Amicale **GRAND BANKS** *Méditerranée*

BULLETIN DE LIAISON N° 47 **NOVEMBRE 2011**

SOMMAIRE

Numéro 47 – novembre 2011

LA VIE DE L'AGBM
Composition du bureau 2
Le mot du Président 3
Le mot de la rédaction 4
Les A.G. et les nouveaux statuts 5
Photos : Moments amicaux 10
Le rendez-vous de Port Camargue 11

Photos : Des rires à Port Camargue 16

CROISIERES
Les Nautiques 2011 : Elbe – Pise 17
Maman les P'tis bateaux 30
Arcos III en Grèce 31
Photos : Sur l'eau, les GB sont beaux 34
Argo au pays des mariniers (1ère partie) 35

Photos : Septembre aux Iles d'Or 41

PROCHAINS RENDEZ-VOUS
Hiver : Bordeaux fin mars 42
Eté : Porquerolles mi Septembre 43

Photos : Gala à Port Ca 44
Bouteilles à la mer 45
Petites annonces 46
Bienvenue aux nouveaux membres 47
Photo : L'AGBM à Port Camargue 47

Fos Sur Fog 3ème couv.

Photo Michel DOUCE FRANCE

LES RESPONSABLES DE L'AGBM

Le Bureau

Président : Marc FISCHER
Président d'honneur fondateur : Louis-Guy COTTE-LANFRANCHI
Trésorier : Louis MOUREAU
Secrétaire ; Michel GINOUX
Responsable chargée du secrétariat lors des rendez-vous : Michelle VAN REET
Conseiller technique : Yannick DUBAIL

Les Commissions

Responsable chargée de la boutique : Michelle VAN REET,
Commission des « Nautiques » : Patrice BREUILS
Commission du bulletin : Xavier HUET

Les Présidents depuis la création

Louis-Guy COTTE (1989 - 1992, 2005)
Edmond MOREAU (1992 – 1998)
Jean-Yves LESCENE (1999-2000)
Madeleine LUCET (2001 – 2004)
Jean-Francois PAINAULT (2006 - 2008)
Marc FISCHER (Depuis 2009)

Présidente d'honneur

Madeleine LUCET

LE MOT DU PRESIDENT

« AMICALE »

Chers Amis,

Voici un été qui a donné l'occasion à notre Amicale d'être ce qu'elle souhaite : une association de propriétaires de Grand Banks réunis par l'amour de leurs bateaux et de la mer, désireux de pratiquer l'amitié, l'esprit d'entraide, et de partager leurs connaissances et leur expérience.

Pratiquer l'amitié, c'est ce que nous avons tous fait lors de notre Rassemblement à Port Camargue. Nous avions vraiment du plaisir à nous retrouver tous avec ou sans bateau dans un port très accueillant et bien organisé. Nos quelques sorties et visites nous ont permis de découvrir la culture et des sites régionaux. Nos repas improvisés et spontanés sur le quai ou dans la salle mise à notre disposition, ont bien confirmé qu'aucun d'entre nous ne se voyait rester à bord de son bateau, mais préférait, et de loin, partager avec les amis de bons moments (et de bons verres !). L'arrivée et l'intégration des nouveaux membres se sont aussi faites tout naturellement à partir de là.

Quant à l'esprit d'entraide, du partage de connaissances et d'expérience, les exemples ne sont plus à compter. Cet esprit n'a pas manqué : que ce soit au travers du binôme formé par ARGO et TAMORE DEO GRATIAS dans la préparation de leurs bateaux pour effectuer la remontée du Rhône et de la Saône, ou par les nombreuses réactions et solutions que j'ai reçues lors de mon problème de groupe électrogène (Danielle commente : encore !), ou bien au cours des Nautiques et des rencontres que chacun de nous a pu faire ici ou là.

La présence très appréciée de trois de nos passés Présidents à Port Camargue démontre également leur attachement à l'Amicale et leur intérêt pour son développement.

De plus j'ai le plaisir de vous annoncer le lancement du tout nouveau site web de l'Amicale sous l'adresse **www.agbm.fr**. Cette refonte orchestrée par Patrice Breuils, GB SUNSEED, avec de nombreux soutiens, nous permettra d'avoir une belle vitrine qui je l'espère, attirera et dirigera beaucoup de nouveaux membres vers l'Amicale. En tous cas, donnez-nous vos remarques et comme toujours vos suggestions, mais avant tout utilisez-le comme outil de communication au sein de l'Amicale et vers l'extérieur.

Je voudrais une fois de plus remercier chaque membre du bureau et des commissions pour leur implication, leur dévouement, leur professionnalisme dans la tenue de leur fonction, tout au long de l'année ou plus particulièrement pendant le rassemblement.

Amicale, voici bien le seul mot qui convienne à notre association à ce jour, et c'est à chacun de vous qu'elle le doit.

MERCI à vous tous.

Votre dévoué Président

Marc Fischer

Le mot de la rédaction

ILS SONT DEVENUS FOUS :
VOILA QUE LE GUIDON DE L'AGBM FLOTTE SUR LES RIVIERES !

Cet été 2011 aurait' il été placé sous le signe de l'eau douce ? L'eau que nous ajoutons dans la proportion de 5 doses pour 1 dose de boisson anisée (ou maltée) ? Plus sérieusement celle qui nous est tombée sur la tête lors de ce début d'été pluvieux, ou celle sur laquelle ont flotté quelques uns des bateaux de notre Amicale ?

Cet été a d'abord été celui du renouveau avec nos journées de Port Camargue. Vous lirez le compte rendu de ces bons moments partagés, vous regarderez les photos : cela n'a pas été triste. Egalement les compte rendus des assemblées générales, et pour les courageux les nouveaux statuts de l'AGBM approuvés lors de ces assemblées.

Pour les « Nautiques » de cette année, le récit nous en est fait par Philippe du PETIT FIDELIO. Notre ami Patrice de SUNSEED a mené à bien son projet de conduire quelques bateaux de l'Amicale autour de l'ile d'Elbe, puis à remonter le Canale dei Navicelli, parallèle à l'Arno, la rivière qui traverse Pise.
Un tour en Grèce avec ARCOS III et nos amis Michel et Marie Françoise.
L'ARGO de votre rédacteur, en compagnie de TAMORE DEO GRACIAS, a remonté fleuve et rivière pour arriver à Chalon sur Saône (ce qui me semble à la portée de tous), et poursuivi seul par le canal jusqu'à Montbéliard (un peu plus délicat). Vous lirez la première partie : la remontée du Rhône.

Quelques moments amicaux des retrouvailles de septembre à Porquerolles.
Le programme du rendez vous d'hiver vous est présenté, occasion de rompre le long « jeûne » de l'hiver.
Des nouvelles de quelques membres, le mot du Président et quelques billets d'humeur et d'humour … De nombreuses pages photos…

Je vous souhaite une bonne lecture, tout en renouvelant mon appel à vos contributions. Récits, photos, coups de cœur ou coup de gueule, cette revue est avant tout la votre.

Xavier de l'Argo

Grande première : à l'initiative de Patrice, votre bulletin bascule dans le multimédia : Un DVD y est inséré, relatant la croisière de cet été : A vos lecteurs … électroniques !

Assemblée Générale Extraordinaire de l'AGBM le 19/06/11
Port Camargue

Trente quatre adhérents, présents ou représentés ont assisté à l'Assemblée Générale qui s'est déroulée à partir de 9h00 à Port Camargue. L'assemblée peut donc valablement délibérer.

Ordre du jour : Approbation des Statuts de l'Amicale Grand Banks Méditerranée.

La proposition de modification des statuts a été publiée dans le bulletin d'avril 2011 de l'Amicale.
Elle est adoptée à l'unanimité, moins une abstention, dans son intégralité sous réserve des modifications ci dessous :

Art 3 : Composition, Obligations
Paragraphe 5, relatif aux membres sympathisants :

« Le titre de membre sympathisant est conféré, à sa demande, et après accord du bureau, à tout ancien membre adhérent n'ayant plus de bateau »

Art 7 : Pouvoirs, Attributions, Fonctionnement du bureau
Paragraphe 3, relatif aux réunions du bureau : (rédactionnel)

Lire : *« Sur convocation du Président, il se réunit au moins une fois par an et pourra se réunir **à** la demande du quart de ses membres.*
Au lieu de : ***sur** la demande du quart de ses membres*
L'assemblée générale extraordinaire se termine à 9h45

ASSEMBLEE GENERALE A.G.B.M. 19/06/2011
Port Camargue

Trente quatre adhérents, présents ou représentés ont assisté à l'Assemblée Générale qui s'est déroulée à partir de 9h00 à Port Camargue. L'assemblée peut donc valablement délibérer.

Ordre du jour :
1/ Approbation du Procès Verbal de l'Assemblée Générale Ordinaire du 13/06/2010 à CALVI
Le Procès-verbal de l'Assemblée Générale qui s'est déroulée à CALVI le 13 juin 2010 est approuvé à l'unanimité moins l'abstention d'un nouveau membre qui n'était pas à CALVI.

2/ Rapport moral
Le Président rappelle les malheureux incidents qui ont émaillé la fin d'année 2010 et qui sont maintenant derrière nous grâce en particulier au rassemblement d'hiver à LYON où tout a été largement commenté et expliqué dans la sérénité.
Le Secrétaire précise qu'à l'exception des 13 dissidents connus et déclarés l'exercice a connu un flux équilibré de huit arrivées et huit départs. L' Association comptant maintenant 60 membres adhérents et 5 sympathisants.

Le Président remercie ensuite vivement notre ami Xavier HUET (ARGO), qui a construit de A à Z le bulletin du printemps 2011, et qui sans expérience en la matière à l'origine à sorti un document impeccable. Remerciements auxquels il faut associer Pierre GRADENIGO (SAND) imprimeur de profession qui a parfaitement édité cet opuscule.
L'Odyssée de Michael et Ulla EIDAM, membres de l'Amicale, est alors évoquée.
Avec RUMBALOTTE, leur 36'Classique, ils sont partis de Finlande pour rejoindre la Méditerranée par les fleuves et les canaux en traversant l'Allemagne, l'Autriche, la Hongrie et la Mer Noire. Ils comptent bien se rendre à la réunion de Porquerolles en septembre 2011 avant de retourner vers le Nord par les canaux français et allemands l'année prochaine.

Il est proposé de verser 150 € à la SNSM locale ce qui est dans notre tradition.

Le rapport moral est adopté à l'unanimité

3/ Approbation des nouveaux membres du bureau

Suite aux démissions de Bernard-Joêl TOULOTTE, Secrétaire et de Alain CHARLES, Trésorier, il est proposé à l'assemblée de confirmer la cooptation de Michel GINOUX (WOODY) et Louis MOUREAU (BABELOU) à ces postes qu'ils occupent par intérim depuis la défection de leurs prédécesseurs.
A l'unanimité l'assemblée confirme Louis MOUREAU au poste de Trésorier et Michel GINOUX au poste de Secrétaire.
Appel est fait ensuite aux volontaires qui voudraient s'impliquer dans le fonctionnement de l'Amicale et l'assemblée approuve ainsi l'arrivée au bureau, en tant que conseiller technique, de notre ami Yannick DUBAIL (TAMORE DEO GRATIAS).
Pour aider Michelle VAN REET (BELUGA) à la boutique, et sans qu'elles fassent parties du Bureau se sont proposées : Danielle FISCHER (BONNE ETOILE), Brigitte CHAMBON (TRITON) et Arlette PLATARETS (SEEBAR)
De la même façon, Xavier HUET (ARGO) est plébiscité pour continuer à rédiger et mettre en forme les bulletins semestriels.

4/ Rapport financier

Le trésorier, après avoir évoqué le travail de remise en forme des documents comptables, présente les chiffres de l'exercice 2010 qui figurent en page 5 du bulletin de printemps.
Il souligne que l'équilibre est de règle et que seul le stock de la boutique représente une immobilisation et des frais fixes sur lesquels il convient de rester vigilants. A cette occasion le Président indique comment sont calculés au plus juste les prix de vente boutique, pour tenir compte de ces contraintes financières.
Il sollicite l'assemblée pour l'ouverture d'un compte d'épargne au nom de l'Amicale pour recueillir un minimum d'intérêts sur les sommes restant en solde.
Le rapport financier et l'accord pour ouvrir un compte épargne sont approuvés à l'unanimité.

5/ Proposition de dates et de lieu – Rassemblement d'été 2012

En Septembre, comme chaque année, de nombreux adhérents se retrouvent à Porquerolles.
Notre trésorier entretenant par ailleurs des relations de longue date avec le maître de port, il a déposé un dossier de « manifestation nautiques » permettant d'obtenir dès 2011 une réduction de 50% pour les adhérents de l'Amicale qui s'y rendront entre le 9 et le 23/09.

En outre notre rassemblement d'été 2012 se situera, selon les mêmes conditions à Porquerolles en Septembre, les dates exactes et les activités restant à définir.
Pour l'hiver, Lyon ayant été une réussite, et bien qu'il ait été prévu un rendez-vous d'hiver, qu'un an sur deux, le Secrétaire propose d'essayer d'organiser sur Bordeaux une sortie fin novembre 2011.
Rien n'est fait mais l'étude commencera fin juillet.

6/ Questions diverses :

A/ Les nautiques de l'AGBM

A l'initiative de Patrice BREUILS (SUNSEED) sont nés « les nautiques », balades organisées entre adhérents pour profiter de nos bateaux dans des sites méditerranéens remarquables.
Cette année Patrice conduira les volontaires à PISE où les Grand-Banks effectueront une première puisque jusqu'alors aucun touriste n'a remonté en bateau le Canal dei Navicelli pour mettre sa pioche à l'ombre de la tour penchée.

Question est posée de savoir si Grand-Banks, France et US, parraineront cette manifestation comme ils le faisaient auparavant pour le Rallye ?
Et encore, ne faut il pas dissocier « les nautiques » du rassemblement afin de partir plus tôt dans la saison -mai, juin- et bénéficier ainsi de disponibilités de mouillages ou de ports plus souples ?

B/ Le site Web

Suite à la défection subite du précédent « webmaster », Pierre LIBERAS (ODYSSEUS) a hébergé l'AGBM via son site « The Yachter », mais il ne peut pas, ou ne souhaite pas, créer un site indépendant pour l'Amicale, ce qui ne peut nous convenir.

Marc FISCHER (BONNE ETOILE), notre Président aidé par un informaticien de sa connaissance, Patrice BREUILS (SUNSEED) et Alain CHAMBON (TRITON) constitueront le comité de validation du nouveau site, propre à l'AGBM, qui est en cours de construction.

L'assemblée générale qui se termine à 11h50 est suivie d'un apéritif offert aux participants.

