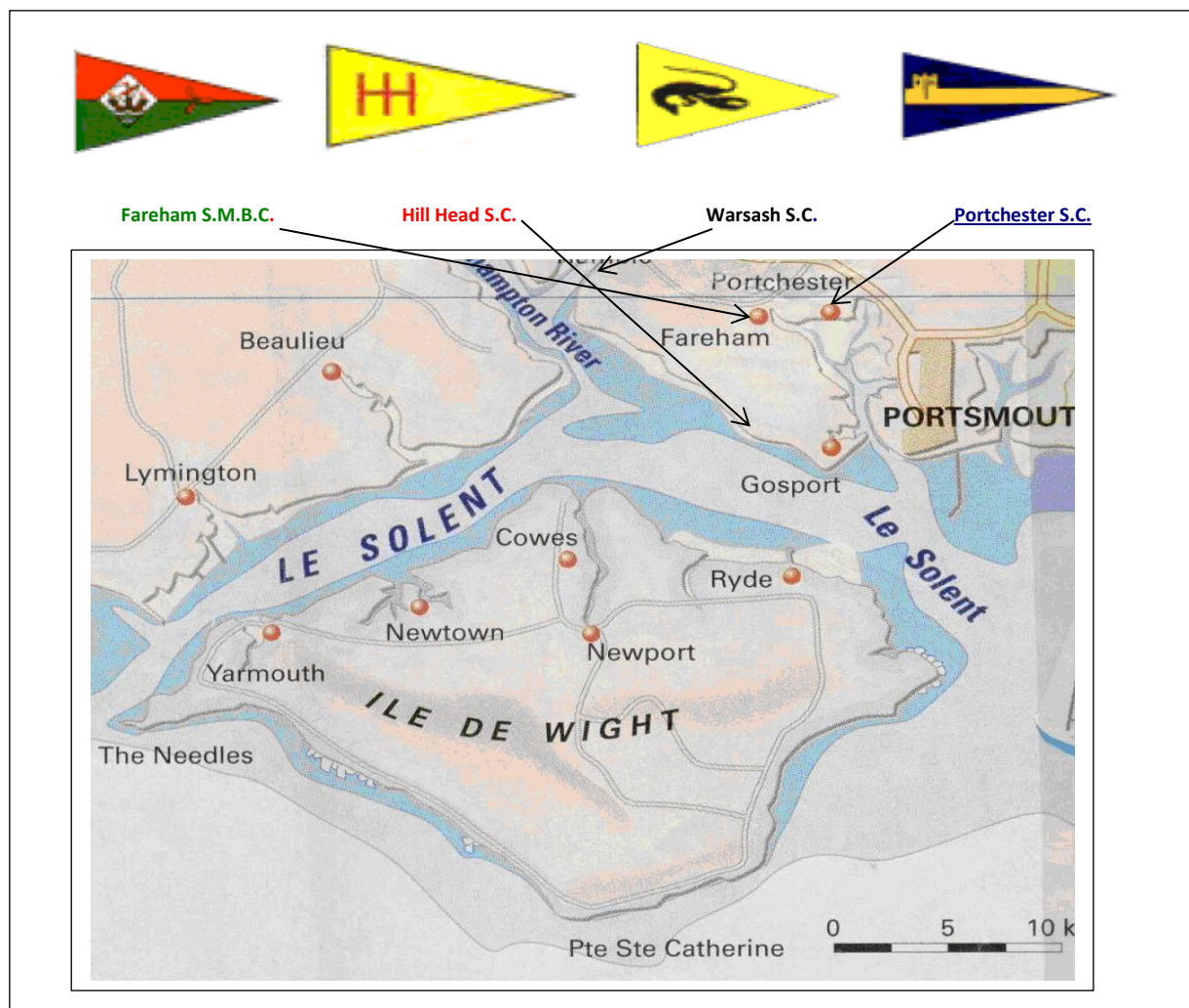
## Les participants au Rallye

NOM	Prénom	Conjoint	Equipers	NOM du BATEAU	Type de bateau
AUGER	Jean-François	Brigitte	Pierre Chevais	BETELEM	ETAP 34 S
BEGOT	Jean-Claude	Maryvonne	Michel Racko *	SAMY JO	Océanis 343
			Brigitte Vessier*		
BOCHE	Marcel	Hélène		FERRY	FERRY
CABANEL	Norbert			FERRY	FERRY
FLORY-DUBOS	François	Laurence	Marie-Françoise David	EPSILON	Dufour 385
			Chantal Lesconnec		
			Ginette Le Meur		
			Loïc Dauguet		
GILLAC	Patrick	Edith		OPPORTUNE	Dufour 380
GUILLONNET	Paul	Maryvonne	Miguel Léger Hélène Léger	CHARLEA	OCEANIS 323 DL
LAROY	Bernard	Adeline**	Romeo Laroy** Vincent Laroy**	LABEL VIE	Dufour 35 Classic
LE BLEVEC	Alain		Monique Moutaud Jean-Pierre Hervo	ECOTROLL	Troller
LE DOUARIN	Noël	Anne Deniau	Louis Herry Adela Herry Guy Deschamps	BARR HEOL	Outremer 37
LEGO	Gildas	Gabrielle		MUTINE II	Dufour 36
LEGRIS	Jo	Mariannick		SAPYOL	Feeling 10,90
MONTAGNESE	Robert		Benoit Berton Brigitte Le Luherne	MARANIG	Gladiateur
PUIG	Claude	Anny	Gérard Barrois Dominique Barrois Anna Terrien	O' WIMOWHE	RM 10,50
RIDARD	Alain	Agnès		BASELI	RM 10,50
SCHAMBOURG	Hervé	Christine Bazile**	Juliette Pasquet Francis Langevin Noël Morvan	PEAU DE BALLE	OCEANIS 41
* Jusqu'à Roscoff					
** à partir de Lymington					



## Programme Vannes-Fareham Voile 2013

### Les clubs anglais visités



## *Quelques repères pour le Rallye et le séjour en Angleterre*

**23 Juin au soir** : Pot des équipages à 19 heures sur l'Esplanade du port de Vannes

**24 Juin 8h30** : départ du port de Vannes de la flottille.

**4 Juillet** : Date limite d'arrivée à Yarmouth et regroupement de toute la flottille.

