



Edito

13 juin 1998... Souvenons nous...

Par une nuit noire, Eric Tabarly était précipité à la mer, frappé en pleine poitrine par la corne traîtresse de son Pen Duick.

Disparaissait ainsi, en mer d'Irlande un de nos membres fondateurs, navigateur d'exception, concepteur de bateaux et passionné de la mer.

A son exemple sachons montrer en toutes circonstances et en particulier dans le milieu de la plaisance les qualités de croiseurs : gens de mer courtois, solidaires, respectueux de l'autre et de la mer, navigateurs compétents, animés d'une même passion.

Mais au-delà des bonnes pratiques, attachons nous à développer et à faire « rayonner l'art de bien vivre en mer » : notre devise !

Pour animer la vie du club, participez activement aux différentes activités, invitez les amis de rencontre à nous rejoindre : l'UPF a besoin de sang jeune, d'idées et de plus de motivation et de réactivité pour ne pas « s'encalminer dans la routine ».

Vous le prouvez en participant nombreux au challenge de la croisière et aux concours associés.

Sachant pouvoir compter sur vous : *bon vent et à bientôt...*

Le président
Jean Guillemot

Au sommaire

	Page
- Edito	1
- Activités 2008	1
- Calendrier 2008	1
- Colloque du 8 février : Organisation des CROSS	1
- Carnet de voyages : Manche, Mer du Nord, Baltique	3
- Carnet de route	5
- Participation de l'UPF aux instances nationales	6
- Le nouveau site de l'UPF	6
- A lire	6
- Des nouvelles de...Ratafia à l'Ile de Pâques	7
- Des nouvelles de...la Pâques grecques à KYTHNOS	9
- Info diverses : Louer un bateau	11

Activités 2008

LES CROSS par Jean-Jacques MORVANT Compte Rendu par Didier ROMAIN

Le 8 février dernier, Jean-Jacques MORVANT, Directeur du Bureau SM1 et ancien Directeur du CROSS Gris-Nez, est venu nous présenter l'organisation française des Centres Régionaux Opérationnels de Surveillance et de Sauvetage (CROSS).



LES CROSS, ACTEURS INCONTOURNABLES POUR LA SECURITE EN MER

Le Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage

(CROSS) a pour principales responsabilités :

- Assurer la diffusion aux navires de toutes les informations nautiques et météorologiques nécessaires à la navigation.
- Transmettre toutes les informations utiles au Préfet Maritime chargé du déclenchement du plan POLMAR.
- Coordonner l'action des bâtiments de l'Etat en matière de Police des Pêches dont il est depuis le 1^{er} décembre 2005 le référent.
- Coordonner les opérations de sauvetage sur zone.

.../...

Calendrier 2008

15 mars/15 octobre :
Challenge de la Croisière

11 au 17 juillet : Brest 2008

13 et 14 septembre :
Traversée de Paris en Péniche

27 septembre/5 octobre :
Voiles de St Tropez

22 octobre : Colloque (sujet à définir)

24 octobre : Jury du Challenge de la Croisière

13 décembre : Assemblée Générale

Evènements 2008

Expositions du Musée national de la Marine à Paris :

19 mars/20 octobre : Le mystère Lapérouse
Scénographie sur la tragédie de Vanikoro

4 juin/8 septembre : Eric Tabarly,
Hommage à celui qui a fait aimer la mer aux Français.

Seront confirmées sur notre site : unions-des-plaisanciers-francais.fr



Les Cross (suite)

Il y a 5 CROSS en métropole :

Gris-Nez, Jobourg, Corsen, Etel, Lagarde avec son sous-CROSS Corse.

et 2 CROSS dans les départements d'Outre - Mer :

Crossag pour les Antilles, Crossru pour la Réunion.

Le CROSS Gris-Nez fonctionne 24h/24 et 365 jours par an.

L'organisation repose sur le dispositif suivant :

1 officier de service pendant 24 h qui a deux missions principales :

officier de permanence (gestion des problèmes courants)

coordonnateur des missions de sauvetage

sous son autorité, 2 commandants :

commandant opérations (3 binômes de 2 officiers marinières)

commandant navigation (3 binômes de 2 officiers marinières).

