Yacht Club Fréjus

Le Défi

Magazine du YACHT CLUB de FREJUS – www.ycfrejus.fr

Expédition Antarctique

« Je reviens de l'enfer »

Un homme, une passion

« J'ai navigué aux Glénans »

Forum JULII

« Notre port, il y a 2000 ans »

Tambouille du Capitaine
Polaires de vitesses
Journée sécurité
Rêve ou réalité
Capitainerie
Antifouling
Orgosolo

2019

CHANTIER NAVAL
de PORT FRÉJUS

CNPF
CHANTIER NAVAL *Port-Fréjus*

NOS PRESTATIONS

- CARÉNAGE
- PRÉPARATIONS DE BATEAUX NEUFS
- MÉCANIQUE
- TRAVAUX COMPOSITE
- ACCASTILLAGE & GREEMENT
- PEINTURE
- TRAITEMENTS OSMOSE

NOS MOYENS

- GRUE MOBILE 40 TONNES
- TRAVELIFT 75 TONNES
- STATION DE CARBURANT
- PLACES À QUAI
- SHIPCHANDLER

Chantier équipé d'un système de recyclage des eaux de carénage.
Point propre à la disposition des usagers avec collecte et traitement des batteries, filtres à huile, huiles souillées, bac à peinture et solvants, bennes tous déchets 30m³.

Découvrez notre site internet en flashant ce code (à l'aide des applications gratuites sur smartphones)

Design : Créative-Altitude.com

OFFREZ LE MEILLEUR À VOTRE BATEAU !

Aire de carénage
83600 FRÉJUS
Tél : + 33 (0)4 94 44 58 88
Fax : + 33 (0)4 94 44 58 89
info@cnpf.eu www.cnpf.eu

VOLVO TOHATSU YANMAR FENWICK MERCURY MerCruiser

EDITO DU PRESIDENT

Déjà 20 ans que notre club existe. En parcourant les comptes rendus qui retracent son histoire, en regardant les photos de toutes ces animations, les soirées festives, les marrantes, les trophées, les croisières, les mysternav, les Défis, que de milles parcourus. Je revois avec émotion celles et ceux qui ont contribué à la vie de notre club dont certains ne sont malheureusement plus là pour nous en parler. Je pense à toutes celles et ceux, bénévoles, mais au combien passionnés, qui ont contribué à faire vivre notre club. Le **YACHT CLUB de FREJUS** c'est aujourd'hui plus de 35 activités animées par une équipe de passionnés autour de François GROBERT, notre Vice-Président et moi-même. Tout au long de l'année, elle réalise des animations pour le bien-être de nos adhérents. Merci à vous tous, merci pour votre investissement. Mes remerciements s'adressent aussi aux élus de notre Ville de FREJUS, au Président de la SEM de PORT FREJUS, à toute l'équipe de la Capitainerie et à tous les sponsors et partenaires qui par leurs dons soutiennent nos activités. Sans votre aide notre club ne serait pas ce qu'il est aujourd'hui.

Plein de nouveautés avec 35 manifestations organisées au travers du programme 2019 dont 3 régates officielles présentées au calendrier de la Fédération Française de Voile, 11 régates de club LE DEFI, une superbe croisière « la Croisière des Volcans » en passant par l'île de CAPRI, STROMBOLI, l'ETNA, les EOLIENNES, Une croisière autour de l'île d'ELBE, 2 rallyes dont la CORNICHE D'OR, Les Voiles et leurs Secrets, Les Gestes qui Sauvent en mer (formation assurée par les pompiers de FREJUS) et les DANGERS de la MER.

Un programme bien complet accompagné de soirées festives. En partenariat avec la SEM de PORT FREJUS qui fête ses 30 ans cette année, dans notre volonté commune de développer l'animation et la motivation des plaisanciers à PORT FREJUS, chaque membre qui participe à une manifestation du Club, perçoit de la SEM, une remise, sur sa place de port.

Vingt ans plus tard, Le **YACHT CLUB de FREJUS** a conservé toute son âme. C'est le rendez-vous des passionnés de la mer, le partage des bons moments, c'est la rencontre de nouveaux amis, c'est aussi enrichir ses connaissances sur la navigation, en résumé se faire plaisir.

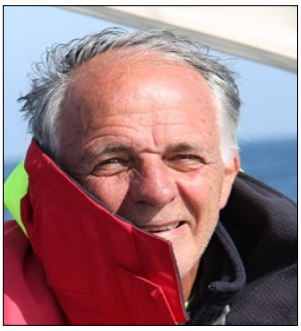
Je vous laisse parcourir les quelques pages de cette revue et n'hésitez pas à venir partager nos aventures le vendredi autour du verre de l'amitié, au CARRE du MARIN.

Michel CAMESCASSE

SOMMAIRE (2019)

3 - Edito du Président
4 - Equipe du **YACHT CLUB FREJUS**
5 - Calendrier 2019
6 - Expédition Antarctique
10 - Nord SARDAIGNE 2018
12 - Polaires de vitesses
14 - FORUM JULII (Fréjus)
18 - Les fêtes du PORT
20 - Capitainerie
26 - Peintures murales d'Orgosolo
28 - Un homme, une passion
30 - Trophée de Port Fréjus
32 - Rêve ou réalité
33 - La tambouille du Capitaine
35 - Les Antifouling
34 - Les voiles et leurs secrets
38 - Journée Sécurité
40 - Soirées et remises de prix
42 - Bulletin d'adhésion

L'EQUIPE du YACHT CLUB de FREJUS



Michel

François G

François C

Florence

Guy

Philippe P

Martine

Philippe W

MEMBRES du CONSEIL D'ADMINISTRATION

M. Michel **CAMESCASSE**	Président
M. François **GROBERT**	Vice-Président
M. François **CHANGEUR**	Trésorier
M. Philippe **PORCHER**	Trésorier adjoint
Mme Florence **CAMESCASSE**	Secrétaire
Mme Martine **CONNAN**	Secrétaire adjointe
M. Philippe **WALTER**	Resp. de la commission « Régates »
M. Guy **PEYTRIGNET**	Resp. de la commission « Croisières »

