



JOURNAL

des Membres et Amis du Yacht-Club de St-Trojan

Renaissance de la Voile Traditionnelle et du Yachting Classique

Bulletin n°1- Saison 1993

Les régates de Saint-Trojan renaissent

Plus de quarante ans après leur disparition, six vieux gréements ont donné le 16 août 1992 une nouvelle jeunesse à la plus ancienne épreuve sportive du sud de l'île d'Oléron.

La veille déjà de ce mémorable 16 Août 1992, une légère excitation était perceptible sur cette Petite Plage que nous connaissons tous. *Tsin Tao*, une jolie petite lasse grée à corne, était venue en fin de soirée rejoindre, devant les deux cupressus du boulevard, *L'Indépendant* et *Gardénia*, les deux cotres auriques familiers des lieux.

Les préparatifs

L'équipage du cotre noir avait passé l'après-midi sur la grève où, renouant avec les traditions, il avait, comme le faisaient il y a un siècle les marins de Saint-Trojan les veilles de régate, redonné un coup de peinture et parfait les vernis. En relevant la tête, nos hommes pouvaient apercevoir à l'horizon, le gréement effilé d'un dragon qui semblait reconnaître le terrain pour le lendemain. Bien que les instructions de course n'aient pas été encore communiquées de façon précise, il avait été arrêté que nous régaterions, dans l'ignorance de l'ancien parcours, entre la balise du chenal du port de Saint-Trojan, la bouée des Meules et celle de la Palette. Cela nous permettait, comme autrefois, de fixer la ligne de départ et d'arrivée devant la Petite Plage.

La régate

Le grand jour est arrivé. Le rendez-vous avait été fixé à 16 heures devant la villa "TEFKIRA", mais le flot paresseux n'ayant pas répondu assez docilement à notre convocation, seul *Tsin Tao* flottait à l'heure dite. L'équipage Depoix junior, en profitait pour envoyer les premiers leurs voiles. Au



Yacht Club de Saint-Trojan - Association Loi 1901 - J.O 32/2800 - 105 76 P du 27.07.92

6, Rue Nansouty - 75014 Paris - Tél (16-1) 45 88 06 57

En Saison : Hôtel L'Embrun - Allée des Mimosas - 17370 Saint-Trojan-Les-Bains - Tél (16) 46 76 00 37

large, plusieurs autres concurrents attendaient, plus ou moins patiemment, de pouvoir approcher de la plage. *Pépé Charlot II*, le requin de la veille magnifiquement restauré par la famille Charrié, tirait des bords du côté de Trompesot. *Néness*, le beau cotre ostréicole blanc de Monsieur Charles Depoix, faisait de même au large de l'appontement en compagnie du *Galion*, motor-yacht de l'immédiat après-guerre qui, pour l'occasion, était l'un de nos deux bateaux-comité. Lorsque la marée y mit enfin du sien, les participants se réunirent devant la Petite Plage où déjà les badauds s'étaient rassemblés en grand nombre, attirés par l'insolite du spectacle. Nous eûmes la bonne surprise de découvrir qu'un concurrent inattendu s'était joint à nous à notre plus grande joie. *Le Petit Pêcheur*, une lasse qui venait tout juste d'être régrée, témoignait ainsi de la vivacité du mouvement, qui partout en France, fait renaître chaque jour davantage la voile traditionnelle.

Instructions de course distribuées, les six bateaux focs, trinquettes, flèches et grands voiles gonflés par une petite brise d'ouest, pavillons envoyés en tête de corne ou de mâ, croisaient maintenant toutes voiles dehors, à quelques mètres de la plage, dans l'attente du départ.

Le *Galion* et la vedette de Pierre Bessède, qui gentiment avait accepté de siéger au comité de course, prirent leur place un peu plus au large. Tout était prêt, le départ pouvait être donné.

Le départ

Après l'envoi des signaux habituels, dix et cinq minutes avant le départ, alors que les équipages s'observaient d'un bord à l'autre non sans aménité bien sûr, plusieurs unités s'étaient déjà élancées pour passer la ligne juste au moment où retentirait le coup de trompe tant attendu. Certains diront même avoir entendu, sur des voiliers concurrents, le tacticien du bord décompter les secondes au chronomètre. Mais nous pensons que ces esprits chagrins ont confondu régates de Saint-Trojan et America Cup! Le meilleur esprit sportif devait régner d'un bout à l'autre de l'épreuve. Même ceux qui, lourdement chargés, auraient gagné quelques précieux dixièmes de noeud en se délestant de leurs planchers, du moteur ou bien du coéquipier le moins utile, ne l'ont pas fait! Mais ils le regrettent sans doute...