Le personnel du CROSS Gris-Nez environ 50 personnes, comprend :

Un effectif militaire de 46 personnes : 6 officiers AAM et OCTAAM, 40 officiers marinières et un effectif civil de 4 à 5 personnes : contrôleurs de phares et balises, syndicats des gens de mer.

Les CROSS sont organisés en trois services principaux :

- Service opérationnel (surveillance de la navigation maritime, sauvetage, surveillance des pêches)
- Service technique (installations, infrastructure)
- Service administratif (gestion des ressources humaines)

* La **surveillance de la navigation maritime** consiste à détecter et identifier le trafic maritime dans les zones soumises à une concentration élevée de navires (20% du trafic mondial passe par le Pas de Calais).

Le CROSS Gris-Nez assure et réalise également :

- la gestion des comptes rendus obligatoires de tous les navires entrant et sortant à chaque extrémité de la Manche ;
- le suivi de l'évolution des navires: détection des routes anormales, les comportements susceptibles de générer des risques pour la navigation, et

l'identification des contrevenants aux règles de navigation

il doit faire face à trois flux de trafic différents :

- trafic longitudinal : voie montante (NE), voie descendante (SO) cette voie étant surveillée par le Dover Coastguards
- trafic transversal entre Calais et Douvres représentant 160 navires/jour
- autres routes : essentiellement des navires de pêche, des navires de plaisance, sans oublier les nageurs qui traversent le détroit l'été.

En résumé, le trafic cumulé est de l'ordre de 500 navires/jour. La surveillance est assurée par 3 radars : Gris-Nez, Saint-Frieux et Dunkerque.

* En ce qui concerne le **sauvetage** :

Côtier : Gris-Nez coordonne les opérations sur la zone comprise entre la frontière belge et le Cap d'Antifer.

International : il coordonne les missions de sauvetage à caractère international qui concernent les navires français (évacuation médicale, appels par balise de détresse... Pour ce faire il s'appuie sur :

* la SNSM de Dunkerque et du Havre qui comporte 5 vedettes tout temps,

4 vedettes de 1^{ère} classe et 8 pneumatiques,

* les douanes avec 3 vedettes hauturières et 2 vedettes côtières,

* la gendarmerie qui dispose de 2 vedettes hauturières et 5 vedettes côtières

* la marine nationale et la sécurité civile pour leurs moyens hélicoptérés, sachant

qu'il y a possibilité d'obtenir une aide de l'Angleterre et de la Belgique.

Nota : en ce qui concerne les missions internationales :

Les CROSS régulent : alertes par balise 406.025 Mhz, détresse IMMARSAT/ASN, alertes SSAS, consultations médicales, opérations impliquant des navires ou des ressortissants français.

Ils sont aidés par deux systèmes : le SARSAT (Search and Rescue Satellite Aid Tracking) et le COSPA (COSmicheskaya Poiska Avariniyich).

Le SSAS est un système de réception d'alertes de piraterie déguisée ou non.

Les consultations médicales passent du navire au satellite, au CROSS, au centre de régulation médicale de Toulouse pour repasser soit par le CROSS vers le navire, soit du médecin régulateur au navire directement.

* En ce qui concerne le **surveillance de la pêche**, ses missions sont :

Planification et organisation des missions de contrôle des pêches,

Contrôle opérationnel des moyens,

Assistance juridique aux Unités.

Pour information il y a environ 2000 navires de pêche sur zone ; 199 procès verbaux et avertissements ont été dressés en 2005 et 6 déroutements effectués.

Le Service technique du CROSS est responsable du bon fonctionnement des installations et matériels opérationnels et logistiques ainsi que de l'entretien de ses infrastructures.

Le Service administratif du CROSS gère les ressources humaines, le soutien logistique ; il a en charge la gestion administrative des personnels militaires et civils, la discipline et la sécurité des accès.

.../...



Les Cross (fin)

En conclusion, nous les plaisanciers nous nous devons de suivre les règles de navigation et de veiller le « Canal 16 » pour ne pas surajouter du travail à ceux qui pourront nous aider quand nous auront besoin d'eux

D.Romain didier.y.romain@wanadoo.fr

Carnets de voyages

Le 8 avril l'UPF a organisé un colloque sur la navigation en Mer du Nord et en Baltique.