**5 Juillet** : départ de Yarmouth de toute la flottille dans la matinée pour Lymington. Dans le port de Lymington un ponton nommé « Dan Bran » nous sera réservé. Richard Aitken, Rally Chairman anglais, sera présent pour nous y accueillir.

Un dîner nous sera offert par nos amis anglais au Sailing Club de la ville de Lymington.

Chaque bateau français aura à payer sa nuitée.

**6 Juillet** : départ de Lymington pour Warsash. Nous devons débarquer à Warsash aux environs de 12h (English time) pour nous rendre au Warsash Sailing Club : discours, « amuse-gueules », vin, musique à notre arrivée.

Le soir, des bus nous conduiront à Porchester pour une soirée festive et pour le dîner offert par le Porchester Sailing Club.

**7 Juillet après-midi** : Hog Roast (c'est-à-dire un « cochon grillé ») ou un buffet dans la propriété de Ray Gustar.

**8 Juillet** : Balade facultative à l'auberge du Folly Inn qui se situe dans la rivière Medina (Rivière de Cowes).

Cette balade se fera sur des bateaux anglais et des bateaux français

Ceux qui s'y rendront auront à payer le ponton et leur déjeuner à l'auberge.

Le soir, au Warsash Sailing Club, Bill Harris nous fera une présentation en français sur le thème : « Le creusement du tunnel sous la Manche », auquel il a participé.

**9 Juillet** : Nos amis anglais recevront les équipages français au cours de la journée.

Le soir, Les Français se répartiront en deux groupes : l'un d'eux sera accueilli pour un dîner et une soirée festive au Hill Head Sailing Club, l'autre sera reçu pour un dîner et une soirée festive au Fareham Motor Boat Sailing Club.

Cette répartition en deux groupes tient au fait que ces deux clubs n'ont pas suffisamment de place pour accueillir tout le monde en même temps.