Ils sont partis

Croyez-moi! Au coup de trompe marquant le moment fatidique, la course était engagée. Presque simultanément, *Gardénia* coupait la ligne de départ alors que *Tsin Tao*, dont le pittoresque équipage avait entonné un magnifique chant de marin où il était question comme il se doit de tafia et de filles, arrivait à sa hauteur. Juste derrière, le dragon qui arborait déjà une belle



Remise de la coupe à l'équipage vainqueur *Pépé Charlot II*

moustache d'écume sous son étrave, s'était lancé devant *L'Indépendant*, *Néness* et *Le Petit Pêcheur*.

virement de bord plus court; mais cette manoeuvre de la dernière chance ne changea rien au cours inexorable des événements.

Le combat fait rage

Alors même que nous étions au grand largue, cap sur la balise du port, la suprématie de *Pépé Charlot II* s'affirmait sans contestation. Le dragon venait doubler successivement *Gardénia* et *Tsin Tao* et prenait, pour ne plus la quitter, la tête de la régates. Si la situation semblait acquise en tête de course, un combat farouche faisait rage derrière. La petite lasse immaculée, barrée par Eric Depoix, s'accrochait au sillage du *Gardénia* qui, lui-même, livrait une lutte sans merci à *L'Indépendant*. Ce dernier, après être revenu à la hauteur du cotre noir, le dévota et s'échappait insensiblement. Un instant, l'équipage du *Gardénia* espéra forcer le passage au moment où les trois bateaux abordaient la première marque. Mais, faute d'être suffisamment engagé - il ne manqua guère que quelques brasses - le cotre blanc et bleu prit le meilleur. Guy Charrié qui officiait, nous montra à cette occasion que ni les bateaux ni le coin n'avaient de secrets pour lui.

Sur le bord suivant, qui nous emmenait au largue, vers la bouée des Meules, les écarts devaient se creuser. Le dragon caracolait en tête suivi du cotre blanc et bleu, du *Gardénia*, du *Tsin Tao*, du *Néness* et du *Petit Pêcheur* qui, défavorisé par le peu de brise, remontait lentement.

Le troisième bord en direction de la bouée de la Palette, s'effectuant au prés, aurait pu apporter des modifications au classement, mais il n'en fût rien. Le dragon s'acquitta de sa tâche sans sourcilier, les cotres auriques affichaient quelques difficultés à remonter ainsi au vent. Ralentissant leur allure et obligés de tirer des bords, les voiliers à corne jouaient leur va-tout. *Tsin Tao* entamait une belle remontée et, de son côté, *Gardénia* crut un instant regagner sur son adversaire blanc et bleu à la faveur d'un

Ils arrivent ! ...

L'issue de la régates allait être retardée par les caprices de notre petite brise qui nous faussa compagnie aux abords de l'appontement. La faiblesse du vent, conjuguée au renversement de marée et au fait que nous étions maintenant abrités par l'île, allait subitement ralentir l'arrivée des concurrents, comme pour offrir aux estivants nombreux, réunis sur La Petite Plage, un supplément de beauté et d'élégance, à la vue de ces bateaux d'un autre temps.

Pépé Charlot II passa néanmoins la ligne le premier, après 47 minutes et 45 secondes de course, devenant ainsi le digne successeur d'une longue lignée de bateaux qui avaient remporté, par le passé, la régates de Saint-Trojan. *L'Indépendant* devait lui aussi passer la ligne d'arrivée au son des cornes de brume des deux bateaux comité, 24 minutes et 41 secondes après le vainqueur, suivi du *Gardénia* 12 minutes plus tard et du *Tsin Tao* qui venait en quatrième position. *Néness* et *Le Petit Pêcheur*, trahis par le vent et pris par la renverse de courant, ne purent terminer la course.

La remise de la coupe

Tous les équipages se réunirent le soir au club-house, chez notre ami Claes, au bar de L'Embrun, pour un cocktail plein de bonne humeur. Après la proclamation des résultats et la remise de la coupe du vainqueur à la famille Charrié, l'équipage du *Tsin Tao* devait nous prouver qu'il chantait aussi bien à terre qu'en mer! Pour tous les autres, moins doués pour l'art vocal, il reste la consolation de prendre l'année prochaine une revanche bien méritée...