1^{er} partie : Croisière Manche, Mer du Nord, Baltique par Patrick Pillias

2^e partie : Navigation autour de Stockholm sur un bateau de location, par Jean Claude Fabre

1^{ère} partie : Manche/Mer du Nord, Baltique, par Patrick PILLIAS

Dans la première intervention Patrick Pillias présente la croisière réalisée en 2006 avec son épouse Patricia, de la Normandie vers la Suède et retour sur leur bateau ANISA II (Delher 35).



La croisière commence, au mois de mai, par un convoi du bateau vers Cuxhaven en Allemagne du Nord, de fin juin à fin juillet navigation en Baltique et retour en Normandie 1^{er} quinzaine d'août.

Départ de Ouistreham le 29 avril par un temps gris et froid, escale Fécamp puis Dieppe. A partir de Boulogne, un anticyclone s'installe sur la Mer du Nord et apporte le soleil et du vent de d'est.

La navigation se poursuit vers la Belgique, puis le long de la cote hollandaise, au milieu d'un trafic très dense de cargo, avec port d'Anvers de Rotterdam et d'Amsterdam. ANISA longe ensuite les îles de la Frise, et reste immobilisé 2 jours à Vieland par un fort vent d'Est. Puis départ vers Helgoland, une île au large de l'Allemagne ou ANISA arrive après 36 heures de navigation (et une froide nuit passée à tirer des bords entre le rail des cargos et les îles de la Frises). Fin de cette 1^{er} partie de croisière à Cuxhaven (à l'embouchure de l'Elbe).





Fin juin Patrick repart en compagnie d'Alain, pour passer le Canal de Kiel et naviguer vers le Danemark. Après avoir fait escale à Bakenkop, Femo et Hesnae, ANISA arrive à Rostock en ex Allemagne de L'Est. Alain repart pour Paris et Patricia retrouve Patrick pour continuer la croisière. Celle-ci se poursuit vers l'île de Rügen resté très sauvage, puis Bornholm, île danoise entre l'Allemagne et le Suède. Escale ensuite à la minuscule île de Christiaso, ancienne place forte danoise face à la Suède. ANISA atteint ensuite la Suède à Karlskrona sur la cote Sud, après une navigation délicate au milieu des cailloux. Puis ANISA remonte la cote Est de la Suède vers Torhamn et Kalmar et commence sa navigation au milieu de ce que les Suédois appelle les « schiergardens », les jardins de pierre. Les paysages sont magnifiques, les mouillages sauvages sont nombreux, mais la navigation dans le labyrinthe des chenaux demande une grande attention. A la mi-juillet ANISA repart vers le Sud.

Par chance le vent qui soufflait de Sud tourne au Nord le retour se fait vent portant comme l'aller. De nouveau escale à Kalmar, puis la cote sud suédoise avec une escale à Utklippan, un minuscule îlot avec juste un phare est un petit port. ANISA retrouve ensuite le Danemark et navigue au milieu des îles, de nouveau une navigation délicate, la profondeur des chenaux entre les îles étant limitée, pour le tirant d'eau de 1,9 m d'ANISA. Retour en baie de Kiel et passage du canal vers la Mer du Nord.

A Cuxhaven Patricia retourne travailler et Patrick ramène le bateau à Ouistreham avec 2 nouveaux équipiers François et Monique.

2ème partie : Navigation autour de Stockholm, par J.C. FABRE



Dans une 2^e intervention, Jean Claude Fabre nous présente la croisière effectuée par 5 membres de l'UPF, Gérard et Jacqueline Mery, Christian Lafargue, Claude Jaillon et lui-même, dans l'archipel de Stockholm, sur un bateau de location.

L'équipage prend livraison du bateau à Lidingö, 1^{er} escale à Grinda puis Sandhamn, important centre de yachting suédois, siège du **Kungl Svenska Segel Sällskapet**, le yacht club royal de Suède.