Le Yacht Club Fréjus est affilié à la FFV

FFVoile

N° FFV C83076

YACHT CLUB FREJUS — fondé en janvier 1999 - Association loi 1901 - Capitainerie de PORT FREJUS - 83606 Port Fréjus CEDEX Tous les membres de l'équipe sont joignables par courriel à l'adresse Info.ycfrejus@gmail.com - Accueil au CARRE du MARIN les mardi et vendredi de 14 à 19h -

Réalisation du journal (LE DEFI marque déposée - journal diffusé gratuitement - Propriété du Yacht Club de Fréjus)
Ont participé à la rédaction de ce journal:
Florence CAMESCASSE, Michel CAMESCASSE, François GROBERT, Philippe WALTER, François CHANGEUR, La Capitainerie de PORT-FREJUS, Frédéric DELORE, Luc VIGNAUX, Glenn FAUCHON
Photos et graphiques: M. CAMESCASSE, F. GROBERT, SEM de PORT FREJUS, P. WALTER, B. CAMESCASSE, B.HERAT
Photographies , prises durant les manifestations du club
Les photos, articles, graphismes ont été réalisés par les membres du Yacht Club de Fréjus Le Journal LE DEFI est propriété du Yacht Club de Fréjus (Association loi 1901) diffusé en 3500 exemplaires gratuitement. Tous droits réservés. Edition mai 2019

CALENDRIER des ACTIVITES 2019

OTP = Ouvert à tous les plaisanciers
FFV= Fédération Française de Voile
FFV-SI = sur invitation

12 janvier	Soirée festive **Galette des Rois**
26 janvier	Régate de club **Le DEFI**
15 Février	Soirée festive
23 Février	Régate de club **Le DEFI**
23 mars	Les voiles et ses secrets
30 mars	Régate de club **Le DEFI**
6 et 7 avril	Trophée de **PORT FREJUS** *(régate FFV)*
13 avril	Les gestes qui sauvent
27 avril	Régate de club **Le DEFI**
4 et 5 mai	Rallye des 4 CAPS
11 mai	Sécurité : Les dangers de la mer *(OTP)*
21 mai	Présentation croisière des Volcans
25 mai	Régate de club **Le DEFI**
27/05-04/07	La croisière des **Volcans**
29 juin	Régate de club **Le DEFI**
20 / 21/07	**Fêtes du port** (*OFNI, Régate, Promenade en mer, buffet provençal)*
27 juillet	Régate de club **Le DEFI**
10 août	Régate de club **Le DEFI**
17 août	Les **Voiles d'HERMES** *(régate FFV – SI)*
19 août	**Pot de l'amitié** *(Date à confirmer)*
31 août	Régate de club **Le DEFI**
02 au 15/0	Croisière **ÎLE d'ELBE**
28 sept.	Régate **Le DEFI** *(régate FFV)*
05 - 06 oct.	La **Corniche d'Or**
26 octobre	Régate de club **Le DEFI**
22 nov.	Assemblée Générale - Soirée beaujolais
30 nov.	Régate de club **Le DEFI**
13 déc.	Soirée de **Gala du Yacht Club Fréjus**

Les mises à jour sont consultables sur www.ycfrejus.fr

Entrainements à la régate LE DEFI

Les entraînements à la régate LE DEFI sont réservés aux membres du YACHT CLUB de FREJUS . Pour participer le skipper doit être en possession d'une licence FFV compétition 2019.

Les Régates rallye

Pour les régates rallye (mini-croisière régates de 2 jours) . Les informations pratiques sont diffusées par e-mail aux adhérents. Le skipper doit être en possession d'une licence FFV compétition 2019.

REPAS du CLUB

Les repas du club sont organisés par la commission festive. Le programme, les dates et lieux de rendez-vous sont diffusés par e-mail aux adhérents.

Ce programme est indicatif. Le Yacht Club de Fréjus se réserve la possibilité de le modifier sans préavis.

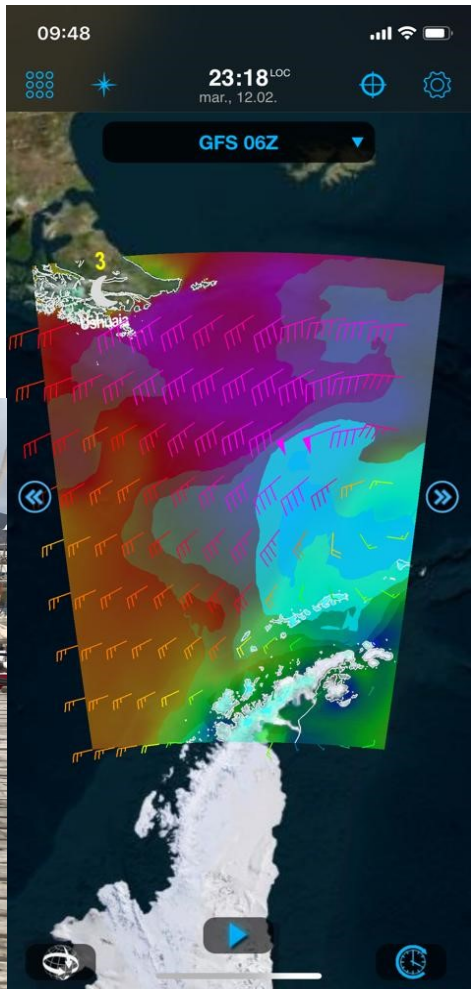
Expédition ANTARCTIQUE

« Je reviens de l'enfer ».