Merci à Tous et rendez-vous au 16 Août 1993, pour la prochaine édition de la traditionnelle Régates de Saint-Trojan.

UN PRESIDENT D'HONNEUR POUR LE YACHT CLUB DE SAINT-TROJAN

Le comité du YCST a le grand plaisir de vous annoncer que Monsieur l'Amiral Faugère, a accepté avec l'enthousiasme et la gentillesse qui le caractérisent, la présidence d'honneur du YACHT CLUB DE SAINT-TROJAN.

Le contre-amiral Marc Faugère a assuré successivement le commandement du centre de transmission de Rosnay, celui du centre d'instruction naval de Querqueville près de Cherbourg et fut, de 1986 à 1989, le Chef d'état-major du commandement de la Marine à Paris. Il a quitté le service actif en 1991 mais, continue d'exercer des responsabilités importantes au sein de l'Observatoire Stratégique de la Défense.

En outre, il totalise plus de trente mille heures de plongée tant à bord de bâtiments



Le contre-amiral Marc Faugère

aussi prestigieux que *Laubie*, *Andromède*, *Gymnote* ou *Agosta*, que dans son scaphandre puisqu'il fut le dernier officier français à obtenir le certificat de plongeur-scaphandrier. Il participa également aux missions du commandant J-Y Cousteau sur la plupart des mers du monde.

Auteur de l'aventure moderne de la sous marine française, le contre-amiral Faugère n'en est pas moins aussi un historien passionné et passionnant des gens de mer, il est en particulier, l'auteur d'une plaquette sur la vie à bord des vaisseaux de guerre au XVIII^e siècle.

Son soutien et sa présence à nos côtés, nous est plus qu'un encouragement.

MERCI AMIRAL.

t du Président...le billet du Président...le billet du Pr

Le YACHT-CLUB DE SAINT-TROJAN est né au printemps 1992 de la volonté convergente d'un certain nombre de propriétaires et d'amateurs de vieux gréements.

Dans son action en faveur de la voile traditionnelle et du yachting classique dans le sud d'Oléron, l'association s'est fixée deux objectifs immédiats :

- la renaissance des régates de Saint-Trojan disparues il y a une quarantaine d'années
- la création d'un bulletin qui permettra de mieux faire connaître l'histoire de notre station balnéaire.

Notre premier projet a pris forme l'été dernier d'une façon modeste mais décisive. Les régates, cet événement qui

appartient comme nul autre à l'identité de Saint-Trojan, sont de retour!

L'édition 93, fixée au 16 Août, s'avère pleine de promesses puisque nous pouvons compter d'ores et déjà, sur la participation d'une quinzaine de voiliers anciens, parmi les plus représentatifs et les plus beaux de la région, grâce en particulier à la participation de l'association "Flottille en Pertuis". Deux catégories sont prévues. L'une ouverte aux bateaux de travail, l'autre aux yachts classiques (dragons, requins etc...). Il va donc sans dire que tous les vieux gréements seront les bienvenus (inscription gratuite au Y.C.S.T. jusqu'à la dernière minute).

Le deuxième de nos projets est maintenant concrétisé par la

naissance de ce journal devenu tangible grâce à l'oeuvre inlassable de son parrain Richard Bocquet. Vous y trouverez, je l'espère, matière à l'évasion et à la découverte. Les témoignages, documents écrits ou photographiques dont vous pourriez disposer sur l'histoire de la voile et des régates à Saint-Trojan ainsi que dans le sud du Coureau, seront accueillis avec joie par la rédaction qui les publiera.

Pour poursuivre notre action, nous avons néanmoins besoin de vous, alors devenez donc "Ami du Yacht-Club de Saint-Trojan" en renvoyant votre cotisation (100F) selon les modalités précisées en page 7, et rendez-vous sur la Petite Plage le 16 Août prochain...