La croisière se poursuit par une exploration du lac Mälaren à 70 miles à l'ouest de Stockholm, avec étape dans les ports de Sodertälje et de Valterås.

Au retour escale dans le centre de Stockholm où l'équipage visite le musée consacré au navire historique Wasa. La croisière se termine à Lidingö puis l'équipage reprend l'avion pour Paris.

Pourquoi naviguer en Baltique ?

-Mer facile en général malgré des passages délicats qui demandent une navigation très précise.

-Nombreux ports bien aménagés ou mouillages sauvages

-Pas de marée

-Peu ou pas de courant

-Jours très longs en été

-Très bon balisage (heureusement)



-Dépaysement garanti, nature préservé, paysages exceptionnels
-Très beau temps (mais je pense que nous avons eu beaucoup de chance)

Infos pratiques

Documents de navigation

- Guides Imray en anglais « Netherlands », « Germany and Denmark », et « Baltic Sea ». Pour la Suède, le guide « Landsort-Skanor » de Nautica Forlaget, en suédois mais avec de nombreux plans et photos.
- Très bonnes cartes hollandaises, Allemandes, Danoises, et Suédoises.
- Il est possible de commander ces documents par Internet sur le site allemand « hansenautic.de » .../...

Ravitaillement

- Pas de problèmes en Allemagne, un peu plus limité dans les îles danoises et Suédoises

Langue

- Nombreuses personnes parlant anglais en Hollande et dans les pays scandinaves, plus rare en Allemagne.

Météo

- Navtex en anglais (sauf en Allemagne qui a son propre système), affichage dans les ports, internet.

En Mer du Nord, France Inter grandes ondes (sauf le vendredi soir car il y a football).

Si vous souhaitez des informations complémentaires sur la navigation en Mer du Nord, en Baltique et en Manche, vous pouvez contacter Patrick Pillias par email « ppillias@neuf.fr ».

Carnet de route

Alain & Rose-May ROBERT : Sur « Mandraki », Turquie : Marmaris/Marmaris
Travaux sur le bateau, puis arrière saison en mer Egée, dans les îles grecques

Dominique Debout : Sur « Jase », Transatlantique Arzal/USA
Août 2008 : Canaries, Décembre 2008 : Traversée vers les Antilles puis remontée vers les USA

Recherche 1 équipier confirmé, pour tout ou partie de la croisière.

Patrick & Patricia Pillias : Sur « Anisa II », Juillet 2008 : Ouistreham/Port allemand sur la Baltique.
Retour en Baltique, Canal de Kiel, puis hivernage dans un port allemand pour un tour de la Baltique en 2009, puis retour en France

M. Entat : Sur un bateau de location, Fin mai 2008, Caraïbes.

Jean Pierre Barbot : Sur « Elodie », Prévéza, Italie, Corse, Port St Louis du Rhône,

C. Lafargue : Sur « Nérée VI », du 14 mai au ..., Var, Corse, Italie, Sicile (Palerme), ...puis changement d'équipage...

Jean & Monique Guillemot : Sur « Nerée VI », Palerme, Tunisie, Sardaigne, Corse, Les Embiez fin août.



Participation du Club aux instances nationales :

Comité des Utilisateurs du SHOM :

25^{ème} réunion du groupe de travail :

- Préparation par la Fédération des Industries Nautiques du Guide la la Plaisance
- Téléchargement gratuit sur www.shom.fr :
 - Ouvrages 2A, 2B, 2C
 - Horaires de diffusion des Avurnav par les sémaphores (appel sur canal 16, puis diffusion sur canaux 10 ou 13)
- Abandon des éditions papier des ouvrages 1B et 1F
- Suivi des systèmes électroniques de navigation (logiciels, cartographie, ...)

Nouveau site de l'UPF :

Depuis plusieurs semaines, le nouveau site de l'UPF est en ligne (www.union-des-plaisanciers.fr).

Vous disposez d'un espace réservé aux membres (login : Adherents, Mot de passe Magellan) pour accéder aux informations qui nous sont réservées (annuaire des membres, petites annonces, réédition des Journaux de bord, etc...)

Merci de vos suggestions pour son amélioration.