ASSOCIATION

AMICALE GRAND-BANKS MEDITERRANEE

« A.G.B.M. »

Siège Social : Port de La Napoule – B.P. 923

06210 LA NAPOULE

STATUTS

Mise à jour 2011

ARTICLE 1 : DENOMINATION

Il est fondé entre les adhérents aux présents statuts et ceux qui y adhèreront ultérieurement, une Association régie par la loi du 1er juillet 1901 et le décret du 16 août 1901. Cette Association a pour dénomination :

AMICALE GRAND-BANKS MEDITERRANEE
en abrégé
A.G.B.M.

ARTICLE 2 : BUT, DUREE, SIEGE SOCIAL

Cette Association a pour but de promouvoir l'organisation d'activités de loisirs afin de développer l'amitié, l'esprit d'entraide, la mise en commun de connaissances et d'expériences, entre propriétaires de bateaux dénommés « Grand-Banks ».
Sa durée est illimitée.

Le Siège Social est fixé à : **Port La Napoule – B.P.923 – 06210 LA NAPOULE**
Il pourra être transféré par simple décision du Bureau. La ratification par l'Assemblée Générale sera nécessaire.

ARTICLE 3 : COMPOSITION, OBLIGATIONS

L'Association se compose de membres adhérents et de membres sympathisants.

L'Association se compose exclusivement de personnes physiques, membres adhérents, propriétaires ou locataires longue durée de bateaux de marque Grand-Banks qui participent au fonctionnement de l'Association et à la réalisation de son objet.
Ils s'engagent à verser une cotisation annuelle d'un montant déterminé par le règlement intérieur établi par le Bureau.
Les membres adhérents de l'Association sont les seuls habilités à participer aux Assemblées Générales et à avoir le droit de vote.

Le titre de membre sympathisant est conféré, à sa demande, et après accord du Bureau, à tout ancien membre adhérent n'ayant plus de bateau.
Ces personnes pourront participer aux manifestations organisées par l'Association.
Ils pourront perdre ce titre sur simple décision du Bureau.
Les membres sympathisants règlent une cotisation dont le montant est fixé par le Bureau.

ARTICLE 4 : ADMISSION, RADIATION

Pour faire partie de l'Association il faut être parrainé par deux de ses membres adhérents. L'admission est décidée par le Bureau, son refus n'a pas à être motivé.
L'admission est accompagnée, en complément de la cotisation, d'un droit d'entrée dont le montant est déterminé par le règlement intérieur établi par le Bureau.

La qualité de membres se perd par :

La démission notifiée au président de l'Association qui la confirmera au membre démissionnaire par lettre recommandée avec accusé de réception,
La radiation prononcée par le Bureau pour non-paiement de la cotisation,
L'exclusion prononcée par le Bureau pour motif grave, l'intéressé ayant été invité par lettre recommandée avec accusé de réception, à se présenter devant le Bureau pour fournir des explications.

La radiation tout comme l'exclusion ont un effet immédiat.

ARTICLE 5 : RESSOURCES

Les ressources de l'association comprennent :

Le montant des droits d'entrée et des cotisations,
Les sommes payées par les membres pour leur participation aux activités de l'Association,
Les dons et subventions diverses,
Toutes autres ressources non interdites par la loi.

ARTICLE 6 : COMPOSITION DU BUREAU

L'Association est dirigée par un Bureau composé de membres adhérents élus pour trois ans par l'Assemblée Générale. Ses membres sont rééligibles.

Le Bureau élit parmi ses membres, au minimum : Un Président, un Secrétaire et un Trésorier.

Le Bureau pourra s'adjoindre d'autres membres, ayant également été élus par l'Assemblée Générale.

En cas de vacances, le Bureau peut pourvoir provisoirement au remplacement de ses membres dont le nombre ne peut être inférieur à trois. Il est procédé à leur remplacement définitif par la prochaine Assemblée Générale. Les pouvoirs des membres ainsi élus prennent fin à l'époque où devrait normalement expirer le mandat des membres remplacés.

Ne pourront faire partie du Bureau que les membres adhérents n'ayant aucun intérêt, de près ou de loin, aux commerces touchant la navigation de plaisance ou tout se qui s'y rattache.

ARTICLE 7 : POUVOIRS, ATTRIBUTIONS, FONCTIONNEMENT DU BUREAU

Le Bureau est investi des pouvoirs les plus étendus pour administrer l'Association dans les limites de son objet.

Le Bureau définit les principales orientations de l'Association. Il arrête le budget et les comptes annuels de l'Association.

Le Bureau assure la gestion courante de l'Association. Sur convocation du Président, il se réunit au moins une fois par an et pourra se réunir à la demande du quart de ses membres. Le Secrétaire est chargé de convoquer ses membres.

La présence effective, ou la représentation de la moitié au moins des membres du Bureau en exercice est nécessaire pour la validité de ses délibérations. Tout membre du Bureau absent ou empêché peut donner à un autre, mandat de le représenter. Un membre du Bureau ne peut détenir qu'un seul pouvoir.

Tout membre du Bureau, qui sans excuse valable n'aura pas assisté à deux réunions consécutives sera considéré comme démissionnaire du Bureau.

Les décisions sont prises à la majorité des voix. En cas d'égalité, la voix du Président est prépondérante.

Le Président représente seul l'Association dans les actes de la vie civile et est investi de tout pouvoir à cet effet. Avec l'autorisation préalable du Bureau, le Président peut déléguer partiellement ses pouvoirs, sous sa responsabilité, à un ou plusieurs mandataires de son choix.

Le Secrétaire est chargé des convocations. Il établit le procès-verbal des réunions du Bureau et de l'Assemblée Générale. Il tient le registre prévu par l'article 5 de la loi du 1er juillet 1901.

Le Trésorier est chargé de l'appel des cotisations. Il est chargé de tenir, et de présenter en Assemblée Générale, une comptabilité faisant apparaître annuellement un compte de résultats, un bilan et une annexe, conformément aux dispositions du règlement du 16 février 1999 relatif aux modalités d'établissement des comptes annuels des associations. Il procède, sous contrôle du Président, au paiement de toute somme due par l'Association.

ARTICLE 8 : FRAIS

Les membres de l'Association et du Bureau ne peuvent recevoir aucune rétribution en raison des fonctions qui leur sont confiées.

Toutefois, les frais et débours occasionnés par l'accomplissement de leur mandat leur seront remboursés au vu de pièces justificatives.

Le rapport financier présenté à l'Assemblée Générale doit faire mention des remboursements de frais de mission, de déplacement ou de représentation particulière des membres du Bureau.

ARTICLE 9 : ASSEMBLEE GENERALE ORDINAIRE (AGO)

L'AGO comprend tous les membres adhérents de l'Association à jour de leur cotisation.

L'AGO se réunit au moins une fois par an. Quinze jours au moins avant la date fixée, les membres de l'Association sont convoqués par les soins du Secrétaire. L'ordre du jour est indiqué sur les convocations.

L'AGO ne délibère valablement que si le quart au moins des membres adhérents de l'Association est présent ou représenté. Les délibérations de l'AGO seront adoptées avec la majorité simple des membres adhérents présents ou représentés.

Si le quorum n'est pas atteint, l'AGO est convoquée, avec le même ordre du jour, dans un délai de 90 jours au maximum. Lors de cette dernière réunion, l'AGO délibère valablement quel que soit le nombre de membres adhérents présents ou représentés.

L'AGO ne peut délibérer que sur les questions soumises à l'ordre du jour.

Chaque membre adhérent de l'Association dispose d'une voix et des voix des membres adhérents qu'il représente. Les membres sympathisants ne disposent pas du droit de vote.

Les membres adhérents de l'Association ne pouvant assister à l'AGO, pourront confier nominativement leur pouvoir à un autre membre adhérent de l'Association. La représentation par toute autre est interdite. Le nombre de pouvoirs dont dispose un membre adhérent de l'Association est limité à cinq.

Le Président, assisté des membres du Bureau, préside l'AGO, et expose la situation morale de l'Association. Le trésorier rend compte de sa gestion et soumet le bilan à l'approbation de l'AGO.
L'AGO approuve les comptes de l'exercice clos, délibère sur les questions soumises à l'ordre du jour, et pourvoit s'il y a lieu, au renouvellement des membres du Bureau.

Après épuisement de l'ordre du jour, le Bureau se retire pour délibérer et décide, par scrutin secret, au remplacement des membres sortants du Bureau. Il détermine également les fonctions et attributions de chaque membre du Bureau. Celles ci sont présentées par le Président à l'assemblée.

ARTICLE 10 : ASSEMBLEE GENERALE EXTRAORDINAIRE (AGE)

L' AGE est seule compétente pour modifier les statuts, prononcer la dissolution de l'Association et statuer sur la dévolution de ses biens, décider de sa fusion avec d'autres associations et pourra être convoquée pour tout autre événement exceptionnel.

Les règles de convocation sont identiques à celle de l'AGO ainsi que les règles de représentation et de déroulement.

L'AGE ne délibère valablement que si le quart au moins des membres adhérents de l'Association est présent ou représenté.

Si le quorum n'est pas atteint, l'AGE est convoquée, avec le même ordre du jour, dans un délai de 30 jours au maximum. Lors de cette dernière réunion, l'AGE délibère valablement quel que soit le nombre de membres adhérents présents ou représentés.
Les délibérations de l'AGE sont prises à la majorité simple des membres adhérents présents ou représentés.

ARTICLE 11 : RESPONSABILITES

Les dépenses sont ordonnancées par le Président. L'Association est représentée en justice par le Président. Le Président de l'Association doit jouir du plein exercice de ses droits civiques.

ARTICLE 12 : EXERCICE SOCIAL

L'exercice social commence le 1er janvier et se termine le 31 décembre de chaque année. Le bilan d'un exercice est arrêté par le Bureau avant le 30 juin et doit être approuvé par une AGO se tenant, sur première convocation, avant le 31 juillet.

Le trésorier est responsable de l'établissement des comptes annuels.

ARTICLE 13 : OBLIGATIONS ADMINISTRATIVES

L'Association doit faire connaître dans les trois mois à la Sous-Préfecture, tous les changements survenus dans l'administration ou la direction de l'Association, ainsi que toutes les modifications apportés à ses statuts. Ces changements ou modifications sont consignés sur le registre de l'Association.

ARTICLE 14 : DISSOLUTION

En cas de dissolution de l'Association pour quelque raison que ce soit, l'AGE désigne un ou plusieurs liquidateurs chargés des opérations de liquidation. Lors de la clôture de la liquidation, l'AGE se prononce sur la dévolution de l'actif net, conformément à l'article 9 de la loi du 1er juillet 1901 et au décret du 16 août 1901.

La dissolution doit faire l'objet d'une déclaration à la Sous-Préfecture.

ARTICLE 15 : REGLEMENT INTERIEUR (RI)

Le Bureau établit un RI ayant pour objet de préciser et compléter les règles de fonctionnement internes de l'Association.

Le RI permet de préciser les statuts sur des points nécessitant l'adaptation permanente et l'évolution de l'Association.

Le RI pourra être modifié sans avoir à procéder à des modifications statutaires.

L'Amicale : DES MOMENTS AMICAUX

XXIIIème Rassemblement à Port-Camargue

Bien que les arrivées des participants soient prévues pour les 15 et 16 Juin, dès le 6 ANCETILE de Geneviève et Philippe Dumont, nos tout nouveaux membres, se présente à Port Camargue ; sans doute la hâte de faire connaissance avec l'A.G.B.M. ! Ils se trouvèrent bien seuls jusqu'à l'arrivée le 13 de WOODY, BABELOU, ARGO, TAMORE DEO GRATIAS précédant d'un jour LAURENCE VII.

Le 15 : Arrivée de BONNE ETOILE, PRINCE II, ULYSSE IV, BELUGA et CYP. Dès le 16, LE MALTAIS, PETIT FIDELIO, TRITON et SEEBÄR complétèrent l'Armada.

Dans la soirée, sans attendre l'ouverture officielle prévue pour le 17, un dîner improvisé sur le quai devant les bateaux, rassembla tous les équipages présents et je me dois d'écrire qu'ANCETILE, PETIT FIDELIO et ULYSSE IV furent définitivement intégrés à l'A.G.B.M. non par leur bulletin d'inscription, mais par la chaleur des anciens appréciant leur générosité en divers liquides, matière à de nombreux toasts!

C'est le Vendredi 17, en fin de matinée, que l'on vit apparaître une brinquebalante camionnette cabossée chargée de la précieuse Boutique conduite par Louis Guy Cotte secondé par son épouse qui arrivaient de Cannes sans leur cher ALAMAK retenu au port par une sérieuse panne (pompe d'injection qui n'injectait plus !). Le contenu de cet engin fut rapidement disposé, par de nombreux bénévoles dans la salle retenue pour nos manifestations et la vue de nombreuses nouveautés attira déjà nombre de chalands. Une petite digression pour rappeler que cette salle, club - house de la Capitainerie, située à quelques mètres de nos bateaux, a été un plus très apprécié pour nos réunions.

Vers 19 h, un apéritif dînatoire, offert par l'Amicale, précédé par l'allocution (discours me semble pompeux) de notre président, ouvrit officiellement notre Rassemblement.

Samedi 18 : Départ en car vers la manade Blanc au Sambuc où nous attendaient Nicole et Jean François Painault venus sans leur MIDA II.

L'historique de la vie à la manade et du travail des gardians, des chevaux et des taureaux nous en apprit beaucoup sur cette magnifique région de Camargue. Pendant que nous écoutions, debout et environnés de moustiques, je me suis aperçu que ces derniers semblaient affectionner particulièrement une de mes voisines à la parfaite carnation ; je n'ai eu que quelques pas à faire pour me placer derrière elle et effectivement je n'ai pas été piqué une seule fois. Malheureusement nous avons été séparés lors du trajet en charrette nous emmenant voir l'évolution des groupes de taureaux sous la direction des gardians à cheval.

Le marquage au fer rouge d'une jeune vachette, qui ne se laissait pas faire, on la comprend, nous permit d'admirer, une fois de plus, l'adresse des gardians. La paella, excellente, servie dans une belle salle fraîche et sans moustique, décorée des trophées décernés à la manade, fut appréciée par tous et les vins locaux servis sans parcimonie aidèrent à la digestion et peut-être à la somnolence lors du retour en car !

C'est en pleine forme, le lendemain Dimanche, qu'à 9 h. nous nous retrouvâmes dans notre salle pour discuter en Assemblée Générale Extraordinaire de la réforme de nos statuts ; ceux-ci furent approuvés sans difficulté.