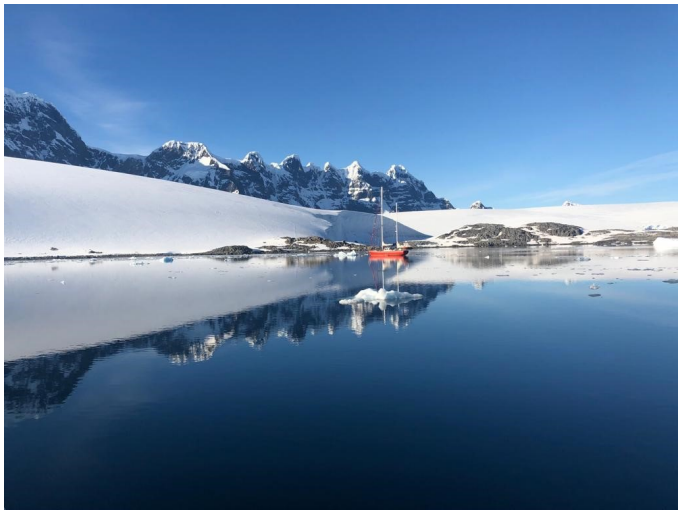
Ce sont ses premiers mots. Frédéric DELORE membre du Yacht Club de Fréjus, m'a invité à bord de son voilier pour me raconter son voyage de février dernier en Antarctique. Frédéric aime la voile, l'aventure et n'hésite pas à aller jusqu'au bout des choses pour comprendre. Assis confortablement dans le carré de son 50 pieds à Fréjus, il me raconte son voyage et nous voilà plongés dans les 50° hurlants, les 60° mugissants.

Nous partons d' USHUAÏA C'est une ville de pionniers au sud de l'Argentine. Elle est située sur l'archipel de la Terre de Feu, la pointe la plus méridionale de l'Amérique du Sud, surnommée le "bout du monde". Au bout du ponton notre voilier nous attend, un cotre coque acier de 45 tonnes et de 20 mètres de long, génois, yankee et trinquette sur enrouleur. Nous sommes onze personnes à bord et parmi nous, quatre jeunes chargés de procéder à des prélèvements de plancton durant l'expédition. Dès le lendemain, l'avitaillement fait nous quittons ce dernier point de civilisation en empruntant le canal de Beagle. La navigation n'est pas facile dans cette zone. Situé entre le Pacifique et l'océan Atlantique ce canal subit la variation de hauteurs de marée provoquant un important courant (parfois > à 5 nds). Rapidement la navigation va devenir difficile. Après avoir quitté le canal de Beagle en direction du Cap HORN, nous faisons route vers Elephant Island. Nous mettrons quatre jours de mer pour parcourir les 570 Nm,

dans des conditions extrêmes. Notre voilier n'a pas de cabriolet pour nous abriter. La nuit nous réalisons deux par deux des quarts de 2 heures par – 35 degrés. Gilet et harnais obligatoires dans cette mer inhospitalière. Le vent souffle à plus de 40 nds et me glace le visage, je suis frigorifié. Sous trinquette et 4 ris dans la grand voile nous surfons sur les vagues malgré nos 45 tonnes. La nuit est noire, on ne voit rien et je m'inquiète de heurter des blocs de glace à la dérive. Nous naviguerons ./..



./.. dans ces conditions à 9 nds de moyenne. Cette île tient son nom de la grande colonie d'éléphants de mer qui la peuplaient lorsqu'elle fut nommée pour la première fois en 1821 par le chasseur à la baleine britannique George Powell. Plus au sud en poursuivant notre route vers le continent Antarctique, l'archipel des Bridgeman islands nous offre un abri plus sûr où nous mouillons par 10 à 15 m de fond. Notre skipper connait bien le coin pour y être déjà venu. Il repère les coins de mouillages et s'est constitué une carte suivant ses anciennes traces qu'il suit scrupuleusement. Ces îles étaient, du temps de la pêche industrielle à la baleine, l'endroit idéal à l'abri des tempêtes, pour dépecer les mammifères marins et en récupérer la viande et la graisse. En mars 1929, le baleinier norvégien Sir James Clark Ross débarque à New York après un périple de sept mois dans l'Océan antarctique, ramenant un record de 51 000 tonneaux d'huile, évalués à un million et demi de dollars d'alors. Depuis, excepté le Japon qui ne respecte pas l'accord international, la chasse à la baleine est interdite. Frédéric me confie que l'on voit encore de nos jours les installations construites à l'époque, vestiges de l'industrialisation de ce massacre. On passe les 63° de latitude sud. Notre navigation se poursuit en longeant la côte vers une descente plus au sud. Nous devons réaliser des prélèvements de plancton à Deception Island. On pénètre à la voile à l'intérieur du cratère. L'endroit est lugubre, le ciel sombre, les roches noires en partie recouvertes de glace. On s'approche prudemment et nous jetons l'ancre par 12 m fond. Le vent s'est calmé et Il règne un silence pesant. Chaque matin en se levant on enlève la neige à la pelle, on casse la glace sur le pont. Sur l'autre rive, on aperçoit la base Espagnole Antartica Gabriel de CASTILLA qui fut l'un des premiers explorateurs de l'Antarctique. Sous le vice-roi de Nouvelle-Espagne Luis de Velasco y Castilla, il partit en 1603 de VALPARAISO avec trois navires pour atteindre le sud du passage de Drake, (60 ° de latitude sud) ce qui était pour l'époque le record de latitude. Aujourd'hui la base Espagnole antarctique Gabriel de Castilla sur l'île de la Déception est nommée en sa mémoire. Pendant les navigations, je lis beaucoup et c'est très intéressant de partager avec les scientifiques du bord. Le continent Antartique a une superficie (14 Millions Km² selon la saison). C'est plus grand que l'Europe. Il me raconte avec passion que la première expédition ayant atteint le pôle sud était celle du Norvégien Roald Amundsen.