A lire

Le roman des PÔLES Editions Omnibus

Trois grands récits d'expédition polaires F.Nansen, R.Amundsen, J-B Charcot
Avec un avant propos de Jean-Louis Etienne.

Pour un hiver en Patagonie

Récit de l'exceptionnel voyage accompli par Nicole van de Kerchove avec sa fille Kim à bord d'Esquilo trente après son tour du monde.

Bibliographie d'Eric Tabarly

Tabarly par Yann Queffelec

Eric Tabarly marin de légende par Franckie Alarcon et Thierry Jigourel

Tabarly par Benoît Heimermann.....

Bjorn Larsson

J'ai découvert il y a quelques années un auteur suédois, Bjorn Larsson, dont la majorité des livres est en relation avec la mer. Je vous recommande en particulier « La sagesse de la mer » récit de la vie l'auteur sur son voilier, pendant 6 ans. Ses navigations ne le portent pas vers les zones généralement fréquentées par les navigateurs au long cours, mais une exploration des pays de culture celte, Bretagne, Irlande, Gallice. Deux romans de cet auteur ont également la mer pour cadre, « Le cercle celtique », et « Le capitaine et le rêves ».

Copie interdite



Des nouvelles de...Ile de Pâques et Fête de Pâques en Grèce...

« RATAFIA » à l'Ile de Pâques, par Marc & Jane LUCAS

« Vrais touristes !

Un break a été fait dans le chantier (changement du gréement), nous avons prévu un retour à l'île de Pâques ce mercredi 9 avril..

Difficile d'être bref sur cette île tellement envoûtante... Ce point du globe le plus éloigné de toute autre terre. L'île de Pâques, nommée «Rapa Nui »par les Polynésiens est une terre volcanique endormie, où la végétation est aujourd'hui pelée sur des collines arrondies qui annoncent clairement leur origine. De très nombreux cônes volcaniques, petits ou grands donnent du relief au paysage. On peut s'y promener sans fin, en voiture sur les pistes, mais aussi à pied, ou encore à cheval. On peut même faire des explorations souterraines dans les nombreuses galeries (les lavatubes) abandonnées par les coulées de lave....

Très grossièrement, l'île est triangle isocèle; sur la face NW la baie de Hanga-Roa, la capitale, très ouverte et mal protégée de la mer. A 1 mille, existe un « vrai »port :Hanga-Piko, entouré de déferlantes ou la houle peut engendrer un ressac impressionnant..



Comment et pourquoi les Polynésiens sont-ils arrivés, entre le 5^{ème} et 10^{ème} siècle de notre ère ; il est certain qu'il y a eu plusieurs voyages ? Bien sûr ils avaient déjà, à cette époque des pirogues doubles pouvant embarquer quelques dizaines de personnes,et pour de longs voyages qui n'étaient pas suicidaires.

On sait qu'ils avaient des cartes primitives pourtant assez précises, faites de nattes où étaient fixés des coquillages, des os, des baquettes etc. pour représenter les vents, les courants et les récits. On sait aussi qu'ils savaient utiliser la position des étoiles à leur lever ou à leur coucher. Quels navigateurs ils devaient être puisque le « triangle polynésien » va de la Nouvelle-Zélande à Hawaï et à Rapa-Nui ! Et qui étaient ces « Polynésiens » ? Pour certains, les habitants des îles d'Océanie sont un mélange d'éléments caucasiens, mongols, africains qui seraient venus par l'ouest et la Mélanésie. Pour d'autres, comme Thor Heyerdahl, l'Océanie fut peuplée à partir de l'Amérique du Sud.

A St.Pierre , en Martinique nous avons déjà rencontré une atmosphère envoûtante et nostalgique, ici nous avons en plus un sentiment de mystérieux et d'oppressant, particulièrement fort quand on se trouve au pied d'un « **ahu** ». Les **moais**, .../...