HISTOIRE DES REGATES DE ST-TROJAN

Première partie :

Les régates dans le Coureau d'Oléron en 1900.

par Jean-François Morlon

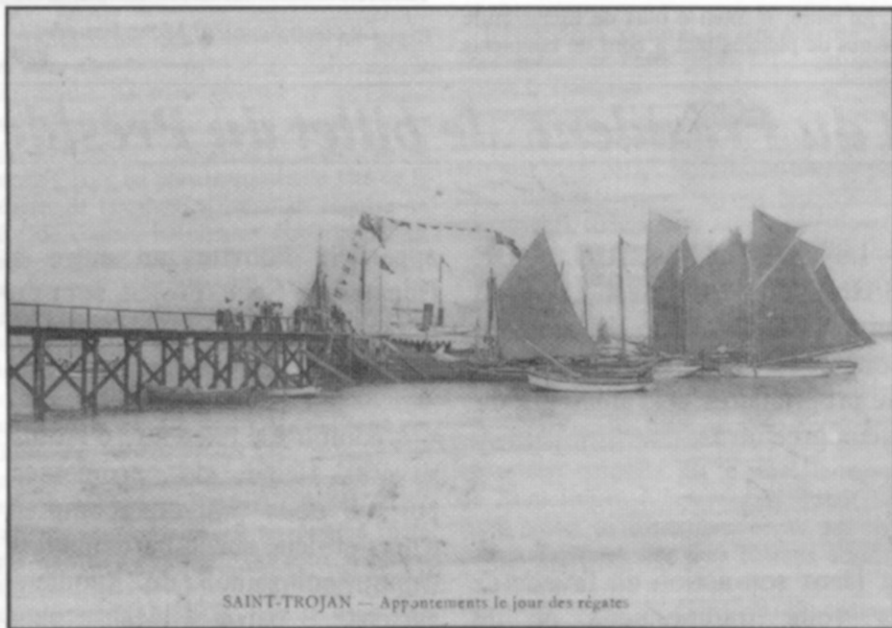
Véritable événement phare de la vie estivale de Saint-Trojan pendant près de six décennies, les régates disparues dans les années cinquante et qui renaissent aujourd'hui, partagent leur histoire avec celle de cette petite station balnéaire, de ses habitants, de ses familiers et de ces lieux qui nous sont chers. Au delà de ce cadre, "nos régates" n'en participent pas moins aussi d'un mouvement plus vaste englobant tout le Coureau d'Oléron, de l'estuaire de la Charente au Pertuis de Maumusson.

Au début du XXe siècle, il existe au moins sept régates dans cette région. Presque chaque port, à vrai dire, a la sienne : Port-des-Barques, Fouras, Boyardville où s'organise la régate dite de l'île d'Oléron, Le Chapus, Le Château d'Oléron, La Tremblade et bien sûr Saint-Trojan. Quoique chacune d'elles ait souvent des particularités, ces régates, procédant du même phénomène, ont connu un développement et une histoire parallèles.

Origines des régates

Les premières régates semblent avoir été créées, comme celle de Boyardville sans doute la plus ancienne, au début des années 1890. On trouve toujours, à leur origine deux facteurs convergents quoique d'une inégale influence : d'une part le désir de notables locaux, élus et commerçants, de favoriser le tourisme dans leur commune par l'organisation de festivités attractives et d'autre part la volonté plus ou moins affirmée des politiques régionaux d'encourager ces épreuves sportives qui contribuent au perfectionnement des techniques et des embarcations de ce secteur économique prédominant qu'est celui de la pêche et de l'ostréiculture.

Ce double parrainage est partout sensible. Celui des politiques par la présence, par exemple, du député Garnier dans la tribune d'honneur lors de la régate du 26 Août 1900 à La Tremblade, mais surtout par le fait que les prix, qui couronnent les vainqueurs, soient offerts par le Ministère de la Marine, ou bien encore par les marquis de Chasseloup-Laubat, descendants du Ministre de la Marine et des Colonies de Napoléon III. Le rôle des notables de la commune se traduit la plupart du temps, par la création d'associations dont l'objectif est de promouvoir le tourisme naissant. C'est par



exemple le *Comité de défense des intérêts de Boyardville* qui organise la régate d'Oléron ou, à Saint-Trojan, le *Syndicat d'intérêt local* créé en 1897. Plus rarement, ces structures sont relayées par des associations "spécialisées" comme la *Société des régates de Saint-Trojan*, dont nous reparlerons, ou la *Société des Sports du Château*, née en 1905, sous l'impulsion d'André Bouineau. Les régates donnent donc lieu à des festivités qu'orchestrent au début du siècle, ces associations qui joignent leurs efforts à ceux des municipalités.

Les problèmes d'organisation

La date retenue pour ces régates n'est jamais fixe. Elle dépend toujours des impératifs de la marée, du temps et de la coïncidence avec le calendrier. L'heure et le coefficient des marées, sont des facteurs que les organisateurs ne peuvent négliger en particulier dans le sud du Coureau où les courants et les bancs de sable compromettent le bon déroulement de l'épreuve en morte eau. Le mauvais temps est, lui aussi, un obstacle quasi insurmontable non pas pour les marins qui s'en effarouchent peu, mais pour le succès touristique de la manifestation.