Expédition ANTARCTIQUE

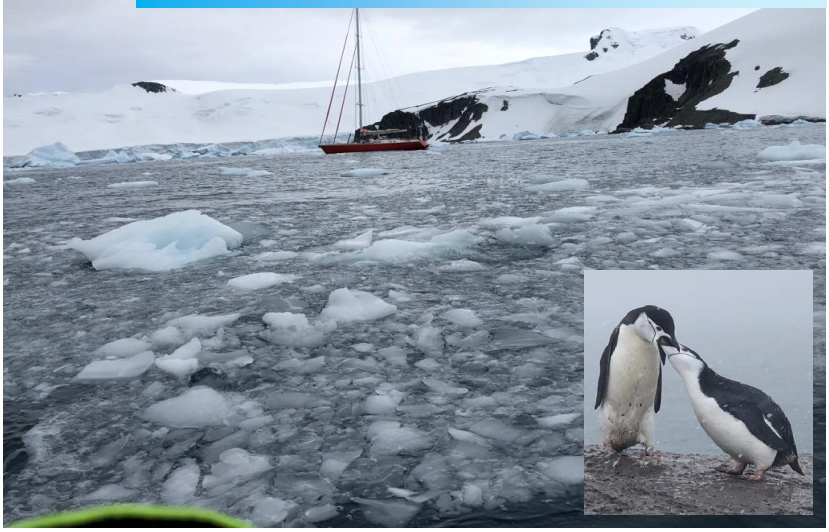
L'histoire est incroyable. Amundsen qui s'était fait volé la vedette en 1909 par les explorateurs américains Frederick Cook et Robert Peary qui revendiquèrent chacun d'avoir atteint le pôle Nord, Amundsen voulait être le premier au pôle sud. En octobre 1911, l'expédition se met en marche, quatre hommes sur des skis avec des traîneaux, emportant de quoi survivre, et accompagnés de 150 chiens. Régulièrement ils plantaient des piquets pour se repérer afin de revenir à leur point de départ. Pour nourrir les chiens, chaque jours ils en tuaient un pour donner à manger aux autres. L'expédition emprunta le glacier Axel Heiberg (85°40' Sud - 162°44 Ouest) qui lui permit d'atteindre le plateau Antarctique et finalement le pôle Sud. Pour marquer sa victoire Amundsen laissa au pôle sud une lettre adressée au Roi Haakon de Norvège. Il revint sans trop de difficultés. A l'arrivée il ne lui restait plus que 24 chiens. L'expédition britannique menée par Robert Falcon Scott partie elle en novembre, arriva aussi au pôle sud, mais trop tard. Scott repartit avec toute son équipe et furent retrouvés morts dans leurs tentes, sur leur parcours de retour à seulement 12 km de là où ils étaient partis. Dans sa poche, Scott avait la lettre écrite par Amundsen. Une des bases scientifiques permanentes américaines, au pôle Sud, porte aujourd'hui les noms de Scott et Amundsen. A la suite de ces expéditions internationales de nombreux pays revendiquèrent une paternité territoriale (Argentine, Chili, Australie, Nouvelle-Zélande, Grande Bretagne, Norvège).

Afin de préserver ce continent dès 1959, des accords furent signés et des mesures prises pour protéger l'Antarctique. L'Antarctique est dorénavant une réserve naturelle, consacrée à la paix et à la science. Aujourd'hui on compte 48 stations de recherches scientifiques et 25 pays différents.

Frédéric me confie que cela reste une terre très inhospitalière. Des températures de -60° sont fréquentes accompagnées de vents violents. Tu ne peux rien faire dans ces conditions. « Barrer par -40° sans abri, dans des creux de 3 à 5 m, on ne connait pas ça en méditerranée, c'est l'enfer ».

Ce qui est formidable c'est l'analyse de la chaine de vie animale. Tout d'abord en Antarctique, il n'y pas d'ours polaire. En mer ont voit régulièrement des baleines, des orques. Ce qui est remarquable dans ces conditions extrêmes c'est le développement de la vie. Du microscopique au plus gros on rencontre : le phytoplancton qui a une capacité de photosynthèse nécessaire à la vie dans l'eau. Le krill, de minuscules crevettes, qui se nourrissent du plancton. Les baleines mangent du Krill ainsi que les phoques et la plupart des animaux aquatiques. Les phoques tigres ne se contentent pas uniquement du Krill, surtout à l'approche de l'hiver, ils mangent les manchots. ../...

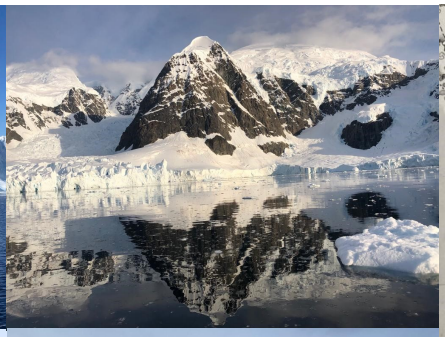
Expédition ANTARCTIQUE

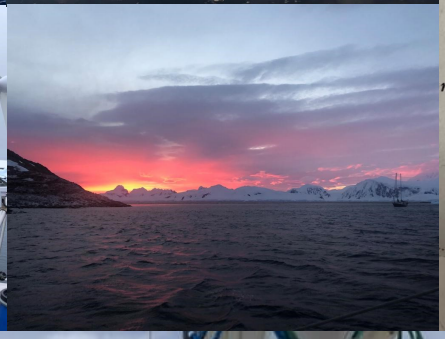


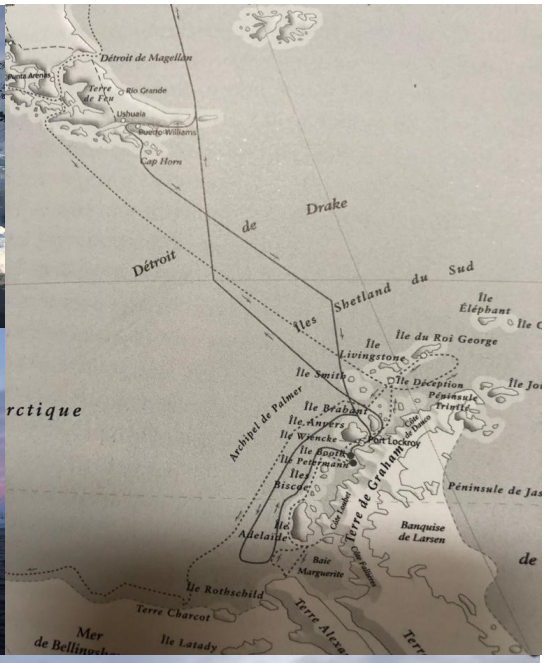
D'ailleurs beaucoup aujourd'hui confondent le pingouin et le manchot. Le premier « le pingouin » est de la famille des alcidés, c'est un oiseau et vit au pôle Nord. Il pèse environ 500 gr à 1 kg et ses ailes lui permettent de voler. En fait la confusion vient que le second « le manchot » de la famille des sphéniscidés se nomme en Anglais « PENGUIN ». Le manchot lui vit dans l'Antarctique, il a de toutes petites ailes qui ne lui permettent pas de voler mais de nager rapidement. Il pèse entre 20 et 40kg et peut atteindre la taille d'un mètre. Après de nombreux mouillages près des bases dans les 75° Sud, que nous relions par zodiac, les échantillons de planctons bien répertoriés, nous avons pris le chemin du retour, de nouveau croisé le cap Horn avant d'atteindre Ushuaia dans les mêmes conditions de traversée qu'à l'aller.