Après une courte pause, l'Assemblée Générale Ordinaire traita des affaires courantes et vota la confirmation des nouveaux membres du Bureau : Louis Moureau, qui a déjà fait ses preuves en tant que trésorier, Michel Ginoux, apprécié par tous en tant que secrétaire, et ce n'est pas un mince travail, surtout lors de la préparation des rassemblements (été comme hiver), Yannick Dubail, souhaitant se rendre utile, a été coopté comme conseiller technique.

Bien que ne faisant pas partie du Bureau, n'oublions pas Patrice Breuils pour l'organisation des « Nautiques de l'A.G.B.M. » et Xavier Huet qui nous a réalisé un magnifique bulletin n° 46.

Le cocktail, de qualité et abondant, offert par l'Amicale, clôtura comme d'habitude cette studieuse matinée et je pense que nombre d'entre nous n'éprouvèrent pas le désir de déjeuner

Organisé par Louis Moureau, le concours de matelotage, arbitré par Marc Fischer eu lieu en début d'après-midi. Les épreuves, chronométrées à la seconde près, donnèrent lieu à une âpre lutte entre les participants, sous les encouragements et les applaudissements de leurs amis qui ayant lu le règlement n'ont pas cru devoir, pour d'obscures raisons, y participer !

A la suite de cet évènement, la Boutique permit à nos nouveaux membres d'acquérir leur équipement A.G.B.M. et aux anciens de se laisser tenter par quelques nouveautés. Merci à nos dévouées vendeuses, Danielle Fischer et Arlette Platarets et aux vigilantes caissières Nicole Gueguen et Michelle Van Reet.

Après cette journée bien remplie, c'est à pied que nous nous rendîmes au restaurant L'Amarette pour un dîner durant lequel furent récompensés les participants au concours de matelotage, par une ou pour les meilleurs, plusieurs bouteilles de vin. Encore une bien agréable soirée !

Le retour nous sembla plus court qu'à l'aller ; en effet, nous nous aperçûmes que le restaurant était assez proche de nos bateaux, nous avions du faire quelques méandres à l'aller. Le contraire aurait été plus logique !

Lundi 20 : 9h.: Départ en car pour Aigues-Mortes, superbe cité médiévale, parfaitement conservée comme nous avons pu le constater en visitant les remparts et la tour de Constance, construction militaire, haute de 33 mètres, avec des murs épais de 6 m. à la base, résidence royale puis prison d'état (grandeur et décadence !)

C'est un peu fatigués que nous nous rendîmes au restaurant Le Dit Vin (quel joli nom) où assis sous les tonnelles nous avons profité d'un cadre agréable et d'une cuisine de qualité. L'entrecôte de taureau grillée nous a surpris par sa tendreté. L'Après-midi, un cahotant petit train routier excluant toute velléité de somme digestif , nous promena sur une partie des 10.700 hectares

des Salins où l'eau de mer après avoir été pompée va circuler pendant 5 mois et progressivement se concentrer sur les tables salantes avant d'être stockée, à l'air libre, en camelles, véritables montagnes de sel de plus de 20m de haut sur 400m de long.

Un arrêt dans les installations nous permit de faire des emplettes à base de sel, certes, mais aussi de riz et d'huiles de Camargue et d'assister à une intéressante projection sur le travail effectué aux Salins pour l'obtention de cet « Or blanc ». Le retour en car fut entrecoupé de deux arrêts, l'un, motivé par les femmes pour des achats sur le bord de la route, de fruits et légumes et l'autre, par les hommes désirant regarnir leur cave de vins locaux.

La soirée, dite libre par le programme, ainsi que celle du Samedi précédent, fut néanmoins occupée par des réunions privées : Invitations sur les bateaux ou au restaurant.

Le lendemain, journée technique occupant les Capitaines sur un des problèmes très important sur la vie à bord : Les W.C. !… à broyeur, à dépression, à eau douce, ou salée, électriques ou à main ? Vaste sujet qui malgré une intervention remarquée de Michel de PRINCE-II n'est pas épuisé. Il a été également évoqué la peinture anti-fouling à base de cuivre : procédé intéressant, mais qui semble cher malgré une durée de vie de plusieurs années. Un exposé de monsieur Hadjadj a concerné la pêche à bord de nos bateaux, mais il me semble, opinion toute personnelle, que ces sujets ont moins captivé l'assistance que celui sur les w.c !

Pendant cette studieuse matinée, nos épouses préparaient un déjeuner avec les moyens du bord et les tables furent vite dressées et garnies pour le plus grand plaisir des convives, surpris par ce repas improvisé mais apprécié !

L'Après-midi, la Boutique reçut ses derniers clients et les responsables purent établir le relevé du stock et emballer méticuleusement tous les articles pour le retour à Cannes.

Le départ par le bateau de la Capitainerie, en trois rotations, permit aux équipages de se retrouver vers 20h pour un abondant apéritif champagnisé sur la terrasse du « Carré des Gourmets », avant de passer à table pour notre dernière soirée.

Notre Président dans son allocution de bienvenue, retraça les quelques jours passés ensemble et insista sur l'ambiance chaleureuse et retrouvée, il inclua une pensée toujours très vive à l'intention de Jean Paul Gueguen, notre ami trop tôt disparu. De longs et vifs applaudissements lui prouvèrent que ses paroles étaient le reflet de la pensée de chacun.

C'est à la fin d'un excellent dîner que Marc Fischer, secondé par son épouse, remis à Nicole Gueguen la plaquette offerte par Grand Banks, commémorant 20 ans d'assiduité à l'Amicale. Celle-ci, au bord des larmes, remercia et l'émotion gagna la salle ! L'ambiance se détendit lors de la remise à Jean et Françoise Boulet de CYP par Ariane Colpin de la demi-coque d'un G.B. qui remplace désormais la Barre à Roue, Trophée attribué chaque année au bateau le plus assidu à nos Rendez-vous.

S'ensuivit la distribution des plaquettes 2011 à chaque participant. Jean Martinot demanda la parole pour remercier tous les membres de ne pas lui avoir tenu rigueur de son long mail de l'année dernière qui précipita la scission de l'Amicale.

Les verres levés à son intention ont du le rassurer ! Ces mêmes verres, dûment remplis, portèrent un nouveau toast au Capitaine du port pour le remercier de l'accueil reçu et de la gratuité des places pour nos bateaux.

Nous avons cité au début de ce récit les G. B présents au Rendez-Vous; terminons le en rappelant les membres venus sans leur bateau : Michel et Nicole Babin-Chevaye ; José-Maria Vendrell-Cortada et son fils ;Yves et Odile Radicini; Michel et Christine Sangouard ;Jean-François et Nicole Painault ; Nicole Gueguen ; Jean et Josette Martinot ; Patrice Breuils ; Louis Guy et Françoise Cotte.

Je l'ai déjà écrit les années précédentes : Il est frustrant (et cette année, je l'ai ressenti personnellement) de ne pas voir son unité au milieu des autres ! Remercions tous les amis qui par leur amitié et leurs invitations ont su réconforter ce que j'appellerai « les errants du quai ». Notre Présidente d'Honneur Madeleine Lucet et son époux avaient tenus à être des nôtres au repas de clôture et bien sur les inamovibles qui n'ont même plus de bateau et qui viennent de fort loin : Claude Auer accompagné de Véréna et Rolf Becker, c'est toujours un grand plaisir de les voir et de partager ensemble de nombreux souvenirs.

Les embrassades et congratulations clôturèrent la soirée comme si on ne devait plus jamais se revoir, alors que c'est le lendemain que les vrais adieux eurent lieu avec la promesse de se retrouver à notre réunion d'hiver prévue à Bordeaux.

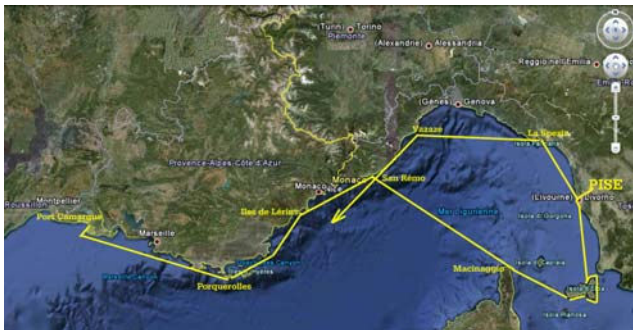
Michelle, Merci ; Sans ses précieuses notes, ce récit n'aurait pas été écrit.

Port Camargue : Des bons moments et des rires partagés

LES NAUTIQUES AGBM 2011 : ELBE et PISE

Si l'expression « Les Nautiques» est communément employée pour désigner une manifestation relative à une activité maritime, celles de notre Amicale, en ce qui concerne cette édition, n'avaient rien de commun avec les autres, car inspirée d'une idée originale : Aller à Pise en bateau ! Sa réussite a reflété la consécration d'un challenge, dont les participants se souviendront longtemps.

Parlons chiffre pour entrer de suite dans le vif du sujet avant de développer certains passages croustillants de cette croisière touristique. Partie le 22 juin de Port Camargue à l'issue du rassemblement annuel de l'AGBM, la flottille composée de 5, puis de 4 bateaux n'est revenue dans les eaux françaises que le 28 juillet, chacun regagnant son port d'attache entre le 30 juillet et le 5 août en raison des conditions météorologiques dégradées de la fin du mois de juillet.
Au total ce sont entre 700 et 900 milles parcourus, avec des images plein les yeux et de merveilleux souvenirs, dont certains ont marqué des moments forts de notre périple en Toscane.



Entre 90 et 120 heures moteurs pendant les cinq semaines du voyage. Des escales sur 5 îles, Porquerolles – Les Iles de Lérins – la Corse – L'île d'Elbe et Le Frioul au retour, deux d'entre nous ayant leurs ports d'attaches en Languedoc Roussillon. Plusieurs mouillages forains entre les îles de Lérins, autour de l'ile d'Elbe, Marina di Campo : 5 jours dans une baie de rêve, puis Porto Azzuro, Porto Ferraio, Baie d'Alicastre, Rade de Villefranche et Porquerolles.

Je vais essayer de vous raconter les moments forts, l'excellente concertation et la convivialité régnant entre les équipages, les décisions étant prises de façon collégiale. Même si Patrice qui avait préparé ce voyage donnait le ton, les choix, les horaires, les départs, étaient tous librement consentis.
Le début de notre périple eu lieu à Port Camargue, (plus grand port de plaisance d'Europe avec ses 4500 bateaux), tout près d'Aigues Mortes d'où voici 7 siècles, le bon roi de France Louis IX devenu Saint Louis, parti pour les croisades. Nous naviguerons dans la même direction, mais pour atteindre Elbe où notre Empereur Napoléon Bonaparte a vécu 10 mois.

PORT CAMARGUE - PORQUEROLLES 98 MN

En raison d'un exercice de simulacre d'amerrissage prévu dans le golfe d'Aigues Mortes par les autorités maritimes, nous sommes partis de Port Camargue le 22 juin, soit un jour avant la date prévue. La distance nous séparant de Porquerolles est de 98 Mn, mais ce sera environ 102 MN que nous parcourrons avec les changements de cap.

Le départ de Port Camargue des cinq Grand Banks « PRINCE II – LAURENCE VII - BABELOU – WOODY – PETIT FIDELIO » a lieu après la mise en route des moteurs à 6 heures. Le temps est à la « marinasse » quand nous sortons du port. La « marinasse » dans le jargon du Languedoc, c'est le vent d'Est, l'humidité, la mer houleuse, voire forte l'hiver, et la visibilité réduite.

Ce premier jour de navigation ne fut pas le plus beau car la traversée de la Camargue depuis notre lieu de rassemblement jusqu'au Grand Rhône fut très mouvementée, avec une mer hachée, des creux de plus de 1,5 m parfois et un vent d'Est de face très désagréable. Les bateaux avaient tendance à enfourner, ce qui pour un GB montre que la mer n'était pas de tout repos. Pour couronner le tout la visibilité était réduite avec ce vent d'Est, mais fort heureusement nos pilotes sont fiables et les radars de certains permettaient de garder le contact. Après avoir trouvé un bon compromis de vitesse, les 5 bateaux s'étalaient sur quelques nautiques, en route vers Porquerolles. Le temps s'arrangeait en passant

au sud de Planier et la visibilité devenait passable puis bonne en approchant le cap du Bec de l'Aigle. Durant la route nos amis Louis et Chantal sur BABELOU s'orientaient vers Marseille, leur port d'attache, pris par des obligations familiales.
L'arrivée à Porquerolles où nous attendait SUNSEED s'échelonnait de 17 h 30 à 19 h.

PORQUEROLLES – ILES DE LERINS 48 MN

La météo de ce 23 juin est clémente, avec un vent faible dans le couloir entre le continent et les îles. La décision de départ est donnée pour 10 heures car nous n'avons que 48 MN à faire. Tous les équipages apprécient beaucoup ces horaires très souples, à une heure correcte pour de jeunes gentlemen retraités
Les moteurs sont mis en route vers 10h pour les 5 bateaux. C'est un départ en groupe bien aligné, comme à l'école, sachant que nous irons jusqu'au Cap Lardier, qu'il nous faut contourner et après lequel nous modifierons notre route de quelques degrés en direction de Cannes
Nous avons choisi le canal VHF 72 pour converser entre nous, mais changerons plus tard car ce canal est souvent saturé. Notre choix se portera sur le 69 que nous appellerons « radio Rosette » en référence à la fameuse rosette de Lyon. NDLR

Le temps est beau. Nous longeons Port Cros puis nous approchons de la côte et laissons sur tribord l'île du Levant, pour passer le cap Lardier, puis Camarat et direction les Iles de Lérins. Alors que chacun se prépare au mouillage entre les îles, notre ami Jacques Laffargue de LAURENCE VII qui avait pris de l'avance pour faire du pétrole à La Napoule, nous contacte pour nous faire part que sa chaîne est un tant soit peu emmêlée dans sa baille de mouillage !!!
Il est vrai que la veille, nos Grand Banks ont été secoués et nos mouillages aussi. Alerté par cette information pertinente, je ne sais pas si mes amis ont fait un contrôle mais votre serviteur sur PETIT FIDELIO tenant compte de l'information, est allé du Fly au sous sol, dans la cabine avant, voir le mouillage par la trappe, et « horreur » tout est sans dessus dessous. J'ai dû sortir sur notre lit, une grande quantité de la chaîne de 12 pour être rassuré !!!

Après 6.30 h de navigation, les 5 bateaux arrivent du sud et contournent Saint Honorat par l'ouest pour choisir leurs mouillages. Quatre Grand Banks se mettent à l'abri de St Honorat et je mouille au milieu par 4 m, dans l'eau bleu sur fond de sable blanc dans un courant d'ouest pratiquement permanent. Les nombreux yachts qui nous entourent, commencent à plier bagages et remontent leurs ancres pour quitter les lieux. Vers 19 heures en pleine baignade dans cette eau merveilleuse, tout devient calme, la plupart des gros yachts ayant quitté les lieux. PETIT FIDELIO distant de quelques 300 mètres de ses amis est au calme, ancre bien accrochée, prêt pour l'apéro, le dîner et passer une bonne nuit. J'aurais souhaité que nos amis soient avec nous car le lieu est splendide…Next time.