Les régates étaient organisées essentiellement durant les deux mois de la "saison", juillet et août, période de temps généralement propice à la navigation dans le Coureau.

Le dernier impératif auquel les organisateurs doivent se soumettre, est celui du calendrier. L'épreuve devait se dérouler un dimanche puisque c'est le seul jour de la semaine où les concurrents, qui sont essentiellement des bateaux de travail, peuvent échapper aux impérieuses nécessités de leur profession.

Le calendrier de la saison 1900

Il semble que les comités d'organisation se concertent, du moins dans le sud du bassin, pour éviter que deux épreuves ne se déroulent le même jour. Le calendrier des épreuves de l'année 1900 était le suivant : Saint-Trojan ouvrait la saison à la mi-juillet, suivi les 29 et 30 par Le Chapus. Le 5 août c'était au tour de Boyardville et le 12 à celui du Château. Enfin, les régates de La Tremblade du 26 août et de Port-des-Barques le 9 septembre devaient clôturer la saison. Le mauvais temps, dont fut victime l'épreuve de Saint-Trojan, perturbait quelque peu ce schéma puisqu'elle finit par être courue le jour de celle de Port-des-Barques. Étrangement, des bateaux du sud du Coureau n'hésitèrent pourtant pas à faire le voyage jusqu'à l'estuaire de la Charente, plutôt que de venir régater à leur porte!

L'épreuve se déroule habituellement dans la journée mais, dans ce domaine, le Chapus fait exception. C'est en effet sur deux jours que s'étale la régate de ce port en 1900. Le



FOURAS — La Plage un Jour de Régates

dimanche se déroule une première course suivie le lendemain par une autre dite "d'Honneur", dans laquelle s'affrontent cette fois, les meilleurs barreaux de chaque catégorie.

Régate et tourisme

Tout est fait pour attirer les touristes qui commencent à affluer dans la région. La presse locale, et en particulier *Le Journal de Marennes*, annonce la date des régates et rend compte des résultats d'une façon très détaillée. Ces compétitions nautiques se déroulent de préférence devant une plage d'où les spectateurs pourront commodément suivre le déroulement des épreuves : devant la plage de Ronce pour *La régate de La Tremblade et de la Seudre*, devant la plage de Boyardville pour celle d'Oléron, devant la grève du Petit Mail pour celle du Château. Au Chapus, faute de plage, il semble que les organisateurs se soient rabattus sur le port dont les digues peuvent accueillir la foule des "baigneurs". Ceux-ci ne saisissent pas pour autant toutes les subtilités de la course comme le prouve ce commentaire explicite figurant au dos d'une carte postale de l'époque : "Ces fêtes nautiques attirent toujours beaucoup de curieux, bien que souvent, elles ne soient réellement bien comprises et intéressantes, que pour les gens du métier de marin!".

Jour de régate : jour de fête

Pour intéresser le plus grand nombre, les organisateurs multiplient les attractions. A Fouras ou à Saint-Trojan, qui bénéficient de la renommée et des infrastructures d'une vraie station balnéaire, un concert est donné pendant la course. La *Société Musicale de Saint Pierre* se déplace, grâce au chemin de fer, jusqu'à Saint-Trojan pour s'acquitter de cette tâche. En 1906, une formation purement saint-trojannaise *La Lyre des Canotiers*, assurera l'animation musicale. Cette association, fondée par F. Regnier et dont Valentin Portou-Delanoue assurera la présidence à partir de 1920, ne comprit pas

moins de soixante douze exécutants! Des jeux sont organisés sur la plage pour faire patienter la foule en attendant l'arrivée de la régate et la remise des prix.

Les récompenses ne varient guère. Il s'agit la plupart du temps, d'une somme d'argent, trente francs par exemple pour le vainqueur de la première catégorie lors de la régate d'Oléron; somme qui saura opportunément arrondir la fin de mois des marins.

Plus rarement, les vainqueurs recevront un "objet d'art", une médaille d'honneur ou encore une paire de jumelles, un baromètre etc... Parfois, comme à Port-des-Barques, il existe un prix dit "du pays" qui récompense dans chaque catégorie, le bateau autochtone le mieux placé.