.../...

ce sont ces fameuses statues, monolithes énormes allant de 4 à 25 mètres, pesant jusqu'à 100 tonnes pour le plus gros érigé, et 250 tonnes pour le géant encore dans sa carrière « natale ». On en dénombre plus de 900, dont 400 tous sculptés. Le seul outil utilisé est le « **toki** » : un bloc de basalte tenu à la main. Une fois la statue formée sur le flanc du volcan qui sert de carrière, le **moaï** est détaché de la paroi, descendu, mis debout, et fini sur place (sauf les cavités orbitales qui ne seront creusées qu'une fois le **moaï** sera érigé sur son **ahu** final)..

Chacune des communautés de l'île avait son **ahu** : c'est un autel : une plate-forme de pierres de lave taillée, comportant des cavités funéraires où étaient introduits les restes, sans doute desséchés ou calcinés, des notables de la communauté. Le ou les **moaïs** dressés sur l' **ahu** auraient été le vecteur du « **mana** » le chef, et son regard surveillait le village qui était à ses pieds ; ce qui fait que les **moaïs** tournent le dos à la mer, car (découverte récente) ils avaient des yeux ! La cornée était en corail blanc, la pupille en obsidienne.

Tous les **moaïs** ont été abattus, de préférence face contre terre. Pourquoi à une époque relativement récente, puisque Cook, la Pérouse, les ont vus debout ?

T.Heryerdahl parle de la révolte des « courtes oreilles », qui auraient été les esclaves contre les « longues oreilles qui auraient été les descendants des colonisateurs polynésiens. A cette époque, ils auraient tous été occis et tous mangés, sans laissé de trace de ce massacre ? Le sort tragique et tourmenté des pascuans et de leur terre ne s'arrête, hélas, pas là.



Au début du 19^{ème} siècle des missionnaires et des agriculteurs français étaient présents. Par trois fois demande fut faite de placer cette île sous protectorat de la France. Par trois fois cette demande a été repoussée pour ne pas rentrer en conflit avec une certaine perfide Albion. Puisque aucune des « grandes » puissances ne s'y intéressait, les marchands d'hommes avaient quartier libre. Après les baleiniers américains, ce furent les Péruviens qui, en 1862, avec 3 vaisseaux, vinrent faire razzia d'esclaves, les hommes pour leurs mines de guano dont le monde occidental devenait friand, et les femmes pour les bordels dont avaient besoin les navires baleiniers. On parle de 1000 déportés et presque autant de morts. Cet épisode tragique fut un génocide, car toutes les autorités royales ou religieuses disparurent, et avec eux la connaissance de l'écriture **rongo-rongo**, dont les quelques tablettes qui demeurent ne sont toujours pas encore déchiffrées. .../...



.../...

En 1888, le Chili prit possession de l'île, et concession fut donnée à une société anglaise qui fit de l'élevage intensif de moutons finissant fort bien de faire disparaître toute végétation non herbeuse. Les habitants étaient parqués dans des réserves d'où ils ne pouvaient sortir; plusieurs évasions eurent lieu en direction de la Polynésie pour y dénoncer les conditions de vie, mais les frileuses autorités locales françaises renvoyaient au Chili ces sans papiers rescapés d'une traversée plus ou moins hasardeuse.

Aujourd'hui Rapa-Nui compte près de 3000 habitants, dont la moitié d'origine pascuan et fière de l'être. Le tourisme se développe à grands pas : plus de 10000 visiteurs. Un aéroport international construit par la Nasa (piste de secours pour la navette spatiale); un avion quotidien, parfois deux, 12 à 15 voiliers par an. Des routes, des écoles, un hôpital et une petite base militaire chilienne.

Hanga-Roa est une petite ville coquette et propre, où est regroupée une grande partie de la population de l'île, où l'on trouve le nécessaire et les souvenirs incontournables. Evolution politique : le gouvernement chilien qui s'était octroyé 40% des terres, a redistribué aux pascuans qui en ont fait la demande, une certaine quantité des terres annexées. Cela donne lieu à un morcellement nouveau et à un habitat dispersé.

Rano-Raraku est une carrière où furent taillés les **moaïs** d'abord couchés puis redressés et ensuite acheminés vers leur **ahu** final.