Pour conclure, Frédéric me confie : « Mon voyage aura duré un mois. J'ai mesuré les conditions extrêmes de ces expéditions, l'importance de la préparation avant le départ, la nécessité de bien se nourrir et ce fut le cas, la rigueur des conditions polaires, j'ai mesuré le courage de ces pionniers qui les premiers ont foulé cette terre hostile. Je reviens de l'enfer pourtant j'en garde un souvenir inoubliable ».

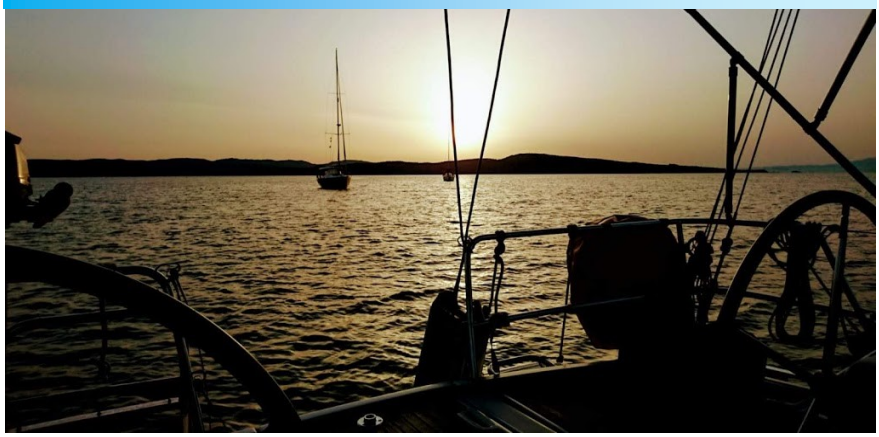
Propos recueillis par Michel Camescasse







CROISIERE NORD SARDAIGNE 2018



On appareille au petit matin de Fréjus. Tous les bateaux sont là pour cette croisière qui va nous emmener faire un périple au Nord Sardaigne. A peine passé le Lion de Mer, Michel sur Napadelice n'a plus d'informations électroniques de navigation. Décision de revenir au port pour identifier le problème. Le reste de la Flotte part sur San REMO. Après 2 heures d'investigation, c'est le câble qui relie les capteurs en tête de mât de l'électronique du bord qui est défectueux. Finalement avec l'aide (au combien précieuse de Philippe) le câble sera disponible chez POCHON à Hyères et nous réussirons à le repasser dans le mât, le soir même: belle performance ! A San REMO les bateaux du club sont tous là et nous attendent. La météo n'est pas bonne et nous filons sur San Lorenzo et visitons Impéria. La traversée sur Macinaggio s'effectue avec un vent SW portant de 8 à 15 nds. Cela se fait dans la journée. A16h30 on aperçoit la Giraglia, à 19H30 nous sommes au port. Superbe journée de voile à 6,4 nds de moyenne, des dauphins, du vent et du soleil. Après une nuit paisible nous commençons notre descente de la Corse côte Est en passant par TORA, puis TAVERNA et PORTO VECCHIO. L'entrée de ce port en logeant un chenal d'au moins 2 Nm est toujours sympathique. Notre objectcif est de rejoindre les îles de la MADDALENA. A peine quitté PORTO VECCHIO nous mettons le cap sur l'île de FORNARA puis on contourne l'île de MAESTRO MARIA pour atteindre les îles de TORO. Le vent forcit dans les Bouches de BONIFFACCIO, la mer moutonne, 22 nds génois seul 1 ris et nous marchons à 7,8 nds au travers. On aperçoit au loin les îles de la MADDALENA. Passé l'île de BUDELLI le vent faiblit et on renvoie de la toile. On ne quitte pas des yeux la carte, les écueils dans ce secteur sont nombreux et pas toujours balisés. On franchit la passe de la CALA FRANCESE pour contourner, par le sud, la MADDALENA. La mer est agitée alors autant assurer en passant au beau milieu de la passe. Arrivée en fin de journée au petit port de CALA GAVATTA. La flotte du Yacht club de Fréjus est attendue et les marins Italiens sont très serviables. Nous nous retrouvons tous accostés au quai d'honneur face à la vielle ville. Ce soir visite de la ville et pour quelques euros, Guy va nous dénicher un petit restaurant, qui au demeurant ne paye pas de mine, mais dont nous reparlerons, pendant toute la croisière, tant nous nous sommes régalés. Chacun flâne à son rythme à découvrir les petites églises, les monuments et des dizaines de petites échoppes. Le port de CALLA GAVETTA sert de point de liaison entre toutes les îles de la MADDALENA. N'oubliez pas, si vous souhaitez mouiller dans ces îles, il vous faut un permis, http://autorizzazioni.lamaddalenapark.it sinon l'amende est chère, alors que 2 milles au sud dans la Rada di Mezzo SCHIFO c'est (encore) gratuit. Nous poursuivons notre descente sur la côte Est de la Sardaigne vers Porto ROTONDO. Naviguer dans ces îles, on ne se lasse pas des paysages. En cette période de l'année il n'y a pas grand monde sur l'eau. Bien que partis sous une petite pluie fine, nous savons que le soleil va briller dans l'après-midi. Nous longeons la côte et ses dizaines de mouillages, mais la pluie s'intensifie et nous décidons de faire escale à PORTO ROTONDO. N'hésitez pas à vous arrêter dans ce petit port aux allures balnéaires. Le village qui l'entoure cache derrière sa pinède un trésor d'architecture moderne en l'église CHIESA SAN LORENZO. Cette église des années 60 ./..