Après la remise des récompenses aux vainqueurs, se succèdent retraite aux flambeaux et feux d'artifice. Sur la Petite Plage de Saint-Trojan, un grand bal est organisé dans la grande salle de l'établissement *Les Vernis du Japon* où le quadrille des lancers fait rage jusque tard dans la nuit.

La fête des bateaux de travail

Ce qui fait l'originalité de ces régates, c'est que contrairement à beaucoup d'autres elles sont, dès cette époque, presque exclusivement réservées aux bateaux de travail. Le règlement, comme celui de la régate d'Oléron en 1900, précise que seuls sont admis à courir "les bateaux de pêche, de pilotage et de bornage", excluant explicitement, "les bateaux appartenant à l'Etat et les anciens yachts". A vrai dire, les bateaux de plaisance pure sont rarissimes au début du siècle dans le Coureau, en dépit d'une communauté importante de "villégiateurs".

L'ange gardien du Coureau

Les régates organisées à Port-des-Barques et Fouras accueilleront les premiers yachts

de la région, comme *La Mouette* ou *Eole*, venus de Rochefort le 9 septembre 1900 pour courir la régates de Port-des-Barques. Durant cette épreuve, *Eole* devait "couler bas" en virant de bord. Mangout, le patron et ses hommes d'équipage, seront repêchés par les marins de la chaloupe de pêche *La Jeune Cora* de Fouras qui, pour en être à leur quatrième ou cinquième sauvetage, n'en durent pas moins guère épargner leurs sarcasmes à ces précurseurs du yachting dans le Coureau.

Petits et grands bateaux

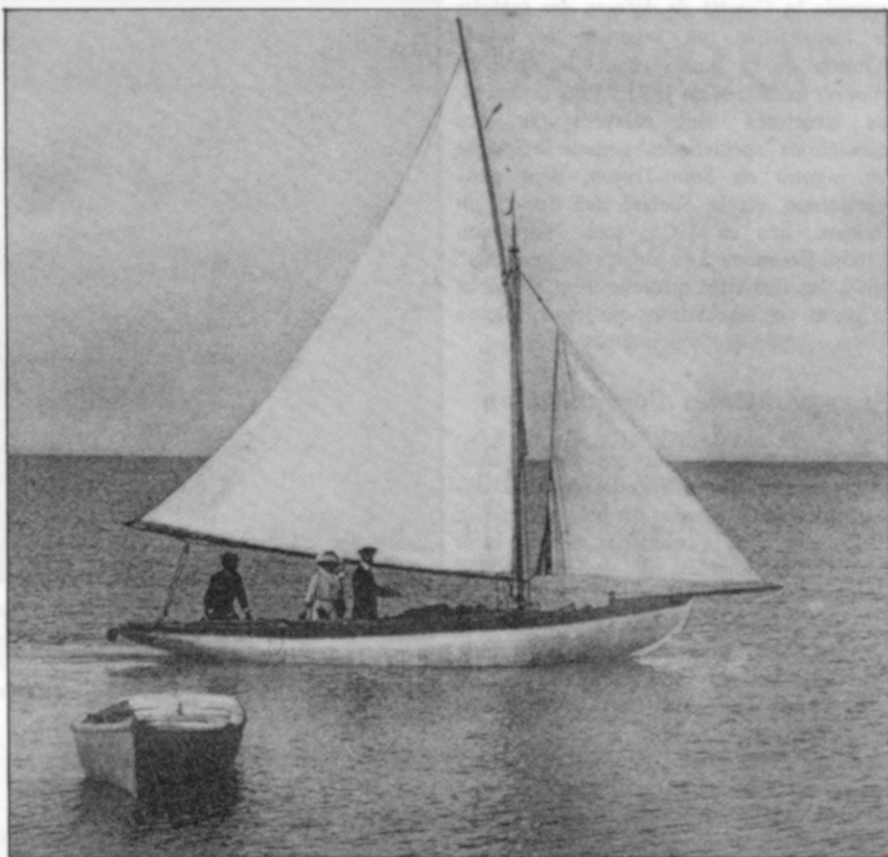
Même en l'absence de bateaux de plaisance, la diversité des embarcations concurrentes est vaste.

Aux régates du nord du Coureau participent de grandes chaloupes charentaises telles que *Hirondelle*, *Surprise* ou *La Pauillacaise*, immatriculées à Port-des-Barques. Ces grosses unités courent dans la première catégorie réservée aux "chaloupes pontées de pêche, pilotage et bornage de dix mètres et plus de tête en tête". Elles ne semblent en revanche guère s'aventurer au sud du bassin, à Saint-Trojan, au Chapus ou à La Tremblade.