Avant la nuit, sur la VHF, canal 72, Patrice nous propose de rejoindre San Remo le lendemain et comme la distance n'est que de 30 MN, il est décidé collégialement de partir vers 10 h. Ce sont des horaires sympathiques qui plaisent à tout le monde et qui seront, sauf exception, toujours respectés. Le matin de bonne heure, surprise je vois entre les îles de Sainte Marguerite et St Honorat pas loin de nous, WOODY de Michel et Jenny. Tiens donc ! J'ai appris par la suite qu'il y avait comme souvent un « mal embouché » venu mettre la panique vers 4 h du matin et j'ai compris que WOODY voulait terminer sa nuit au calme. Après cette nuit agitée pour certains, mais dans un site que nous avons apprécié, le « WAKE UP » se fait sur chaque bateau et le p'tit déj' pris, nous appareillons pour le départ vers 10 h.

ILES DE LERINS - SAN REMO 35 MN

A 10 h 30 les moteurs sont mis en route. Cap à l'Est pour 35 Nm avec sur notre bâbord toute la côte que nous allons admirer à la vitesse « subsonique » de nos Grand Banks. Pépères les retraités en toute sécurité sur ces bateaux mythiques.

Beau temps, belle mer, de l'iode plein les narines, vent d'est faible probablement dû au relief qui nous entoure. Les puristes ont regardé sur leur PC la météo mais il fait tellement beau ! Je peux dire que c'est un « temps de curé ». A la queue leu leu les Grand Banks passent entre les balises qui délimitent le chenal de sortie des îles de Lérins et font route vers l'Est. La mer est par instant croisée, mais il s'agit des multiples bateaux qui font leurs sillages dans toutes les directions, et le régime d'Est faible n'arrange pas ce clapot.
Golfe-Juan - Cap d'Antibes – Antibes Port Vauban – Marina Baie des Anges- Cagnes sur mer – Aéroport de Nice Cote d'Azur- Rade de Villefranche -Cap Ferrat – Cap d'Ail – Fontvieille – Monaco – Cap Martin- Menton avec son vieux port – Vintimille.

Nous sommes en Italie. Plus que deux caps et nous arrivons à San Rémo

Regroupés à l'entrée du port, nous sommes conduits par un « canot » à nos places respectives cote à cote. C'est super. On va se dégourdir les jambes. Nous sommes dans la zone des gros yachts à plusieurs étages avec des annexes immenses. Plus loin, un voilier dont les 4 mâts n'en finissent plus : Le PHOCEA.
Après six heures de route, freiné par le vent d'Est, nous sommes heureux d'être à quai. Les Nautiques sont bien en route en vue de la traversée vers la Corse.

Les employés du port nous fournissent les raccords spéciaux type pompier pour l'eau et nous branchons l'électricité. La flemme nous guette et nous décidons ensemble d'aller dîner dans un restaurant proche du port, trattoria, pizzeria ou autre, peu importe. Patrice équipé de sa trottinette électrique avait fait une reconnaissance et nous confirmait cette possibilité non loin de nos bateaux. Le lendemain tous les équipages sont pris par leurs activités personnelles, shopping, visite de la ville. Le parmesan acheté au marché est excellent. De retour au port et pour la mise en bouche, Petit Fidelio lance une invitation à toute la flottille pour un apéro dînatoire au Fly arrosé par plusieurs « Veuve Clicquot » de notre ami Jacques Laffargue et bien sûr de whisky et autres boissons toutes aussi saines pour nos artères !!!!!

Hélas Jacques ne va pouvoir continuer les « Nautiques » avec nous, son épouse Annie étant partie par le train dans la soirée pour aller retrouver sa mère hospitalisée.

Après une bonne nuit de repos, compte tenu de la météo qui sera très favorable le lendemain, après analyses et études sur tous les serveurs et logiciels existants sur nos bateaux, il est décidé de partir à 6h pour Maccinagio, cité portuaire du Nord Est de l'île de beauté à environ 3 MN du cap Corse.
Nous sommes le 26 juin, toujours à San Remo, journée calme avec préparation du départ de bonne heure le lendemain. Pour faciliter les tâches ménagères et culinaires c'est encore à la même pizzeria que nous irons dîner à l'Italienne, de l'autre coté du port.

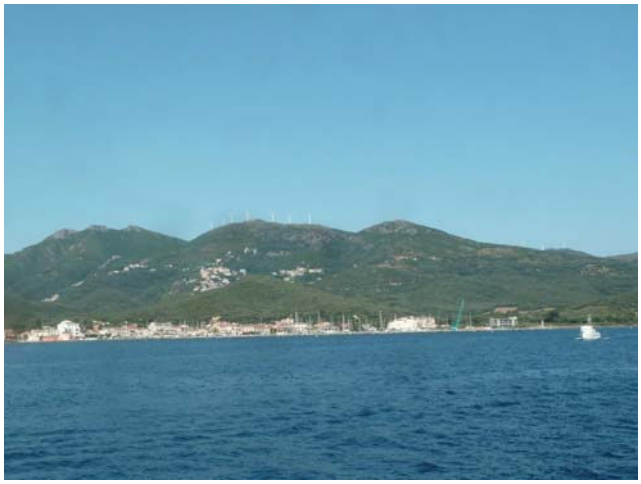
Soit dit en passant, le vin italien ne m'a pas conquis, mais notre ami Michel Ginoux avait raison de dire que le vin de table courant est meilleur que de nombreux autres « pétillants ». Nous en reparlerons.

27 juin, SAN REMO – MACINAGGIO 91 MN

De bonne heure et de bonne humeur, tous les équipages sont sur le pont, prêts à larguer les amarres de cette cité d'Italie. A quelques minutes près, tous nos moteurs sont mis en route à 06h05.
La mer est belle et nous allons voir l'évolution en avançant avec l'ensoleillement et la mer du large. Après 3 h de route, la mer est toujours belle avec un petit clapot pas du tout gênant. La vitesse moyenne est de l'ordre de 8,4 noeuds au point effectué sur la carte Max Sea et nous sommes proches du 1/3 du parcours. Tout va bien et les conversations espacées sur « Radio Rosette » le confirment. Nos Grand Banks sont tout de même des merveilles de sécurité et de fiabilité.
Peu avant midi nous arrivons au point milieu entre départ et destination, et comme les conditions météo sont excellentes avec une mer presque plus belle qu'au départ, nous continuons notre route, contrôlée par nos logiciels « toujours sur le trait ».

Nos 4 GB sont espacés d'1/2 mille à 1 mille, ce qui est normal, tous sur pilote automatique, nous permettant le contrôle du fonctionnement des moteurs, température, eau de refroidissement, pression d'huile par un rapide coup d'œil circulaire pour confirmer que « tout baigne dans l'huile ». On

va vers l'arrivée en diminution des milles à parcourir car nous avons dépassé le point de décision « point milieu » pour les puristes. C'est comme le verre à moitié plein ou à moitié vide. Il ne nous reste plus que …. C'est le calcul de chacun. Pendant ce temps, nous observons la mer, sans cesse renouvelée et accueillante aujourd'hui mais combien hostile parfois où la prudence des sages est requise pour ne pas aller à la catastrophe.
Au loin, WOODY et PRINCE viennent d'apercevoir la Giraglia, cette petite ile au Nord Est du Cap Corse à une distance d'environ 1 mille du village de Barcaggio, célèbre car elle est le point de virage de certaines courses qui contournent la Corse par le nord.



Nous approchons de notre destination et dans le soleil couchant nous apercevons les masses côtières facilement identifiables. Nous la contournons par l'Est et orientons notre route vers un cap sud pour atteindre Maccinagio distant de prés de 6 milles de la Giraglia. Pour identifier ce port depuis le large, les amers sont très simples car outre les collines et montagnes, on distingue très bien, découpées sur fond de ciel au dessus du port, sept immenses éoliennes. En venant du Nord, nous les identifions et en déduisons d'une part que nous ne sommes pas perdus et qu'au dessous de ces éoliennes se trouve le port de cette Corse du Nord.

PETIT FIDELIO qui était le dernier et a dû se mettre en « stand by » à l'extérieur du port devant la plage à la demande du « patron » du port afin que tous les copains soient à leurs places pour, à son tour, entrer dans le port.
Lectrices lecteurs, ne me tenez pas rigueur des temps de navigation car tout me permet de dire que, vu ma position naturelle en arrière garde, le premier d'entre nous a mis près de 11 h de trajet.

C'est donc une navigation « cool » que nous avons faite sur ce tronçon et il faut remercier nos fins analystes météorologiques qui avaient choisi le bon jour.

Nous sommes en Corse…à Macinaggio, en prononçant le C comme un S m'a t'on fait remarquer ayant prononcé phonétiquement« MAQUINAGGIO ». Merci Louis, mais tu sais, j'ai d'autant plus apprécié ce village et son port du bout de la Corse, car ce n'est qu'à 70 ans que je le découvrais !!!

Merveilleux petit village de pêcheurs et de plaisanciers dans ce port éloigné des nuisances aussi bien des villes que des émanations chimiques de toutes sortes qui pourrissent notre existence. Il n'y a qu'à voir ces éoliennes que nos amis Corse ont positionnées intelligemment au sommet des collines afin que les différents vents puissent les faire tourner, sans créer des nuisances sonores pour les habitations alentours.
Certains d'entre nous partent en reconnaissance, et à leur retour, décision est prise d'aller dans un restaurant typique. Dans cet adorable port où je me suis promis de revenir, nous bénéficions d'un bon repos récupérateur. La journée suivante nous faisons diverses emplettes, et nous nous présentons aux autorités du port afin de nous acquitter des droits portuaires.
Le village est tout en arc de cercle devant son port afin que chacun puisse profiter de la mer et ses activités. Il y a tout ce que l'on désire et nos épouses sachant que nous irons ensuite sur l'Ile d'Elbe en mouillage forain, assurent l'approvisionnement de la cambuse.

29 juin, MACINAGGIO – ILE D'ELBE, 39 MN

Selon les connaissances de notre ami Patrice nous allons au sud ouest de l'île d'Elbe où se trouve une baie qui doit nous abriter sans problème par les vents de nord et d'ouest. En route donc pour un mouillage forain.

Nous larguons les amarres à 09h00 et partons pour une descente au Sud Est de 39 MN environ. Du très beau temps sur ce parcours avec une mer aussi belle que le ciel. Au fur et à mesure que la Corse s'estompe, nous voyons surgir à l'horizon bâbord l'île d'Elbe qui s'élève à des hauteurs convenables de 1000 m et plus, notamment sur cette partie ouest où se trouve le point culminant à 1019 m le mont Capanne. Nous sommes sur la plus grande île de cet archipel toscan. A tribord nous distinguons à quelques nautiques l'ile plate de Pianosa et dans le même axe, mais sans la voir nous savons qu'il y a l'île de Monte Cristo.

Le relief est de plus en plus précis et en bord de mer, apparaissent des villages, dont la situation sur les collines escarpées est le lieu de vie de nombreuses personnes.

IL y a en bordure de cote de nombreuses mines de fer complètement désaffectées où l'air marin ronge les bâtiments depuis des dizaines d'années.

Assez dénudée et aride de loin à nos yeux, la côte se découpe de plus en plus précisément. Nous la laissons par bâbord à quelques nautiques afin de contourner un cap en forme de tête de crocodile au repos. C'est derrière le « Capo di Poro » que nous rentrerons dans le Golfo di Campo au sud du village « Marina di Campo ».

Des coteaux couverts de végétation, presque vierge d'habitations, une grande crique en forme d'amphithéâtre baigné de verdure. Une maison au bord de l'eau, mais habilement camouflée par les eucalyptus et les pins sylvestres, une plage protégée par des bouées et un chenal pour un bateau « navette » que nous verrons tous les jours faire sa tournée avec des passagers. Sur le nord, deux toutes petites maisons peut être inhabitées. C'est tout. C'est beau !!

Le fond d'algue et de posidonie donne à l'eau cette couleur un peu foncée mais d'une limpidité exceptionnelle.

Chaque Grand Banks a pris position en posant son ancre avec délicatesse sur ce gazon marin. Nous sommes allés voir, c'est un tapis de verdure de différents tons du clair au foncé. Le calme olympien de cette baie a été rarement troublé par quelques plaisanciers ou pêcheurs qui venaient faire escale. Tous les jours baignade pour le plaisir, se rafraîchir, ou aller vérifier l'ancre. Certains vont au village distant d'un mille pour faire des emplettes. Nous vivons presque en autarcie. Le groupe électrogène fonctionne un peu chaque jour pour nos besoins de cuisine ou recharger notre énergie.

Un matin, nous voyons arriver un Grand Banks 42 Europa : LES MERIDIENS de Claude et Corinne Richard. Nous ayant reconnus, ils sont venus nous rejoindre et le soir nous avons pris l'apéritif avec eux sur PRINCE.

Un jour seulement nous avons eu un petit clapot dans la baie et deux d'entre nous se sont déplacés pour trouver un meilleur abri. Mais quel calme et quel plaisir. Nous sommes dans le secteur de l'île où se trouve le seul aéroport et nous voyons régulièrement au cours de la journée quelques rares avions de transport public passer au dessus de la baie en descente vers cet aéroport que l'on imagine au delà du fond du golfe.

Au 4ème jour Patrice nous propose de nous déplacer vers « Porto Azzuro » car le vent Sud-Est va se lever et nous ne pourrons pas rester abrités dans cette baie. Nous décidons, les distances étant petites, de ne pas partir très tôt et de faire une « escale déjeuner » dans le « Golfo Stella » très proche d'ici avant d'aller terminer notre petite navigation à Porto Azzuro où suivant les conditions météo nous serons en rade ou au port. Nous venons de passer la Punta de la Callamita et la Punta dei Ripalti et avançons vers Porto Azzuro que nous atteindrons une heure plus tard. Le port est complet et les places sont prioritairement données aux Italiens !!!
Dans les minutes qui suivent, Patrice contacte le « Cantiere Naval Golfo di Mola » qui se trouve sur l'autre côté de la baie pour savoir s'ils peuvent nous proposer 4 places.