CROISIERE NORD SARDAIGNE 2018

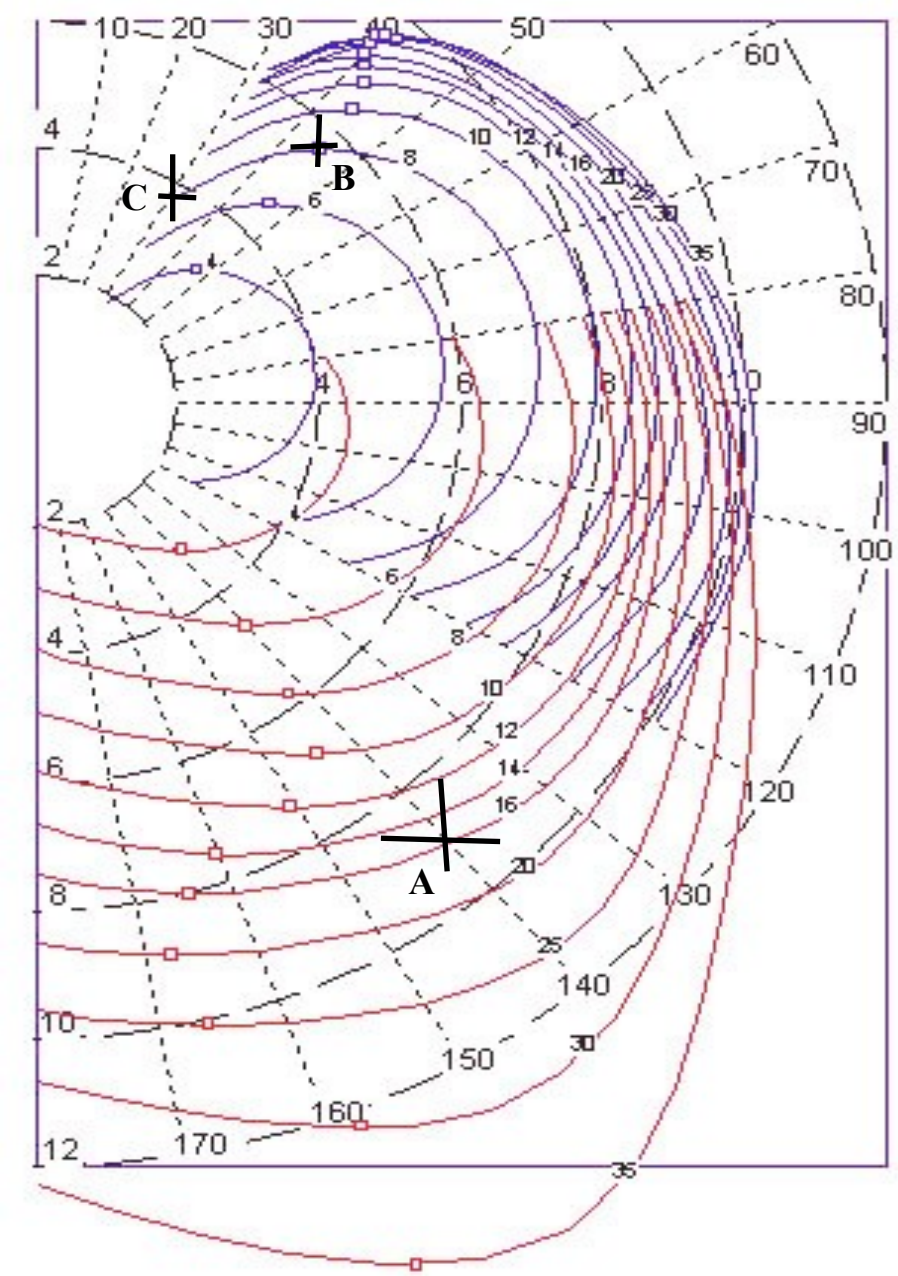
./… est ornée à l'intérieur de sculptures de bois lamellé d'une extrême beauté. La modernité des scènes associées au mariage du verre et du bois représentent un travail d'orfèvre à voir absolument. Nous n'irons pas jusqu'à OLBIA et préférons mouiller dans la baie d'ARANCI. La pluie et les orages qui nous accompagnent ont cessé et nous passons une nuit paisible. Sur le Navbook nous remontons vers le Nord en flânant d'île en île , de mouillage en mouillage et baignade devant la magnifique plage de sable fin de PORTO LICIA. Abrités par l'île di CULUCCIA, nous passons une soirée bien sympathique. Nous savons que le temps va se gâter. Le petit port de SANTA THERESA di GALLURA est bien abrité en s'enfonçant profondément entre deux falaises. Le vent monte fort dans les Bouches de BONIFACIO. Quatre heures plus tard nous entrons dans ce petit paradis. Tous ceux qui vont à BONIFACIO auront remarqué l'accueil inexistant. Alors il ne faut pas hésiter. Huit milles au sud, c'est tout autre chose. On est accueilli comme des Princes : marins pour saisir les amarres, hôtesse d'accueil qui nous remet un plan de la ville, nous explique les curiosités et monuments à ne pas manquer et le tout pour 2 fois moins cher qu'à BONIFACIO. Trois jours de mauvais temps et après avoir quadrillé la ville et tout visité, nous décidons de partir dans l'arrière-pays visiter le tombeau des géants et les villages qui remontent au IIIe millénaire avant notre ère.

Nous quittons pour longer le Nord Sardaigne par l'Ouest jusqu'à Isola ROSSA puis STINTINO en passant devant le magnifique village de CASTEL SARDO dominé par le château, intact depuis plus de 1000 ans. Pour descendre jusqu'à ALGHERO Nous voulions emprunter la passe de STINTINO mais la mer n'est pas bonne et les prévisions météo n'annoncent rien de bon. On longe l'île d'ASINARA (réserve naturelle) puis BONIFACIO. La remontée de la CORSE par la côte Ouest, dès qu'on est sorti des Bouches, se fait sans difficulté. Ajaccio, Calvi, St Florent pour une traversée à la voile, soleil, baleines et dauphins, jusqu'à San LORENZO. Avant de regagner le port de Fréjus nous ferons un dernier mouillage dans la magnifique baie de Villefranche. Une balade de 820 Nm entre amis, entrecoupée de visites, planchas et barbecues sur les quais, qui nous laissent des souvenirs inoubliables.