Une deuxième catégorie, celle des "boats de pêche, pilotage et bornage sans distinction de construction, voilure et équipage de dix mètres de tête en tête et au dessus", est sans doute mieux représentée. Elle regroupe de fortes embarcations, grées au tiers, mais surtout des sloups. C'est à cette catégorie qu'appartient un bateau comme *Le Général Boulanger* qui est fort connu dans la région de Marennes, pour avoir tenté de porter secours à l'*Actif* en juillet 1900, lors du naufrage de celui-ci dans le Maumusson, mais surtout pour avoir remporté dans sa "classe", le premier prix, lors de la régates du Chapus puis en renouvelant son exploit le lendemain, à l'occasion de la course d'Honneur.

Les catégories inférieures sont fortement représentées dans la mesure où le gros de la flotille du Coureau, bateaux de pêche et d'ostréiculteurs, sont des unités qui ne dépassent guère les dix mètres. On trouve encore une fois des chaloupes aux formes généreuses et des cotres dont la forme peut varier. Certains de ces coureurs, en effet, ont une étrave droite alors que d'autres appelés "bés de cane" arborent une guibre élancée inspirée des premiers bateaux de yachting.

Il existe parfois, comme au Chapus en 1900, une catégorie spéciale pour les canots non pontés et une autre encore pour les lasses à voile. On trouve toujours pour distraire la foule, une course où se mesurent des embarcations mues à la rame (aviron ou godille) telle que *La Blanche Amélie* dont le patron, Oscar Chiron, remporte la même année l'épreuve de Saint-Trojan.



Fouras - Yacht Mouette

La silhouette de ce yacht devait être bien exotique dans la région en 1900!

La rivalité des clochers

L'honneur de chacun des concurrents est en jeu dans ces régates bien sûr, mais aussi celui du village auquel on appartient. Certains de ceux-ci s'affirment sur mer. La réputation de Mornac par exemple n'est plus à faire; c'est une pépinière de fins barreaux qui raflent, lors de la régates de Saint-Trojan en 1900, le premier prix dans les trois premières catégories. Le succès du patron Rivière qui fût, à bord du *Gosse*, le grand vainqueur de cette journée, a dû agacer plus d'un saint-trojannais battu sur son propre terrain!

La rivalité des régions

Les marins de Mornac n'hésitent pas à monter jusque dans le nord du Coureau pour rivaliser avec leurs adversaires en dépit du nombre d'heures de mer que cela impose. Ces "bordées" sont d'ailleurs couronnées de succès puisque Gervreau, toujours en 1900, réussit à ravir, à la barre du *Cygne*, le premier prix de la deuxième catégorie lors de la régates de port-des-Barques et, l'année suivante, cette course sera remportée par Rivière à bord de *La Fauvette* en troisième catégorie. Ces cas sont toutefois exceptionnels. En réalité, les quatre régates du sud du bassin : La Tremblade, Saint-Trojan, Le Chapus et Le Château forment un premier groupe à l'intérieur duquel les marins qui appartiennent à l'un de ces ports

n'hésitent pas à traverser le Coureau pour venir croiser le fer avec leurs concurrents. Un deuxième groupe en fait, est composé au nord par les régates de Fouras et de Port-des-Barques qui partagent un même vivier d'adversaires auxquels se joignent quelques rochefortais.

La régates de Boyardville a vocation à attirer les marins des deux premiers groupes. Cette répartition des interconnexions entre les épreuves du bassin, excluait d'elle-même de notre sujet, le cas de la régates de La Cotinière. Cette épreuve, créée en 1902 par un mareyeur de la commune, Moreau-Papineau, devait connaître un grand succès. Toutefois, il semble bien que la participation des marins du Coureau à cette épreuve, comme d'ailleurs celle des marins de La Cotinière aux régates du bassin, ait été très exceptionnelle en raison, sans doute du danger représenté par le passage du Maumusson.

Voilà donc dessinés succinctement les contours géographiques et humains de ce que furent, au commencement de notre siècle, les régates du Coureau d'Oléron. Le sujet de notre étude circonscrit, nous nous attacherons à vous peindre dans les prochains bulletins du Yacht Club de Saint-Trojan, la longue et attachante fresque de cette histoire à laquelle furent associés tant d'hommes et de bateaux qui, par delà le temps, nous parlent des lieux que nous aimons.