**10 Juillet** : Visite du Fort Nelson et du Château de Porchester.

Dîner d'adieu offert par nos amis anglais du Warsash Sailing Club.

Musique et discours.

**11 Juillet** : Départ de Warsash des bateaux français.

Les skippers choisiront leur destination, la navigation se faisant hors association Vannes-Fareham Voile à partir du 11 Juillet.

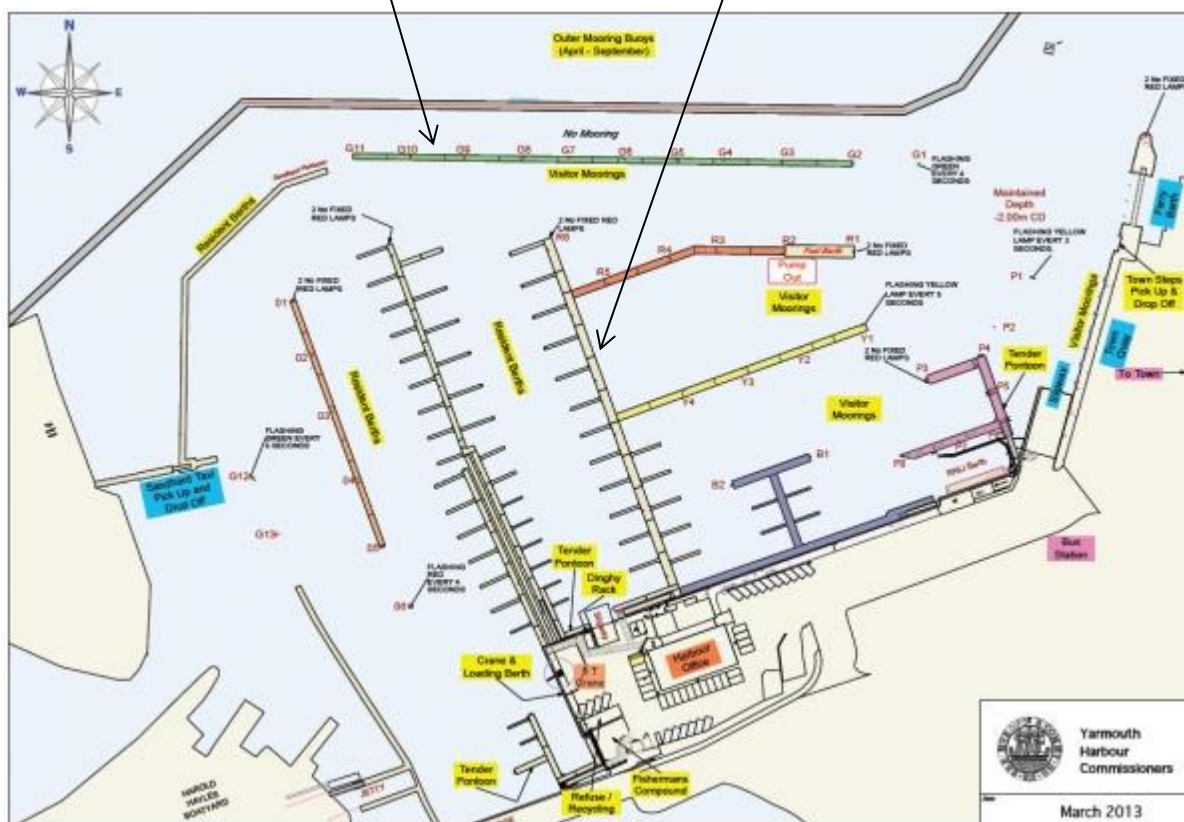
**Note** : Pendant tout le séjour à Warsash, du 6 au 11 Juillet au matin le ponton sera gratuit ainsi que les transports pour toutes les manifestations.



## Regroupement du 4 Juillet 2013 Au Port de Yarmouth

*Ponton le moins cher, non relié à terre.  
Pas d'eau, pas d'électricité.*

*Pontons les plus chers, reliés à terre.  
Eau et électricité.*



# La rivière de Lymington

Lymington Town Sailing Club

Le ponton Dan Bran