Michel CAMESCASSE

POLAIRES de VITESSES

On entend souvent prononcer dans les soirées de voileux « Ah je marchais bien! :J'étais sur ma polaire ». Beaucoup d'entre nous naviguent pourtant depuis des années sans jamais s'en être soucié. C'est quoi au juste les polaires de vitesse ? Chaque architecte naval lorsqu'il conçoit les lignes d'une nouvelle carène répond à un cahier des charges qu'il intègre dans ses calculs. Yacht, Péniche, voilier de croisière, de course croisière, régate, les programmes sont variés et les carènes aussi. Sans entrer dans les formules complexes de la mécanique des fluides appliquées à la pénétration d'un objet dans un fluide, de trainées, de couches limites laminaires et turbulentes, tout ceci se résume à comprendre que toute carène qui pénètre dans un fluide, oppose à celui-ci une résistance, qui consomme l'énergie disponible et dont le bilan se traduit par une réduction de sa vitesse. Les polaires résument en une seule page et pour une seule carène, les résultats de ces calculs complexes.



Il est donc intéressant de connaitre les performances théoriques de son bateau. Est-il capable de remonter à 30° du vent ? Qu'elle est sa vitesse par le travers sous 12 nds de vent réel ? On peut ainsi se poser quantité de questions. Compte tenu que la carène oppose un profil symétrique la présentation graphique se fait sur un demi-cercle. Chaque segment partant du centre du cercle représente un angle correspondant à l'angle du bateau par rapport au vent de 0° à 180°. Les cercles réguliers indiquent une vitesse. Les courbes indiquent, pour une vitesse de vent établi, la vitesse de la carène. On constate dans le graphe présenté pour exemple, que cette carène perd de sa vitesse si son skipper souhaite remonter à moins de 40° du vent. De même son bateau est toujours moins performant au vent arrière qu'au grand largue, ceci pour le même vent.

Pour lire qu'elle serait la vitesse du bateau dans une allure à 60° du vent, dans un vent de 12 nds, il suffit de lire le résultat sur la courbe en fonction de l'angle (voir exemple).

il faut toutefois rester prudent dans l'interprétation de ces valeurs théoriques. Beaucoup de facteurs extérieurs aux calculs influencent la vitesse d'un voilier. En partant du principe que vous avez parfaitement réglé vos voiles, plusieurs facteurs entrent en jeu en commençant par l'état de la mer, le sens des vagues ou une mer d'huile, du courant, de la qualité des voiles (neuves ou ayant déjà beaucoup de milles). Il ne faut pas oublier que la propreté de la coque sur un voilier, est primordiale. La vitesse sera grandement réduite de plusieurs nœuds, surtout si les algues et les coquillages y ont élu domicile. Tous les régatiers vous le diront : le poids est l'ennemi de la vitesse, il joue un rôle essentiel. On peut aussi améliorer sa vitesse (les polaires de vitesse n'en tiennent pas compte) en installant une hélice à pales repliables (+ 0,8 nds en moyenne).

Exemples : Je navigue à 140° du vent dans un vent de 16 nds. Mon bateau devrait filer à 9 Nds (A). Je navigue au près à 45° du vent dans un vent de 8 nds mon bateau file à 5.6 Nds. (B) Je suis sur le maxi de ma polaire au près. (rapport angle au vent / vitesse) Si je serre plus le vent, ma polaire s'écroule et mon bateau perd de la vitesse. En remontant encore à 32° du vent je ne marche plus qu'à 3.8 Nds.

Les polaires de vitesses indiquées sont calculées pour une carène propre, le plus souvent avec une hélice classique, avec des voiles neuves et pas d'équipement supplémentaire comme : survie, annexe, moteur HB, caisse à outils, bouteilles de rosé, etc., et le plus souvent sans eau potable et sans gasoil. Pourtant elles nous indiquent une bonne tendance de vitesse, Il faut donc rester prudent quant à une interprétation sans correction. En cherchant vous trouverez sur Internet les polaires de votre bateau.(wind curve). A vous, ensuite, de les comparer avec vos performances.

Michel Camescasse

Thierry Penalver
04 94 81 24 18
www.thierrypenalver.fr
QUALIBAT

EXTÉRIEUR
RAVALEMENT
ÉTANCHÉITÉ - ITE

INTÉRIEUR
PEINTURE
SOL - PLAFOND

SINISTRES
DEGATS DES EAUX
INCENDIE

Quelle que soit la dimension de votre projet, nous serions heureux de mettre notre savoir-faire à votre service.

FORUM JULII (FREJUS)