ETIQUETTE NAVALE ET PAVILLONS

par Dominique Guerniou

Il est dommage qu'aujourd'hui l'étiquette navale soit délaissée. Voici quelques dispositions qu'il serait bon de respecter, pour se conformer aux traditions en la matière. Sur un bateau, quatre pavillons principaux peuvent être hissés.

Le pavillon national

C'est le seul pavillon obligatoire (bien qu'autrefois, on pouvait ne pas arborer les couleurs nationales en course). Dans la majorité des cas, il est rectangulaire. La longueur du guindant est égale aux deux tiers du battant.

Il s'envoie toujours à l'arrière du bateau, soit sur un mât de pavillon réservé à cet effet, soit sur le mât d'artimon (sur une petite hampe), soit sur la corne d'artimon.

Sur les bateaux à grément aurique, le pavillon national se porte en bout de pic en mer et à la poupe au port.

Notons que pour les anglo-saxons, le pavillon national s'envoie aux deux tiers du bord de chute de la voile d'artimon, ou à la grande voile des sloups, cotres, chaloupes et goélettes.

Bien entendu, on doit amener les couleurs le soir.

Le guidon de Club

Il est triangulaire. La tradition veut qu'il ait quatre centimètres de guindant par mètre de hauteur de mât au-dessus de l'eau.

Il a deux pointes pour le Commodore. En navigation normale, il est envoyé en tête de mât.

Le pavillon de propriétaire

Il est rectangulaire, son battant est égal au guindant plus un quart, sa taille sera toujours inférieure à celle du pavillon national. Il ne peut être hissé que si le propriétaire est à son bord.

Sa position la plus habituelle, quand on navigue en France, est sur la barre de flèche Tribord, pour la majorité des bateaux et en tête de mât de misaine pour les goélettes. A l'étranger, il sera envoyé sur la barre de flèche Babord.

Pavillon de Courtoisie

C'est le pavillon national du pays étranger où l'on navigue. Il est rectangulaire, le plus souvent, suivant les mêmes règles de dimensions que le pavillon national, mais de plus petite taille.

Il s'envoie sur la barre de flèche Tribord. Le côté Tribord est en effet, par tradition, celui des honneurs : l'échelle de coupée des officiers et des hôtes de marque est placée de ce côté.

Par exception à la règle qui veut que l'on ne hisse jamais deux pavillons sur la même drisse (sauf s'il s'agit d'un message envoyé à l'aide des pavillons du code international), le pavillon de courtoisie pourra, sur la barre de flèche Tribord, être au-dessus, et dans l'ordre, du pavillon régional et du pavillon de la communauté européenne.

Le pavillon jaune

Ajoutons à ces quatre pavillons principaux, le *pavillon jaune* (pavillon de pratique) qui correspond à la lettre Q du code international et qui signifie que l'on demande la venue à bord des autorités sanitaires du port dans lequel on désire se rendre.

Voici donc résumées, les règles essentielles de l'étiquette navale en matière de pavillonerie. Bien respectées, elles ne sauraient aller qu'avec la courtoisie légendaire des gens de mer.

Devenez "Ami du Yacht-Club de St-Trojan"

Pour contribuer à la renaissance de la voile traditionnelle dans le Coureau d'Oléron.

"Le Journal des Amis et des Membres du Yacht-Club de St-Trojan" vous informera sur les manifestations à venir et sur l'histoire des Régates dans le Coureau du siècle dernier à nos jours.

Vous participerez au Club-House, le soir de la Régate, au traditionnel cocktail de remise de la coupe.

Des conditions préférentielles vous seront proposées sur les vêtements et accessoires aux couleurs du Club (T-shirt, polo, bob etc...).

Cotisation annuelle : 100Frs comprenant une invitation pour 2 personnes au cocktail de remise de la coupe au vainqueur de la Régate.

*Le YACHT-CLUB DE ST-TROJAN organise
le 16 Août 1993 à 15h, devant la Petite Plage
un* **RASSEMBLEMENT DE
VIEUX GREEMENTS**
pour la traditionnelle
**GRANDE REGATE
DE SAINT-TROJAN**



Renaissance de la Voile Traditionnelle et du Yachting Classique

Avec le concours

de l'Association



FLOTTILLE

EN PERTUIS

Yacht-Club de Saint-Trojan - Association Loi 1901 - J.O 32/2800 - 105 76 P du 27.07.92
En Saison : Hôtel L'Embrun - Allée des Mimosas - 17370 Saint-Trojan-Les-Bains - Tél : 46 76 00 37