Après le renversement des **moaïs** et de la société qui allait avec, un nouveau culte et un nouvel ordre social s'est développé: celui de « l'homme oiseau » incarnation du dieu **Make-Make**. C'est du site de Orongo au sud de l'île que partaient les compétiteurs qui devaient rapporter le premier œuf de sterne pondu sur un rocher sculpté. La détention de cet œuf désignait pour un an le clan dominant de la société. Le génocide de 1862 a marqué la fin de ce culte.

Extraits du blog de Jane et Marc LUCAS : <http://ratafia.blog4ever.com>

ET...

PAQUES GRECQUES A KYTHNOS, par Jean-Jacques et Michèle Dayries



Pâques est la plus grande fête orthodoxe et, cette année, nos amis grecs Efi et Tassos, qui ont le même bateau que nous – avec lequel ils régatent à partir de Phaliron, l'une des marinas d'Athènes – nous avaient invités à la célébrer avec eux, le dimanche 27 avril, dans l'île de Kythnos, l'une des premières Cyclades à l'ouest de l'archipel. Profitant d'une fenêtre météo pour quitter Olympic Marine, Whisper, caréné de frais, est arrivé en même temps que leur Ionía au petit port de Loutra, très bien protégé, à l'est de l'île, l'après-midi du jeudi saint .



Dès la soirée, les préparatifs commencent : les femmes se réunissent dans l'une des églises de la Chora (le village au sommet de l'île) pour décorer de fleurs roses et blanches « l'építaphe », sorte de dais en bois sculpté qui sera porté en procession le soir du vendredi. Elles vont consacrer à cette tâche une grande partie de la nuit, sous l'autorité d'une des anciennes : le résultat est d'une grande délicatesse.

Le vendredi soir, donc, procession dans les rues de la Chora : le pope en tête, suivi de scouts portant des enseignes, de quatre jeunes soldats soutenant l'építaphe, de la chorale. Devant l'église, on immobilise l'építaphe et les habitants, à tour de rôle, avec à la main un cierge de cire d'abeille jaune, s'inclinent pour passer sous l'építaphe avant d'entrer dans l'église.

Le samedi, à 23 heures, les habitants de Loutra, tenant un cierge – blanc ce soir-là – se réunissent devant la petite église qui domine le port pour recevoir la bénédiction du pope, sur le seuil. La cloche sonne à toute volée, un feu d'artifice illumine la baie – et, parmi la dizaine de bateaux, Ionia et Whisper qui arborent leur grand pavois – .On embrasse ses proches, on serre la main des amis en échangeant des vœux : « Chronia polla » (meilleurs vœux), « Christos aresti » (le Christ est ressuscité). C'est d'ailleurs cette dernière formule qui doit, jusqu'à la Pentecôte, se substituer au traditionnel « Kalispera » (bonjour). On offre des œufs durs, peints en rouge – symbole de vie - .



Vient ensuite le rituel de l'agneau. Après la cérémonie, les amis vont à la taverne, en grande tablée, pour déguster une soupe d'abats d'agneau, des saucisses de tripes puis l'agneau rôti, avec des salades et de savoureuses pommes de terre. On trinque, on chante et on danse les danses traditionnelles (femmes ensemble, hommes séparément) jusqu'à trois heures du matin et plus. La convivialité, les amis (la parea) ont en Grèce une très grande importance.

En fin de matinée le dimanche, le port commence à s'emplir du parfum des agneaux entiers que les tavernes ont embrochés en plein air, devant les tables dressées en bord de mer. Et c'est le grand festin, qui dure plusieurs heures, auquel on s'est préparé en ne mangeant pas de viande la semaine précédente.

Le lundi en début d'après-midi, la clôture de la fête sera marquée par la musique et les danses d'un groupe folklorique local. Le violoniste et chanteur a du bétail dans l'île – Kythnos est une des rares Cyclades ayant encore une activité agricole - . Deux bouzoukis, un tambourin, une cornemuse (mais oui !) complètent l'orchestre, qui réunit pères et fils. Le temps s'arrête, loin du stress des grandes villes...

Jean-Jacques et Michèle Dayries, Whisper, 29 avril 2008

**Une bonne croisière en Location...commence par une vérification sérieuse du bateau !**

Vous avez peut être comme nous déjà loué un bateau dans un autre champ de navigation que le vôtre.