C'est de l'improvisation de maître, et nous voilà accueillis à l'italienne. Si j'ai oublié le premier qui s'est amarré, je connais le dernier - PETIT FIDELIO - qui a dû se faufiler et faire une sacré baïonnette en marche arrière entre bateaux et rochers acérés pour se mettre à quai !. Ceci étant, la pendille tribord devait être prévue pour un petit bateau, car elle était tendue sur mon guindeau, presque à la verticale de l'étrave ! Tout s'est bien passé. Bien contents d'être amarrés à un ponton flottant, car le clapot de la nuit fit subir à nos bateaux une vraie danse de Saint Guy.
Le 3 juillet, la soirée s'est passée à bord du SUNSEED. Cette soirée au fly, avec vue sur cette baie de Porto Azzuro est merveilleuse. Repas composé de très bons petits plats, arrosés de Champagne ou Whisky pour la santé de nos artères. C'était le grand luxe.

Le lendemain matin, Patrice et Diana nous suggèrent de rester encore une nuit à quai en attendant que le vent se calme. Dans l'après midi avec Michel Ginoux nous partons visiter le village de Porto Azzuro en contournant le fond du golfe. Ce n'est donc que le 5 juillet que nous décidons de quitter nos places après deux nuits de « Chantiers ». Nous allons en rade à moins de 500 m, dans l'eau claire avec la possibilité de nous baigner. Le secteur est infesté de petites méduses très douloureuses au contact. Vous connaissez un remède efficace à défaut d'ammoniaque ?

La prudence à la baignade était de mise. Tout s'est bien passé. De bateau en bateau les conversations se suivent sur « Radio Rosette » et nous décidons d'aller le 6 au soir au restaurant qui surplombe la baie. Nous partons avec nos annexes à ce restaurant où se trouve un « wharf » pour accoster. La vue est imprenable et l'on voit nos bateaux en rade sous un très beau coucher de soleil.

Le lendemain, 7 juillet nous levons l'ancre pour aller rejoindre Michel Monbaylet en rade à Portoferraio, ce dernier est parti plus tôt afin de trouver des pièces pour le moteur de son annexe.
Nous contournons les caps et entrons en communication avec lui pour nous diriger vers sa position. Nous passons le dernier cap « Capo della Vita » et suivons, sur ses conseils, l'axe des ferries. PRINCE est à l'ancre, bien à l'abri d'une petite colline qui masque le vent de Sud faiblissant.
Deux nuits au mouillage avec un calme agréable et peu de bateaux à l'ancre, nos bateaux ayant pris les meilleures places au pied de la colline. Presque tous ceux qui sont arrivés après nous ne sont pas restés, car le vent soufflait au-delà de nos mouillages.
Nous sommes dans la grande rade de « Portoferraio » dont le nom vient du fer qu'exploitaient les Etrusques puis les Romains. La prospérité due à ce minerai perdurera jusqu'au années 1970, début de la crise de l'industrie du fer. Rapidement les mines seront fermées, la dernière en 1981.
L'île est le premier lieu d'exil de Napoléon Bonaparte qui s'installera à Portoferraio dans la « Palazzina dei Mulini » devenue musée et bibliothèque Napoléon, et dans la villa Napoléonica de San Martino, sa résidence d'été. C'est grâce à la présence de l'Empereur même brève (10 mois), que Portoferraio comme le reste de l'île connaît un important développement.
Nous avons porté durant notre séjour à Elbe le pavillon de courtoisie de cette île italienne qui aurait pu être française. C'est l'empereur Napoléon Bonaparte, lors son premier exil à Elbe, qui a créé ce pavillon blanc avec une diagonale rouge comportant 3 abeilles d'or.
Les abeilles, symbole d'immortalité et de résurrection, furent choisies afin de rattacher la nouvelle dynastie aux origines de la France. En effet, des abeilles d'or avaient été découvertes en 1653 à Tournai dans le tombeau de Childéric 1er, fondateur en 457 de la dynastie mérovingienne et père de Clovis. Elles sont considérées comme le plus ancien emblème des souverains de la France.

Le 9 juillet nous quittons le mouillage pour aller au port, faire un tour dans la capitale de l'île et diner au restaurant. Patrice nous trouve des places dans un « Cantieri Navali Portoferraio » du sigle ESAOM CESA et nous voilà partis en file indienne à quelques centaines de mètres nous amarrer à un quai.
Sortant du « Cantieri » en longeant le quai des ferries, nous sommes partis à travers des rues que seuls Patrice et Michel connaissaient. Elles se ressemblent toutes et j'y serais encore à l'heure actuelle si je ne les avais pas suivi.
Un restaurant à l'italienne, avec le décor et les intonations chantantes de cette langue, c'est du spectacle !

Le départ est prévu pour demain matin pas trop tôt – ce qui plait à tout le monde – pour une escale qui sera technique et pratique à la fois, puisque Patrice souhaite que nous soyons à Livourne dans deux jours et assez tôt le matin pour remonter vers Pise par un canal de 9 MN environ. C'est un peu l'inconnu ! Si un ami m'avait dit lorsque j'étais « Voileux » - Un jour tu iras à Pise avec ton bateau ? Je lui aurais demandé combien de Whiskies il avait déjà bu…J'étais bien allé à Pise, jeune, comme bon nombre d'entre nous, mais je n'aurais jamais pu imaginer y retourner sur mon bateau.

Le canal du Navicelli a été construit sous le règne de Cosme 1er de Médicis au XVI Siècle pour relier Pise et Florence au port de Livourne. C'est ce dernier, plus ou moins désaffecté, que nous devons prendre. J'ai bien vu comme mes amis la vidéo qui nous a été envoyée par Patrice. Nous devons avoir un tirant d'air permettant de passer sous un pont fixe. D'autres se lèvent ou tournent mais ce n'est pas aussi simple sans carte. Le canal est rectiligne…. Heureusement ! C'est ce challenge qui m'a plu, et l'originalité de cet objectif à atteindre qui m'a passionné. C'est un peu de la folie mais n'est-ce pas ce peu de folie qui nous faite vivre ?

Nous partons de l'ile d'Elbe où nous sommes restés 11 jours bien remplis. Nous prenons la route au nord en évitant les ferries vers le port « cala de Médici », distant de 30 Mn, que je ne connais « ni des lèvres ni des dents » comme disait Coluche, où nous resterons en « stand-by » avant de traverser le port de commerce de Livourne. Tout au fond selon les cartes, nous trouverons une « sortie » assez étroite qui sera le début de notre canal.

ELBE – MEDICI 36 MN

Tiens donc, comme c'est étrange !! Nous retrouvons le nom de Médici pour ce port de plaisance extra moderne et tout récent qui est à quelques nautiques de Livourne.

La mer est belle avec un petit clapot. Nous avançons donc vers ce port de Médici ou « La Caletta » dont j'ai, par Patrice, les coordonnées GPS sans autre information.

La côte après Plombino est plate, pas beaucoup de relief et peu d'attrait. Après 4 h 45 de route nous arrivons. Dieu sait qu'il est difficile à voir, car les enrochements de protection sur toute sa face exposée à la mer sont élevés Nous ne voyons que des mâts nous indiquant que derrière, il y a bien un port.
Surprise, car après l'entrée assez large et bien organisée avec les approvisionnements de carburant, ce port est bien dessiné pour un maximum de places utilisables, garages et parkings, places abritées, espaces commerciaux. C'est la démonstration de la « plaisance business » qui fleurit partout et plus ici qu'ailleurs. Après un premier poste à droite de l'entrée, nous déménageons tous vers un ponton proche des quelques activités commerciales. C'est le pied. !

Le soir sur le ponton, toutes les tables disponibles sont déployées au milieu et nous fêtons en cœur l'anniversaire de Michel Monbaylet.
Cette escale technique avant notre entrée à Livourne pour prendre le canal Navicelli était bienvenue. Outre les possibilités pratiques offertes, c'est un port qui a été créé par les nécessités de la croissance de la plaisance avec énormément de facilités pour satisfaire une clientèle exigeante. Il n'a pas encore d'âme mais cela viendra peut être.

PORTO MEDICI – CANTIERI NAVALE PISA
10 MN pour Livourne et 10 pour Pise par le canal

Dès 6h les équipages sont debout pour les préparatifs. Mise en route des moteurs de nos bateaux à 7h30.
C'est donc le départ pour une aventure peu commune, que nous allons vivre.

La mer est belle et nous suivons la côte. Nous devons entrer dans le port de commerce de Livourne par le sud. Jusque là tout le monde est d'accord, aucun d'entre nous n'ayant le plaisir de connaître le coin.

Nous continuons notre route dans ce début de matinée avec un soleil qui apparaît prudemment. Nous contournons un cap très arrondi où se trouvent

des constructions privées et résidentielles. L'entrée du port de Livourne se précise. Nous regardons avec prudence un paquebot qui arrive du large pour entrer dans le port presque en même temps que nous, mais son relèvement qui était jusqu'à présent constant évolue, et nos trajectoires ne se croisent plus.
L'entrée sud s'agrandit et nous voila dans le port. Nous passons assez vite sur demande de la capitainerie car le trafic est important. Nous apercevons devant nous contre les quais des bateaux de 10 étages, monstrueux à côté de nos esquifs. C'est très impressionnant. Plus loin, sur un autre quai, des grues immenses chargent un porte-containers. Nous sommes des Lilliputiens dans un monde surnaturel pour nos bateaux de plaisance. Cela nous invite à une grande humilité à bord de nos bateaux.

La direction est prise avec une très légère correction vers la gauche, pour aller au fond du port vers le canal des Navicelli, plutôt que vers la droite qui est un « cul de sac » .Le choix est bon car dans cette darse où se trouvent néanmoins des Tankers de grosses pointures, nous voyons apparaître le début du canal avec deux ponts assez bas.

Nous restons en « stand by », attendant que Patrice obtienne les autorisations pour l'ouverture des ponts, nous permettant ainsi d'accéder à notre nouvelle route : IL CANALE DEI NAVICELLI.

Nous devons en effet faire lever deux ponts et tourner un 3ème afin de pouvoir franchir les quelques mètres nous séparant du canal. Nous sommes dans un chenal dragué à 2 m, dont la largeur n'excède pas 8 mètres. Il s'agit de rester bien au milieu car nous avons peu d'eau sous la quille et la plus grande prudence est requise.

Avec le feu vert des autorités portuaires, nous nous suivons à très faible vitesse en laissant juste ce qu'il faut de distance pour pouvoir s'arrêter si nécessaire. Nous passons les 3 premiers ponts : un fixe, un pont-levis et un tournant, ceci en moins de 150m.

Après ces trois ponts passés sans problème, nous cherchons prudemment l'entrée, découvrant deux canaux l'un directement à droite à 90° et l'autre un peu plus loin à droite aussi, mais à 70/80°. Un léger ralentissement de la flottille nous laisse tous interrogatifs sur le choix de la voie à prendre, mais malgré ce léger flottement, nous prenons l'entrée du canal. Le premier canal juste à droite, était une voie trompeuse et très peu profonde.

Les échouements dans ce secteur sont toujours possibles mais sans aucune gravité, car c'est de la vase sur fond meuble, comme pour les Bretons qui échouent leurs bateaux béquillés afin de caréner entre deux marées.

La largeur de la voie navigable réduite à 8 mètres au passage des ponts de l'entrée, laisse peu de marge à nos Grand Banks au bau de 4,15 ou 4,20. Il fallait donc être vigilant.

Heureux d'être passés sans encombre, nous suivons le canal, bien au milieu car le fond remonte sur les bords. Patrice sur SUNSEED l'a vécu lorsqu' il a voulu aller vers un quai tout neuf, qui aurait pu nous accueillir pour déjeuner mais, avançant à très faible vitesse il a dû s'arrêter et reculer sans même pouvoir faire demi-tour.
Au loin, c'est à dire tout droit on aperçoit une barge qui drague les fonds (il était temps) et le canal continue bordé d'arbres et d'un chemin peut être de halage. Nous longeons un camp militaire, Le Navicelli présente des paysages agréables, arborés et ombragés. D'un côté il y a un filet carré qui se baisse pour pêcher les poissons. Ces derniers ont si peu d'air dans cette eau non oxygénée et peu renouvelée, que les poissons sont en surface pour gober l'air. L'eau est verte complètement pourrie, alors qu'à l'origine elle coulait et venait d'un bras de l'Arno

Nous longeons des chantiers navals, activité principale de ce canal. Le premier est aux abords d'un pont et lorsque nous passons, un des ouvriers, voyant un Grand Banks, s'arrête et regarde éberlué ce « paumé » qui se déplace sur ce canal partiellement désaffecté à la navigation, mais lorsqu'il en voit un deuxième et ainsi de suite jusqu'au quatrième il appelle ses copains. Nous avons été l'attraction du moment.
Près d'un de ces chantiers nous attendons le préposé à l'ouverture du pont. Il arrive à vélo à des heures très variable. Le pont suivant est fixe et ça passe. Nous ne sommes plus très loin de notre but qui est encore en bordure d'un chantier naval.
Après un dernier chantier sur notre tribord et de nombreux hangars de construction récente, nous arrivons au bout du canal, dit navigable, dans une sorte de darse permettant d'abriter plusieurs bateaux. Des bouées jalonnent ce grand rectangle montrant que la profondeur est très faible. Nous faisons demi-tour pour aller déjeuner quelques centaines de mètres en arrière et en éclaireur Patrice et Michel vont s'assurer que c'est bien là. Nous sommes arrivés....

Il fait une chaleur torride et nous n'avons ni eau ni électricité. Patrice va chercher des responsables et dans l'après midi des techniciens se mettent en quatre pour nous apporter un immense panneau muni de prises pour notre alimentation électrique. Quant à l'eau, il nous faudra économiser. Heureusement que nos Grand Banks sont de véritables chameaux. !!
Surtout n'utilisez pas l'eau du Navicelli pour vos WC, elle est verte et polluée.

Il faut reconnaître que nous sommes tout de même reçus comme des pionniers. La soirée est tellement chaude qu'en ce qui me concerne je commence ma

nuit au Fly. Le lendemain la presse est reçue par Patrice et nous avons droit à la « photo de famille ». L'interview a lieu à bord de SUNSEED. Les flashs crépitent…Nous aurons peut être un article dans « El Tirreneo » !

Après la visite de Pise, soirée au restaurant Antica Trattoria «da Bruno». Très bon et très fin restaurant déjà connu par deux d'entre nous. Nous rejoignons nos bateau en taxi et passons une bonne nuit . Demain nous partons à 8 h.

PISE- LA SPEZZIA – Port Mirabello : 48 MN
10 de canal et 38 en mer

Nous sommes tous prêts ce 14 juillet 2011 et nous partons des chantiers de Pise très exactement à 8h pour rejoindre Livourne et La Spezzia. Nous connaissons maintenant la route et nous faisons des pointes à 6 / 7 noeuds.