Ceci est un rappel des précautions à prendre lors de la prise en main du bateau avec le loueur.

- Ne perdez pas trop de temps au comptage des petites cuillères, pas mal de loueurs confondent bateau et location d'appartement.
- Effectuez l'inventaire avec au moins un autre équipier, en particulier pour tout ce qui concerne la sécurité : gilets, harnais, survie, fusées etc..: tout votre équipage devrait savoir où se trouve ces équipements cruciaux.

Vous trouverez ci-dessous une check-list vitale pour une bonne navigation, à suivre avant le départ, qui ne prendra pas plus de 10 minutes:

Sur le pont, de l'avant vers l'arrière :

- . État général du pont ?
- . État de la cadène d'étai, tension de ce dernier ?
- . État des capots plage avant (fermetures) ?
- . État des filières ?
- . État du pied de mât?
- . Coup d'oeil dans la gorge du mât pour réglage ?
- . État des drisses ? Sont-elles claires et tendues ?
- . État des cadènes haubans, ridoirs et tension des câbles ?
- . État du vit de mulet?
- . État des hublots latéraux et descente ?
- . État de l'accastillage sur le cockpit (poules en place? bruit des winchs? rails et chariots?)
- . État de la barre et sensation du safran?
- . Manivelles de winchs (nombre, rangement?)
- . Mouillage : taille, longueur de chaîne, guindeau) ?
- . Etat de l'annexe et de son moteur
- . BIB (état, date de péremption, nombre de personnes (en rapport avec votre équipage)

Intérieur:

- . Présence d'eau dans les fonds ? Coup d'oeil sur les varangues et les boulons de quille ?
- . Odeurs ?
- . Coup d'oeil sur le moteur? Huile ou eau dans les fonds ? Niveau d'huile et de carburant, nable ?
- . État des vannes ? Vanne moteur (accès, ouverte/fermée) ?
- . Équipets (ouverture) ? Rangements équipiers, rangements avitaillement? État du gaz, réserve ? Niveau d'eau potable, nable ?
- . Position des appendices ? Dérive haute ou basse, manoeuvre?
- . Volumes des réservoirs (gasoil, eau)
- . Consommation du moteur

Table à cartes :

- . Électronique : VHF , GPS, Radar, et surtout Notices ?
- . Cartes et documents locaux, Livre de bord?
- . Jumelles (peuvent-elles aller dans le cockpit, qualité de vision : essayez !)
- . Et comme on utilise de plus en plus d'électronique personnelle, demandez un convertisseur 12V/220V, sinon cela fera 1 kilo de plus dans vos bagages !

copie interdite



Par principe, essayer tout ce qui peut l'être (moteur, VHF, ...y compris les WC car avec l'introduction des réservoir de stockage, les opérations peuvent devenir plus compliquées.

Avant de contracter, considérez l'intérêt des assurances : avaries, renonciation, non retour au port d'attache, remplacement du skipper ? Si vous êtes loin de votre base, cela peut valoir la dépense.

On vous proposera peut être de vous préparer un avitaillement selon vos desiderata. Considérez qu'une location de voiture d'une journée, qui vous amènera depuis l'aéroport, vous permettra de le faire vous même au supermarché local, et vous aurez en plus une vision des mœurs et produits du pays.

Bonnes croisières, et n'hésitez pas à compléter cette liste !

Et, n'oubliez pas Le Challenge de la Croisière

N'oubliez pas !....

⇒ De nous adresser, par mail, vos récits de croisière, vos impressions, des nouvelles du monde entier pour enrichir le **JOURNAL DE BORD**.

⇒ De demander la nouvelle plaquette de l'Association qui est disponible en nous écrivant à :UPF@hotmail.com

⇒ De télécharger le bulletin d'adhésion pour les nouveaux adhérents sur notre site

Toutes nos informations sont accessibles en nous écrivant à : UPF@hotmail.fr ou en consultant le site :

<http://www.union-des-plaisanciers.fr>.

Rédaction (*d'après les courriers des adhérents UPF*) : Patrick PILLOT - UPF, 41 av Foch 75116 Paris.