Le premier pont assez haut est passé à pleine vitesse, nous faisons un arrêt au 2ème pour attendre le préposé à l'ouverture, et nous continuons jusqu'au changement de trajectoire pour entrer après les 3 derniers ponts dans le port de Livourne.
SUNSEED qui a des problèmes avec sa VHF me demande d'assurer les communications avec les services portuaires pour l'ouverture des ponts, et alors que le préposé me dit qu'il va ouvrir dans 5 à 10 minutes, un responsable de la capitainerie qui était à l'écoute lui ordonne par VHF «SUBITO » !!!!! Il faut croire que le « canard » local avait parlé de notre aventure !

A 10h00 nous sortons du port de Livourne par la sortie Nord, heureux de retrouver une eau propre pour laver les circuits de refroidissement de nos moteurs. Chacun prend son rythme car il y a une assez longue houle de plus de 1m de sud ouest que nous sentirons encore plus au milieu de ce parcours de 40 MN environ. Traversée vers l'immense rade de La Spezzia qui abrite pas moins de 5 ports ainsi que la marine nationale Italienne avec ses écoles militaires, ses constructions navales et ses gros transporteurs de marchandises au long cours. Tankers, porte-containers etc. C'est aussi à La Spezzia que se trouvent les chantiers de construction des très gros yachts de plaisance San Lorenzo.
La houle continue de plus belle et malgré les stabilisateurs de deux d'entre nous, nous montons et descendons avec un semblant d'équilibre au sommet. Mais la houle a tout de même le dessus. PRINCE qui a l'habitude et qui se trouve sans stabilos affine sa vitesse et un régime moteur pour en diminuer les effets, raison pour laquelle il se retrouve bien en avant, pour une croisière plus confortable.

Nous voilà donc arrivés aux abords de cette immense baie profonde de plusieurs nautiques. Le secteur est splendide avec ses hauteurs boisées.
Très bien abrité derrière un immense brise-houle, se trouve le port MIRABELLO. Nous entrons dans ce nouveau port très luxueux et à notre arrivée, signalée par VHF, nous sommes pris en charge par des canots qui nous accueillent et nous assurent nos amarrages. Après un bon nettoyage nos bateaux font bonne figure.

Nous prenons nos quartiers sur un quai bien équipé pour un repos mérité, après « la campagne de Pise ». Durant ce séjour, le mauvais temps règne et nous retient au port, ce qui ne nous attriste pas. Nous visitons tout : la ville, le port, les boutiques et les« CINQUE TERRA » qu'il ne faut pas rater.

Il est assez stupéfiant de voir ces villages complètement écartés du monde par leur position dans ce domaine côtier abrupt et qui en rend l'accès très difficile. On ne peut pas passer dans la région sans visiter les Cinque Terra, véritable défi à la nature, et d'une beauté à couper le souffle.

Nous sommes restés à La Spezzia 11 jours au port, ce qui nous a permis de voir pas mal de choses et de goûter de nombreuses pizzas. Nous sommes même allés dépenser quelques euros chez les shipchandlers, car ceux-ci sont très bien fournis en accastillage. Le 14 au soir, nous avons rendez-vous avec Guido PORTA, Président des Grand Banks Italie.

Son Grand Banks 59 Aleutian est magnifique et nous avons eu le plaisir d'être invités à bord pour le verre de l'amitié. Après l'échange des guidons de club et un petit discours bien tourné, (il parle très bien le français), notre ami Guido nous invitait pour le lendemain à la terrasse d'un restaurant avec vue sur le port pour un diner très fin.

Nous étions restés en contact avec Louis et Chantal de BABELOU qui auraient souhaité être avec nous, mais que des obligations avaient retenu quelques jours à terre. Néanmoins dés qu'ils furent libérés, Michel GINOUX nous annonça leur arrivée prochaine.

Deux jours avant notre retour sur la France BABELOU arriva de Varazze où il avait fait escale. Nous accueillerons Chantal et Louis à Mirabello et dès leur arrivée, nous seront invités à leur bord.

Après une visite des Cinque Terra en compagnie de Michel et Jenny ils repartiront vers Maccinaggio pour passer quelques jours en Corse. Chers Louis et Chantal, ce fut un plaisir de vous retrouver, même un court instant et nous espérons que la prochaine fois sera plus longue.
Nous partons ce 25 juillet vers Varazze qui sera la dernière escale avant de rejoindre nos ports d'attache soit directement ou par le chemin des écoliers.

LA SPEZZIA VARAZZE 63 MN

Nous partons comme d'habitude à une heure avancée de la matinée sans stress et après un bon petit déjeuner en prévision d'un déjeuner peut être plus léger. La sortie du golfe de La Spezzia de 3,5 milles, se fait avec une mer belle. Le vent étant d'ouest, nous sommes évidemment protégés. Nous passons entre l'île Palmaria et l'îlot pour écourter le trajet et prenons dés la sortie de ce passage, notre route vers Varazze qui se trouve à 66 milles et à l'ouest de Gènes. La mer est agitée.
La côte, beaucoup plus découpée, est tout à fait différente. Laissant les Cinque Terra à notre tribord, nous arrivons le long de la célèbre Riviera et ses splendides stations balnéaires très connues du « gotha » de la plaisance : Rapallo et Portofino.
Prince nous a distancés pour un plus grand confort dans la houle résiduelle. C'est donc bien avant PETIT FIDELIO que Michel et Corinne arrivent à Varazze. Ce port moderne en arc de cercle sera notre dernière escale commune puisque aux abords des côtes Françaises, WOODY et PETIT FIDELIO ont décidé de partir tôt.

Avant de se quitter après plus d'un mois de navigation de concert, nous allons fêter cette aventure au restaurant. Notre voyage mérite bien cela.

Ce diner, a été très arrosé …par un orage qui s'est abattu ce soir là.
Après ces adieux qui ne sont qu'un « AU REVOIR » nous avons regagné nos bateaux pour nous reposer et être frais pour le lendemain, la météo devant changer dans la journée.

VARAZZE - retour en France 71 MN

A 07h35 nos moteurs sont en route et nous quittons le port de Varazze avec un peu de spleen.
Quelques minutes après WOODY et PETIT FIDELIO sont au large, et font route paisible vers la France, conversant sur Radio Rosette. La mer est très belle mais vers midi les vaguelettes laissent la place à des vagues et du vent qui se lèvent par l'Est. Nos routes se sépareront à 15h30, devant la rade de Villefranche où PETIT FIDELIO va mouiller et se baigner, à l'abri et au calme. Quant à WOODY, il se dirige vers Marina Baie des Anges, son port d'attache.

Les Nautiques de 2011 sont terminées dans une excellente convivialité avec de bons moments et des éclats de rire, comme lorsque à Pise, Patrice cherchant désespérément un responsable pour notre électricité, revint harnaché d'un casque de sécurité usagé trouvé quelque part devant un hangar !!!!!
Nous avons ri de cela et de bien d'autres choses au cours de ce voyage dont nous nous souviendrons longtemps.
Bravo mon cher Patrice pour ces Nautiques très réussies.

C'est un coup de chapeau que je t'adresse car tu nous as sacrés « **Pionniers de la Promotion du Navicelli** ».

Philippe, PETIT FIDELIO

I turisti d'Oltralpe: meta del nostro viaggio era questo canale per le sue bellezze naturali

I Navicelli fanno innamorare i francesi

Quattro barche arrivate da St. Tropez e ormeggiate nella darsena pisana

PISA. Quattro imbarcazioni francesi sono giunte a Pisa alla scoperta del canale dei Navicelli e sono rimaste ormeggiate nella darsena pisana due giorni.

Il gruppo di turisti, composto da quattro coppie provenienti dalla zona di Cannes e di Nizza, aveva preso accordi nell'inverno scorso con la Navicelli spa.

L'idea della navigazione lungo il canale risale a quattro anni fa: Patrice e Diana Breuils, con la loro imbarcazione Grand banks di 13 metri, erano approdati per caso in un rimessaggio della golena d'Arno e li avevano saputo dell'esistenza del canale dei Navicelli.

«Vogliamo vedere anche la Torre dopo il restauro»

Le barche francesi ormeggiate in darsena

«Quest'anno - racconta Diana - abbiamo organizzato un viaggio con gli amici da St. Tropez a Pisa facendo tappa in Corsica e all'isola d'Elba. Siamo soci dell'associazione francese dei proprietari di Grand Banks, un'imbarcazione americana costruita a Singapore dal fascino retrò. Nata come barca da pesca, è stata poi adattata per le crociere turistiche in grande tranquillità».

Nella darsena pisana i francesi sono stati accolti dai responsabili della Navicelli spa che hanno provveduto a tutti i servizi, comprese le biciclette in uso gratuito. «In realtà - spiega Patrice - l'imbarcazione ha una grande autonomia d'acqua e carburante, ma avevamo bisogno di elettricità. Da qui ci spostiamo in taxi per raggiungere il centro storico: conosciamo già la città, ma vogliamo vedere la Torre pendente dopo il restauro, fare una passeggiata per lo shopping e cenare in un ristorante di cucina toscana. La meta del nostro viaggio era proprio il canale dei Navicelli per le sue bellezze naturali a noi ancora sconosciute».

Daniela Salvestroni

©RIPRODUZIONE RISERVATA

ELBE ET PISE : Presse écrite ou multimédia ...

Maman, les p'tits bateaux…

Nous, en Italie
On a fait le « Navicelli »
Sur ce canal, pas de brise
Mais peu d'eau jusqu'à Pise

Sortie du port de Livorno
Il y a le choix dans les canaux !
Et il suffit d'une méprise
Voilà Woody qui s'enlise.

Lors les camarguais depuis leur bord
Au prix d'un superbe effort
Le tirèrent de la mouise
De ce chenal sans balise

Plus loin, près du camp américain
Seulement quatre péquins
Que la curiosité attise
Admiraient notre entreprise

A cent mètres du drapeau
Toujours pas d'eau,
Sur le gâteau pas de cerise,
Sur le quai : pas de prise,

Mais des ritals se levant tôt
Qui à grands coups de marteau
Dès six heures précises,
Du chantier nous firent la surprise

Alors, après un diner chez Bruno
Woody, Sunseed, Prince et Petit-Fidélio
Malgré des pâtes exquises
Ont volontiers fait la valise

Nous, en Italie
On a fait le « Navicelli »
Mais, qu'on se le dise
C'est en auto, qu'on va à Pise !

Pour l'été 2011, ce devait être la Tunisie mais devant les événements dans ce pays un autre choix a dû être fait, alors pourquoi ne pas avancer un vieux projet : la Grèce Ionienne.

AVEC :

ARCOS III

Michel

MF

Le projet se décline en trois parties : rejoindre la Grèce en 15 jours, puis caboter entre les iles pendant 4 semaines, et enfin retour en 15 jours.

Départ le 19 mai d'Ajaccio, pour descendre la Sardaigne par la côte Est jusqu'à Porto Corallo.

Traversée pour la Sicile 144 milles, puis nous longeons sa côte Nord jusqu'à Messine et son détroit, pour entamer la remontée de la botte italienne jusqu'à son talon et marina di Leuca.

De là deux possibilités, soit monter vers la Croatie, ou traverser vers Othonoi la première ile Ionienne distante de 50 milles, ce que nous faisons le 2 juin soit 13 jours après notre départ.

Après cette première partie peu attrayante notamment la Calabre de Messine à marina di Leuca , quasiment rien à voir.

Puis changement de décor, dès la première ile Othonoi, avec une côte toute différente, luxuriante mélangeant maquis Corse, oliviers et cyprès plongeants dans des eaux limpides.

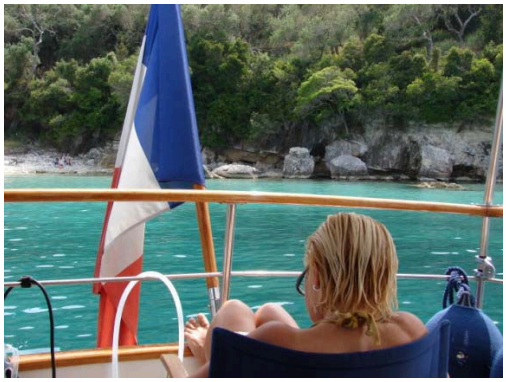
Durant 20 jours, nous allons sillonner les iles Ioniennes, tout d'abord Corfou, la plus touristique puis descente sur Paxoi et Antipaxoi , avec un surprenant Gaios.

Un bon café glacé à Gaios

Ensuite descente sur Lefkas et son canal qui débouche sur les iles de Scorpios, ile Onasis , Ithaque la tranquille, Meganisis avec ses criques profondes et abritées, et Keffalonia, qui s'ouvre juste au tourisme.

En remontant nous faisons quelques escales sur le continent grec, tout aussi beau. Puis retour à Corfou d'où nous retournons en Italie le 22 juin.

Canal de Lefkas



Mouillage à Ithaque

Syvota le ponton d'un resto

Mouillage à Fiki Kefalonia

Le retour en Corse se fera tranquillement en passant par le sud Sicile, jusqu'à Marsala d'où nous rejoignons la Sardaigne.

Nous continuons notre remontée par l'ouest de la Sardaigne, où nous retrouvons Bonne Etoile pour une soirée à Alghero, puis retour en Corse le 18 juillet.

Les Ioniennes : une destination à faire et à refaire, on y retrouve une certaine idée de la plaisance, la liberté des mouillages, et des ports publics qui vous accueillent sans stress, des paysages verdoyants, et des abris tout temps.

Seul bémol un gas oil cher, et une nourriture moyenne.

MF et Michel ARCOS III

Sur l'eau, tous les **Grand Banks** sont beaux

Argo au pays des mariniers

Non pas que la balade des Nautiques à Pise ne nous ai pas tentés, mais cette année, j'avais décidé de faire cavalier seul pour réaliser un rêve un peu fou : que notre petite-fille (Victoria, 7 ans) puisse voir du haut du Fly-bridge de l'Argo, le feu d'artifice, tiré le 13 juillet le long du canal, juste à coté du port de Montbéliard ! Et puis cela tombait bien : la réunion de l'AGBM était à Port Camargue, port tout indiqué pour accéder au fleuve par Aigues-Mortes : Un signe du destin !

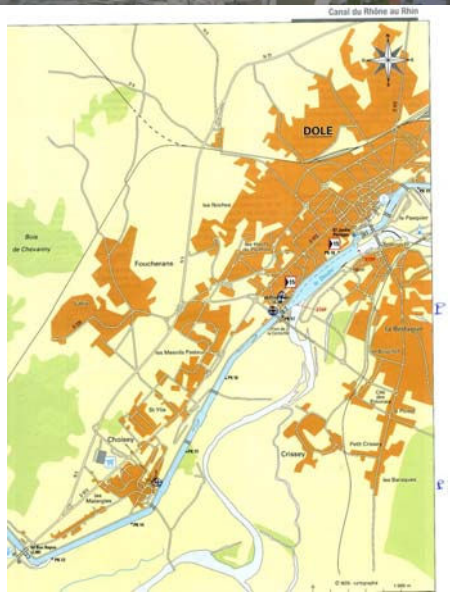
Mon idée, exprimée à Lyon lors du rendez vous de l'hiver dernier, fut retenue par notre ami Yannick avec son TAMORE DEO GRATIAS car, habitant à Chalon sur Saône, il désirait y faire remonter son GB 42 MY.

Cette idée n'avait rien d'impossible, la voie ayant été ouverte il y a bien des années par de glorieux anciens de l'AGBM : Louis Guy avait remonté son GB 36 l'IMPAVIDE jusqu'à Rouen et nos amis VAN REET avaient conduit le leur de Ostende à St Tropez, traversant la France en 19 jours.

Donc préparation du voyage cet hiver, en commençant par les guides fluviaux du Rhône, de la Saône et du canal de l'est (empruntant la vallée du Doubs). Leur lecture (leur étude devrais-je dire) me montre tout de suite la difficulté majeure : le tirant d'air dans la dernière partie, sur le Doubs : 3.50 m, et même, sous un pont 15 km avant Montbéliard : 3.48 !!!

Notre Président-Fondateur m'avait raconté avoir démonté tout ce qui dépasse au fly-bridge, avoir inondé la cale, et même avoir fait monter des ouvriers à bord, pour enfoncer son bateau au maximum au passage d'un pont bas. Donc c'est possible et on fera comme lui !

Préparation du bateau : rien de plus simple : surtout prévoir beaucoup de défenses qui seront portées à poste en permanence. Ce qui pour un marin est la marque infamante d'un manque de connaissance de l'étiquette navale devient, pour un marinier, absolument indispensable. Ajouter quatre amarres longues qui resteront à poste aux taquets, (surveiller leur rangement sur le pont) et embarquer deux vélos pliants (la place sur un bateau étant limitée !). Les moteurs dépourvus de turbo supporteront les longues navigations au ralenti. Enfin prévoir de coucher le mât, ce qui reste plutôt simple. Pour le reste, on verra sur place, juste avant de rentrer dans le canal à petit gabarit après Saint Jean de Losne.



La consultation de divers ouvrages, guides et revues (FLUVIAL, la bien nommée, à laquelle je suis abonné depuis plus de 5 ans) laisse entrevoir un monde inconnu, au vocabulaire étrange. Un mode de déplacement différent du notre, la présence du courant, et un balisage, certes appris lors du passage du permis fluvial, mais dont la disposition me laisse parfois perplexe. On y évoque une rive droite et une gauche, des balises de tirant d'air, le mouillage exprime la profondeur de l'eau, on y parle PK, vitesse limitée à 6 Km/h, bief, bollard et bajoyer … sans parler des chômages (périodes d'arrêt de la navigation pour l'entretien des écluses et des voies)

Première partie : Le Rhône

Avec Yannick, pendant la réunion de Port Camargue, nous couchons nos mâts et alors que les copains partent pour Elbe et Pise, nous entrons dans Grau du Roi, nous faire ouvrir les ponts pour accéder au canal conduisant à Aigues Mortes.

C'est que, sur l'eau douce, on ne fait pas ce que l'on veut, quand on veut et où on veut : il y a des horaires, car le marinier est tributaire des gens qui travaillent à terre pour pouvoir progresser : pontonniers et éclusiers ont des horaires, certes très étendus, mais précis. Pont tournant : 8 heures, pont levant 8h 15.

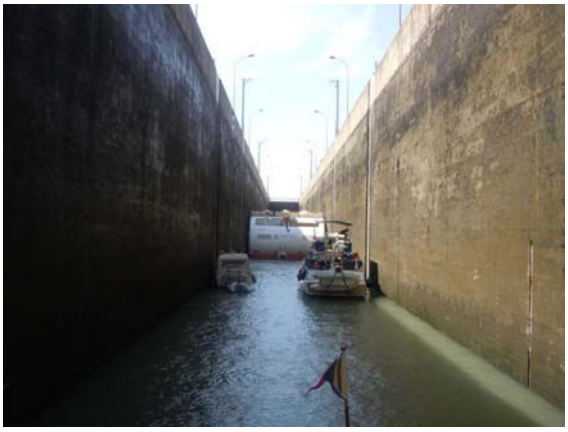
Nos bateaux provoquent une interruption de la circulation automobile… Impression de domination, d'être bien au dessus de ce monde misérable des automobilistes … On passe doucement, le temps ne compte pas pour nous …En réalité si, car Yannick est désireux de monter en cinq jours à Chalon sur Saône, donc grandes étapes, longues journées et vitesse maximum possible pour les bateaux. Tant pis, on prendra notre temps au retour.

Passé, Aigues Mortes, sous une petite pluie, on rentre dans le canal de Rhône à Sète et deux heures plus tard, l'écluse de St Gilles, au dénivelé presque insensible, nous ouvre le Petit Rhône.

Là, paysage splendide, calme et peu de courant : déjeuner pendant la route au fly : c'est que cuisiner en route devient tout aussi facile que si l'on est à quai : en eau douce pas de vague ou très peu : donc cuisine soignée par Edith mais le repas sera pris en alternance, car le barreur ne peut pas se permettre de quitter le chenal des yeux : ce n'est jamais tout droit et les écarts de barre se suivent à chaque instant.
Balises vertes à droite et rouges à gauche … donc c'est comme en mer quand on rentre dans un port … Oui, donc les balises de rive droite à notre gauche sont en rouge … Tiens ! Le rouge à droite ? Et quand on va descendre ce sera le contraire : la rive droite sera à notre droite avec des balises rouges … Avec un peu de réflexion et après un certain temps de navigation, on s'habitue mais ce n'est pas évident au début !!!

Deux heures plus tard, on rentre dans le Grand Rhône : grande largeur et courant plus sensible : 8.5 nds en surface et 6 nds sur le fond au GPS. La consultation des instruments électroniques n'est ici qu'un simple passe temps, car ils ne se révèlent pas absolument indispensables, voire même totalement inutiles.
La météo des mariniers se résout à la hauteur des plus hautes eaux navigables (les mystérieuses PHEN) : il pleut ou pas, il y a une crue ou pas ! Il y a du brouillard ou le temps est clair. Le marinier moyen n'a pas de GPS, de lecteur de carte, de sondeur, rien de tout ce qui vide allègrement la bourse du marin pour acquérir tout une foultitude d'instruments pas absolument indispensables, mais surtout propres à décorer son tableau de bord. Pas même un compas … le seul instrument qu'un marin conserverait s'il devait n'en avoir qu'un !
Les cartes sont si simples à consulter, que même les femmes… Bref on se comprend ! Et précises avec ça : au mètre près on indique une balise au PK 272.360 ! La hauteur d'eau d'une écluse : 3m 47 : au centimètre près.

Tiens, justement, la voilà notre première grande écluse du Rhône : Beaucaire dont sort justement un gros « commerce » gazier. Mais nous allons avoir le temps de contempler la porte d'aval car l'éclusier nous demande un quart d'heure heure d'attente pour problème technique … On s'amarre au ponton d'attente et, … une heure plus tard, rentre devant nous, car prioritaire, un énorme paquebot fluvial de 135 m de long et 11 m de large, nous laissant heureusement une petite place derrière lui. (Les écluses du Rhône mesurent 190m par 11.40).



Il faut attendre sagement la fin des turbulences créées par ses hélices pour s'amarrer à un bollard flottant (les deux amarres en V sur un même bollard).

Engoncés dans nos gilets de sauvetage dont le port est obligatoire, le maniement des amarres n'est pas des plus faciles (toujours tenues à la main par sécurité). Au dessus de nous, un grand mur … les portes se ferment, bruits sourds métalliques et enfin des grincements : les bollards commencent à monter le long de leurs rails, lentement au début, puis l'eau monte de plus en plus vite sans trop de remous (elle arrive par en dessous) mais chahutant un peu le bateau dont on doit tenir fermement les amarres (gants de cuir obligatoires). Le nez collé au bajoyer (la paroi de l'écluse), un œil vers le haut, l'autre surveillant le bollard, on monte les 15 mètres en 20 minutes. Finalement, ce n'est pas très impressionnant. Attendre que le « passager » sorte des portes, (gros remous au démarrage) larguer les amarres, Edith écarte un peu l'avant et on sort, contents d'avoir réussi notre première grande écluse. Cela sera d'ailleurs la seule pour ce jour, car on arrive à Avignon. On prend le « bras d'Avignon » et on passe devant la cité des Papes, splendide vue depuis le fleuve et le Pont d'Avignon où nous ne danserons pas tout en rond ce soir : il est 18h 30 et nous avons 11 heures de navigation derrière nous.

Le Pont Saint Bénezet : c'est le Pont D'Avignon. Les enfants qui le chantent, seraient sans doute bien déçus de savoir que ce n'est qu'un demi-pont !

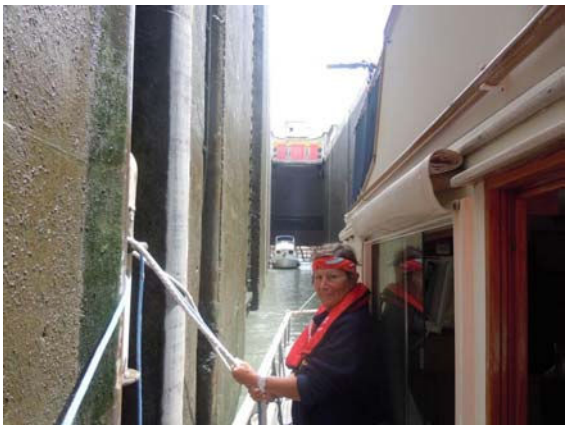
Tôt couchés, nous n'entendrons pas les bruits de la ville, même si le Quai de la Ligne est en plein cœur de la cité.

Le lendemain, jeudi 23 juin, on va faire une grande journée de 12 heures de navigation, 100 km et 4 écluses.

L'occasion de coups d'œil sur les châteaux gardant les rives du fleuve.

Passage à l'écluse de Bollène : la plus haute du Rhône avec ses 23 m de hauteur !

De loin, rien d'impressionnant, mais … Quand on approche



On se sent tout petit petit là dedans !

Quand on est passé par là, on se sent un autre bateau !

A chaque écluse, correspond une centrale hydroélectrique, mais il y a aussi d'autres centrales au bord du fleuve : Marcoule, Tricastin, le CEA de Pierrelatte et la centrale de Cruas.

Mais on y voit aussi …

Arrivée à 20 heures dans le port de Cruas, où il nous sera demandé 11 € pour la nuit. On est plus sur la Côte … Grand repos après une longue journée avec alternance de pluie, soleil et vent glacé du nord.
Le lendemain, départ à 8 h : Encore une grande journée en vue : on va faire 100 km et passer 5 écluses malgré la perte de deux heures à la première écluse de Logis-Neuf. Mais on va suivre un gros « commerce » le Bounty qui marche à 9 nœuds, car les écluses s'ouvrent pour lui. Beauchastel, Bourg les Valence, Gervans et Sablons sont passées sans perte de temps.

Le Bounty marche trop vite pour l'Argo, mais il perd du temps à l'approche des écluses, pour s'aligner et rentrer, ce qui nous laisse le temps de le rattraper. Car rentrer un bateau de 135m par 11m de large (ne laissant que 20 cm de chaque coté) demande du soin et de la lenteur !

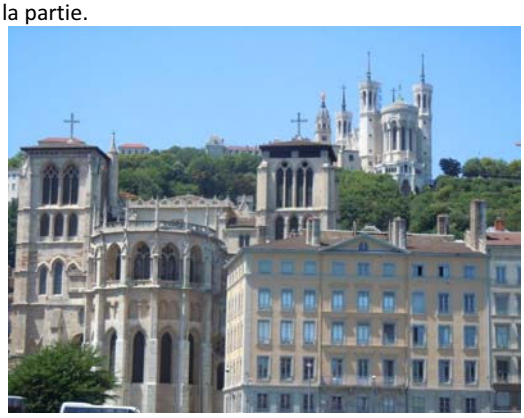
On croise toute sorte de bateaux : des gros « commerce », des petits « plaisance » et d'immenses « passagers » Le pavillon français est peu représenté mais la Hollande, l'Angleterre, la Belgique et l'Allemagne sont très présents.

En VHF, le vocabulaire des éclusiers est un peu particulier : « -Oui Monsieur, je fais monter un commerce et un plaisance et je reviens pour vous chercher … Il y a un quart d'heure d'attente » Remarque : Comme pour le coiffeur, comprendre une bonne demie heure … A l'approche des écluses, les conversations en VHF sont à sens unique : il y a un système de brouillage (?) ou de duplex qui empêche l'écoute des émissions de bateau à bateau. Donc on n'entend pas les questions, mais uniquement les réponses de l'éclusier, ce qui laisse place à toutes les suppositions possibles sur les bateaux en approche … Montant ou avalant ? Prioritaire ou pas ? Proche ou loin ? : Qui passe en premier dans l'écluse ? Ca occupe l'esprit et l'on peut prendre des paris sur le bateau que l'on va croiser ou qui nous rattrape !
Sinon pour s'occuper l'esprit, il faut surtout veiller à sa route et respecter le chenal. Un moment d'inattention, fatigué du fort vent de face et lassé du soleil, en amont d'Andance, en remontant un fort courant avec de gros remous, je suis 20 mètres trop à droite… : la punition est immédiate : je talonne et le bateau se met en travers … je me dégage doucement en arrière, mais l'émotion a été forte. Pour Yannick aussi qui me vois stoppé en travers du courant, mais à qui la même mésaventure va arriver un peu plus tard !
Enfin c'est une dure journée et l'on est heureux d'arriver au Port des Roches de Condrieux à 21 h 30, après 13 heures et demie de navigation ! Personne à cette heure tardive et l'on trouve deux places sur les pontons, parmi des bateaux dont beaucoup semblent avoir reçu la dernière visite de leur propriétaire il y a plusieurs années ! Le lendemain matin il ne nous reste que 40 km avant Lyon, où Yannick s'est promis de retrouver ses parents et un de ses frères pour le déjeuner.

On passe sous les berges des Côtes Rôties, admirant les vignobles et les châteaux accrochés aux pentes. Deux écluses plus tard, on est à la confluence du Rhône et de la Saône.

Le quartier moderne Lyon-Confluence

A13 h 30 amarrage en quai de Saône, en amont du pont Bonaparte, juste sous Notre Dame de Fourvière et la Cathédrale Saint Jean. Splendide, d'autant que le soleil est de la partie.

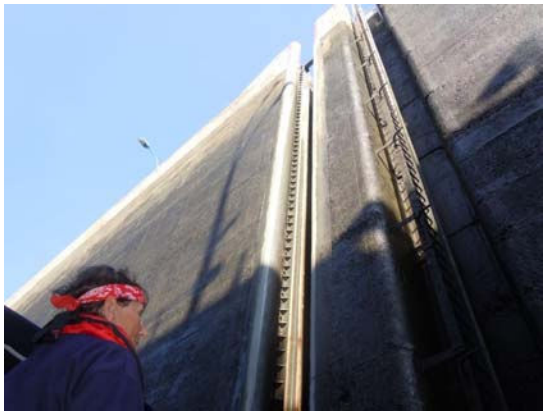


C'est fini pour le Rhône, remonté un peu vite, en trois jours et demie mais le voyage ne s'arrête pas là : ce soir, on dormira à Montmerle sur Saône, 50 km plus haut, après un diner « cuisses de grenouilles » au restaurant !
Quelques images pêle-mêle avant de quitter le Rhône

Il y a même des écueils !

Petit Rhône : Un peu de place SVP !

Prenant l'écluse, des cygnes !



La suite, la remontée de la Saône puis du canal de l'Est jusqu'à Montbéliard, dans votre bulletin habituel N° 48 : En route pour de nouvelles aventures !

Les Iles d'Or Retrouvailles amicales en septembre

Route à l'ouest

Bricoler un peu …

Retrouver les amis

Se baigner

Pêcher la soupe

La fabuleuse soupe de Louis

Et les tartes GB made !

Rendez vous de printempsde l'AGBM

Dernier week-end de mars 2012 : 2 à 3 jours

pour nous retrouver

ESCAPADE EN BORDELAIS

Visite d'un château et de sa cave

Repas sur place

BALADE SUR LE BASSIN (il n'en existe qu'un !), Déjeuner dans une cabane à huitre. (Il y a aussi du pâté …)

Les modalités vous seront précisées par courriel et sur notre site internet en temps voulu

LE RENDEZ VOUS D'ETE DE 2012

PORQUEROLLES

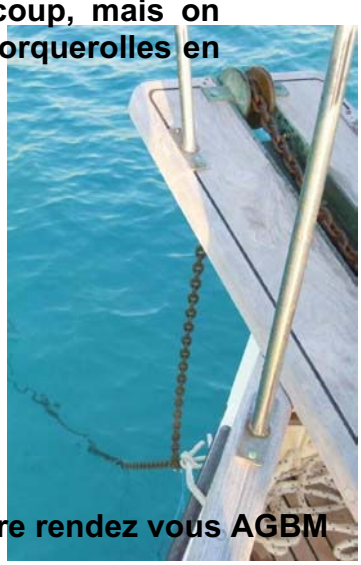
DU 10 AU 16 SEPTEMBRE

Le séjour pourra se poursuivre aux mêmes conditions tarifaires préférentielles (- 50%) jusqu'au 22 septembre pour ceux qui le désirent.

Une île n'est pas un endroit comme les autres, et Porquerolles a toujours pour les marins, un parfum particulier.

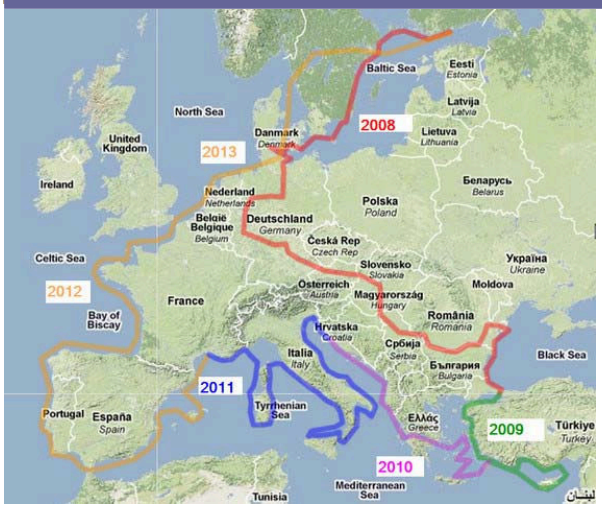
Après vos croisières d'été, après le rush touristique, réservez votre emploi du temps pour venir retrouver les amis, rassembler nos bateaux, faire du tourisme régional, vous détendre, vous baigner, vous promener, partager de bons moments et de bons repas …

Et si Neptune, Eole et Hélios nous sont favorables, (ca fait beaucoup, mais on peut toujours espérer !) Porquerolles en septembre : un rêve …



10 au 16 septembre 2012, réservez vous pour votre rendez vous AGBM

Soir de gala :
Tout le monde
il est beau ...



Dans la catégorie « Grands Voyageurs » une mention spéciale est accordée à RUMBALOTTE, pour son tour d'Europe. Passant par la France, ils sont devenus membres de l'AGBM. Parti d'Helsinki il y a 4 ans, leur GB 36 CL va hiverner à Port St Louis du Rhône, avant d'entamer la remontée via le Rhône, Paris et les canaux du nord. (Modifiant le projet initial du tour de l'Espagne)

Mer Baltique, Rhin et Danube, Mer Noire, Turquie, Grèce, Croatie, Italie : quelques uns des pays visités. Il n'est pas indispensable de parler le finnois pour parcourir leur site : Si vous voulez voyager en image, visitez leur blog : **http://www.rumbalotte.fi/** Ca fait rêver !

Sur une idée de Philippe Dumont, de ANCETILE, nous avons tous sur nos bateaux ou dans le coin d'un garage, au fond d'une caisse ou sur une étagère, des « ça-peut ». Vous savez, ces choses que l'on garde, qui nous encombrent mais que l'on conserve car ça peut servir un jour. Surtout des pièces détachées concernant les GB « retired models » : ameublement, pièces d'accastillage ou quincaillerie, pièces moteurs. Notre site internet pourrait proposer ainsi une rubrique : **Je propose, je recherche**. Une photo et une phrase de texte … Qu'en pensez vous, intéressant non ?

Louis Moureau, en organisant le concours de matelotage nous a offert l'occasion d'un grand moment de rigolade. Encouragés par tous, les participants ont mis tout leur cœur et leur habileté dans la confection d'un nœud de chaise, le lancer d'une amarre, ou la fixation d'une défense. Sachez que notre Président, ouvreur, était hors concours. Il a réalisé le meilleur temps au 1er essai ! 25s 85. Comme quoi, bon sang ne saurait mentir !!! Appliquant le même proverbe, dans la catégorie « femmes », la gagnante est …Chantal Moureau… 34s 04 au 1er essai ! Avec son mari comme entraineur, elle était à bonne école.

Les ventes d'articles de notre « Boutique » ont lieu lors de nos rassemblements d'été. Il s'agit là d'un agréable moyen de se fournir en divers articles d'excellente qualité, siglés AGBM. Mais cela reste l'unique occasion, l'organisation de cette vente étant un gros travail de préparation.
Vous trouverez dans notre bulletin suivant, la liste des divers articles, avec description et prix, afin de pouvoir faire votre choix à l'avance. Les responsables de la boutique pourraient avoir un site de vente à distance hébergé par notre site internet, afin de satisfaire nos membres n'ayant pas l'occasion de rendre à notre rassemblement annuel … On y réfléchit …

IMPORTANT : Le Secrétaire profite de cet espace pour rappeler à tous les membres de vérifier leurs adresses parues dans **l'annuaire AGBM**, afin de faire les éventuelles corrections nécessaires, et de communiquer leurs adresses E-mail pour ceux dont nous ignorons encore les coordonnées Internet

La rédaction remercie particulièrement les membres, en plus de ceux du bureau, qui, par leurs contributions, soit pour les textes d'articles, soit pour les crédits photos, ainsi que pour l'impression, ont permis la réalisation de notre bulletin. Louis-Guy et Philippe pour les textes, la capitainerie de Port Camargue, Michel, Jean Pierre, Jean, Geneviève, Michelle, Philippe, Patrice, Michel (encore un !) Yannick pour les photos, et pour l'impression Pierre, Merci à tous.

Petites annonces AGBM

Vends LADY COÏ , **GB 36 Classic, année 1979**, polyester,
Moteurs 120 CV Ford. Réservoirs neufs, taux bordeaux,
Bateau très bien entretenu, sous pavillon monégasque
Prix : 94 000 euros
Contact : Corinne Lorenzi, tel : 06.16.92.33.12

Vends 1 **place de port** pour bateau de 12 m à Marina Yasmine, Hammamet, Tunisie. Bord à quai, borne électricité, eau, téléphone, TV. Chantier Rodriguez sur place avec équipements ultramodernes. Climat idéal, accès facile Méditerranée Ouest et Est. Reste 26 années d'amodiation. Prix : 25 000 euros
Contact : Marc Fischer : 06 13 27 02 41 ou marc.fischer4@orange.fr

Exceptionnel : Cause santé, vends VENALIC **GB 42 MY 1989**, Excellent état, 2 Caterpillar 210 CV, 3 cabines doubles, 2 salles de bains, toilettes de 2008. Réfrigérateur, congélateur, plaque de cuisson, four à gaz, chauffage et air conditionné, Audio et TV. Propulseur d'étrave, électronique de navigation complète, plate-forme hydraulique pour annexe. Place de port pour 1 an.
Prix : 190 000 euros
Michel Babin-Chevaye : 05 55 35 86 37 ou 06 07 64 43 25
michel.babinchevaye@sfr.fr

Vends GB 50 année 1975, 2 moteurs Iveco 270 CV de 1984, 2 groupes électrogènes, stabilisateurs Wesmar, passerelle hydraulique, fly équipé d'une grue, bateau parfaitement entretenu
Prix : 175 000 euros
Marc Donarier : 06 85 52 78 05, donariermarc@aol.com

OCCASION GUINDEAU

Marque: LOFRANS
Type : FALKON 1500 Watts 12 Volts
Laqué blanc
Barbotin: pour chaîne de 10mm (ou 12mm)
Prix : 900 euros Contact: Michel Monbaylet : 06 80 06 23 96

Les annonces de ce bulletin sont faites sous la responsabilité des annonceurs et n'engagent d'aucune manière la responsabilité de l'Amicale

BIENVENUE AUX NOUVEAUX MEMBRES

Nous étions 15 bateaux de l'Amicale au rendez-vous de Port Camargue et parmi ceux ci, malgré l'éloignement, 4 nouveaux équipages avaient fait le déplacement. Il est toujours agréable au sein de l'Amicale de mettre un visage sur un nom, ou un nom sur un visage, et voici donc les portraits de nos « jeunes » membres, auxquels s'ajoutent Rumbalotte de Helsinki et Le Bouchon, resté 1 an en Tunisie.

Guy et Muriel JARADIN–VANDEBROECK avec ULYSSE IV 48 M.Y.

Philippe et Chantal GRANEL avec PETIT FIDELIO 42 E.

Philippe et Geneviève DUMONT avec ANCETILE 48 M.Y.

Yannick et Marie-Laure DUBAIL avec TAMORE DEO GRACIAS 42 M.Y.

Michael et Ulla EIDAM avec RUMBALOTTE, 36 CL.
De passage à Golfe Juan lors de leur tour d'Europe (voir « bouteilles à la mer »)

Pierre et Pascale DELOZIERE avec LE BOUCHON, 42 M.Y.

FOS SUR FOG

Par Michel du WOODY

Ce lundi 13 juin après une belle nuit de repos au Vieux-Port de Marseille, et avoir consulté les météos française, américaine et même israélienne, tels les 3 mousquetaires nous partîmes tous les 4 – ARGO, BABELOU, TAMORE et WOODY - vers Port-Camargue afin d'y participer à notre rassemblement annuel.

Comme prévu, la mer était d'huile et notre ami Louis, sur le canal 72, nous décrivait le paysage, dévoilant même imprudemment certains de ses lieux de pêche à la dorade, j'y ajoutais mes propres souvenirs qui se résumaient à faire la soupe de poisson avec mon père à proximité de la calanque de Niolon.

Nous savions que plus loin, le paysage allait perdre de son éclat avec les installations pétrolifères du golfe de Fos et devenir monotone le long du long banc de sable que constitue en mer la Camargue depuis le delta du Rhône.

Or, certainement pour nous distraire de cette paisible balade, voire pour nous cacher ce paysage insipide, Poséidon nous envoya un brouillard à couper au couteau.
Nos 4 bateaux étaient certes dotés de GPS qui continuèrent à fonctionner mais, en l'occurrence, les radars de 2 des nôtres auraient du être plus utiles.

Mais l'expérience faisait défaut. Louis qui m'intima l'ordre de stopper alors que j'étais à quelques mètres de lui disparu avec son précieux matériel de détection et nous ne le revîmes qu'au beau jour, beaucoup plus tard.
Xavier, qui recevait l'AIS, nous précisait qu'il ne recevait aucune donnée émise par un quelconque navire mais nous savions que nous traversions une zone habituellement encombrée par d'énormes tankers.

Notre secret espoir fût que les dockers de Fos sur mer aient entamé une de ces grèves surprise dont ils ont le secret et décidâmes néanmoins de faire fonctionner à intervalles réguliers nos cornes de brumes. Soyons francs, leur son lugubre ne fit rien pour détendre l'atmosphère. Aussi n'étais je pas franchement détendu bien qu'essayant de ne pas transmettre mon inquiétude à mon épouse, toujours à mes côtés au fly quand nous naviguons.

Yannick, décida alors de rapprocher TAMORE de WOODY pour rassurer sa femme dans l'espoir qu'elle prenne exemple sur la mienne, sensée être décontractée. Ce rapprochement n'eût pas l'effet escompté, car à ce moment là, sur un ton flegmatique que je ne lui connaissais pas dans les moments délicats, ma moitié me posa la question suivante :

- Où sont les gilets de sauvetage ?
- Dans le coffre, sous tes fesses, pourquoi ? lui répondis je étonné car c'était la première fois qu'elle m'interrogeait sur le sujet malgré quelques gros grains essuyés par le passé.

Mettant un gilet à l'envers – devant derrière – elle ajouta :

- Je veux que l'on retrouve mon corps si un pétrolier nous coupe en deux, il n'y a pas de sifflet sur ce gilet ?
- Bien sur qu'il y a un sifflet mais actuellement il est sous tes fesses, ce n'est pas par là que tu pourras siffler, tu devrais mettre le gilet à l'endroit.

Yannick eut beau invoquer le froid pour expliquer ce surplus vestimentaire, inutile de dire que l'aspect figé de Jenny, avec le flotteur arrière lui relevant le menton ne fit rien pour tranquilliser Marie-Laure qui l'observait depuis le fly de TAMORE.
Ce n'est qu'après plus de 2 heures de navigation à l'aveugle, qu'avec le plus grand des plaisirs nous retrouvâmes le soleil, et le gilet, sa place dans le coffre.