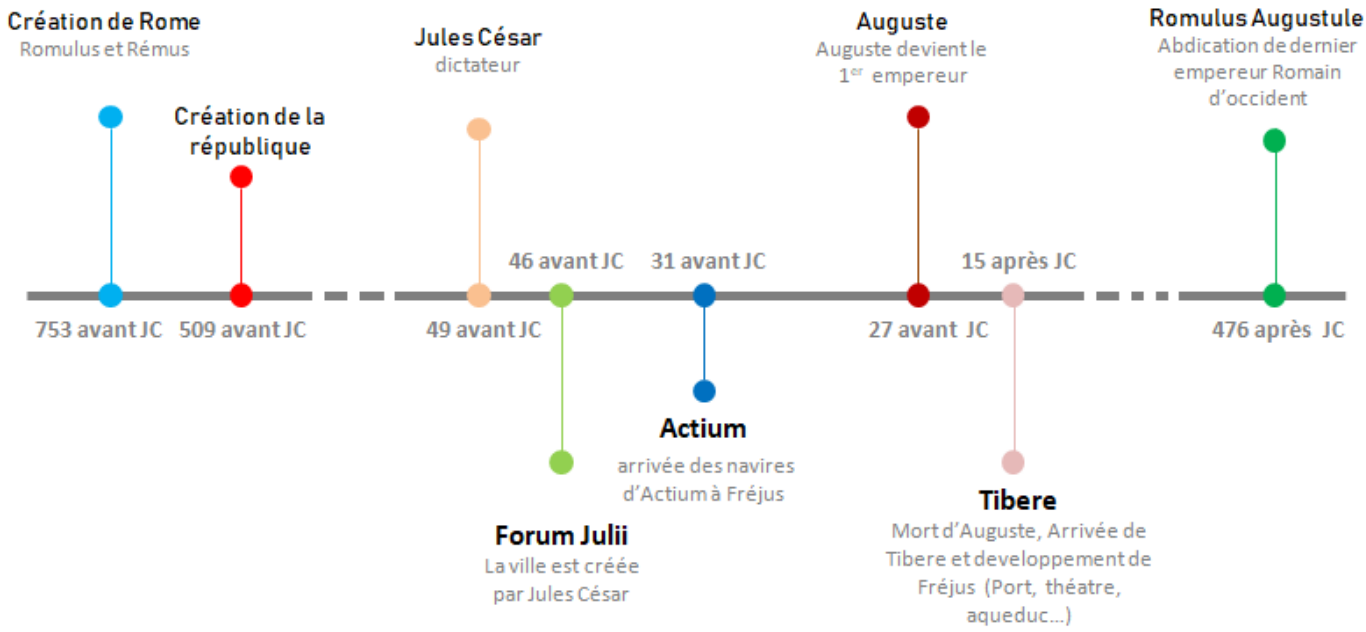
La mer et les bateaux au temps de Forum Julii

Dans la baie de Fréjus/St Raphaël, quand les plaisanciers et professionnels de la mer accostent à « Port Fréjus », savent-ils que sous la quille de leurs bateaux il y a une histoire qui remonte à plus de 2000 ans ?

Pierre Excoffon, directeur du service archéologique de Fréjus et **Anne Joncheray** du musée archéologique de Saint Raphaël nous rappellent notre histoire romaine.

Quelques repères chronologiques et géographiques

L'époque Romaine : c'est 1000 ans d'histoire qui ont façonné notre civilisation occidentale: Au plus haut de son histoire l'empire romain couvrait la totalité des territoires autours de la Méditerranée et au delà…..



La mer et les bateaux

Les romains étaient plutôt un peuple de « terriens », mais en héritant des Phocéens et des Grecs la connaissance de la mer et des bateaux, les romains ont repoussé les frontières de leur empire bien au-delà de de la Méditerranée ….

Les navires romains ont été des vecteurs importants du développement de l'empire, aussi bien comme moyen de conquête militaire que comme support logistique au commerce.

La marine romaine est composée principalement de deux types de navires

La Galère : c'est un navire de guerre qui navigue à la voile et à la rame

La Corbita : c'est un navire de commerce qui navigue à la voile

Les principales caractéristiques sont :

Longueur de 15 à 30 mètres, 40 m pour l'épave de Gien

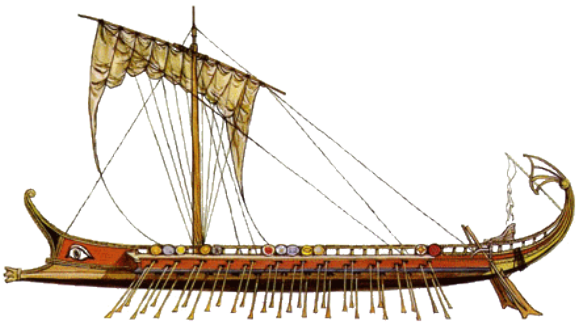
Tirant d'eau : assez faible

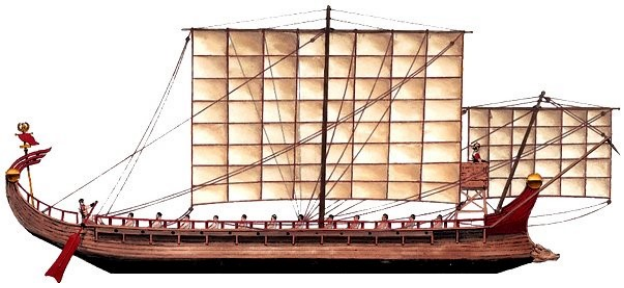
Equipage : de 2 à 10 hommes, plus les rameurs* pour les galères

Charge utile : plusieurs dizaines de tonnes, 450 t estimées pour l'épave de Gien

Les galères étaient grées avec une ou deux voiles carrées, mais disposaient en plus de rameurs pour le combat (de 20 à 400 chiourmes sur 1 à 3 niveaux). Contrairement aux idées reçues, les rameurs de galères romaines étaient des volontaires et n'étaient pas enchainés au banc de nage, ils furent remplacés par la suite par des esclaves ou des repris de justice.

les corbitae étaient grées comme les galères avec une ou deux voiles carrées et pouvaient remonter au vent jusqu'au largue / petit largue. En effet les marins romains savaient carguer une voile carrée et la transformer en voile triangulaire et ainsi remonter au vent.
(une réplique d'une galère Romaine du IV siècle avant JC, Kyrenia II a montrée qu'elle pouvait remonter le vent jusqu'à 60° /70°).





Les carènes des Corbitae étaient à fond plat, à priori pour pouvoir accoster sur une plage (les ports étaient peu nombreux) , ou remonter un fleuve (Arles…)
Cette carène qui engendrait une dérive importante, rendait le louvoyage difficile surtout que le pilotage se faisait avec 2 rames (le gouvernail n'est apparu qu'au moyen âge) les virements de bord ne dépassait pas 18/20° de la barre à zéro.
Pour les manœuvres portuaires, l'équipage des Corbitas utilisait des rames ou faisait appel à des « horreias » (les ancêtres de nos remorqueurs).

La navigation sur un navire romain au 1er siècle

Les navires romains traversaient la Méditerranée en suivant soit :

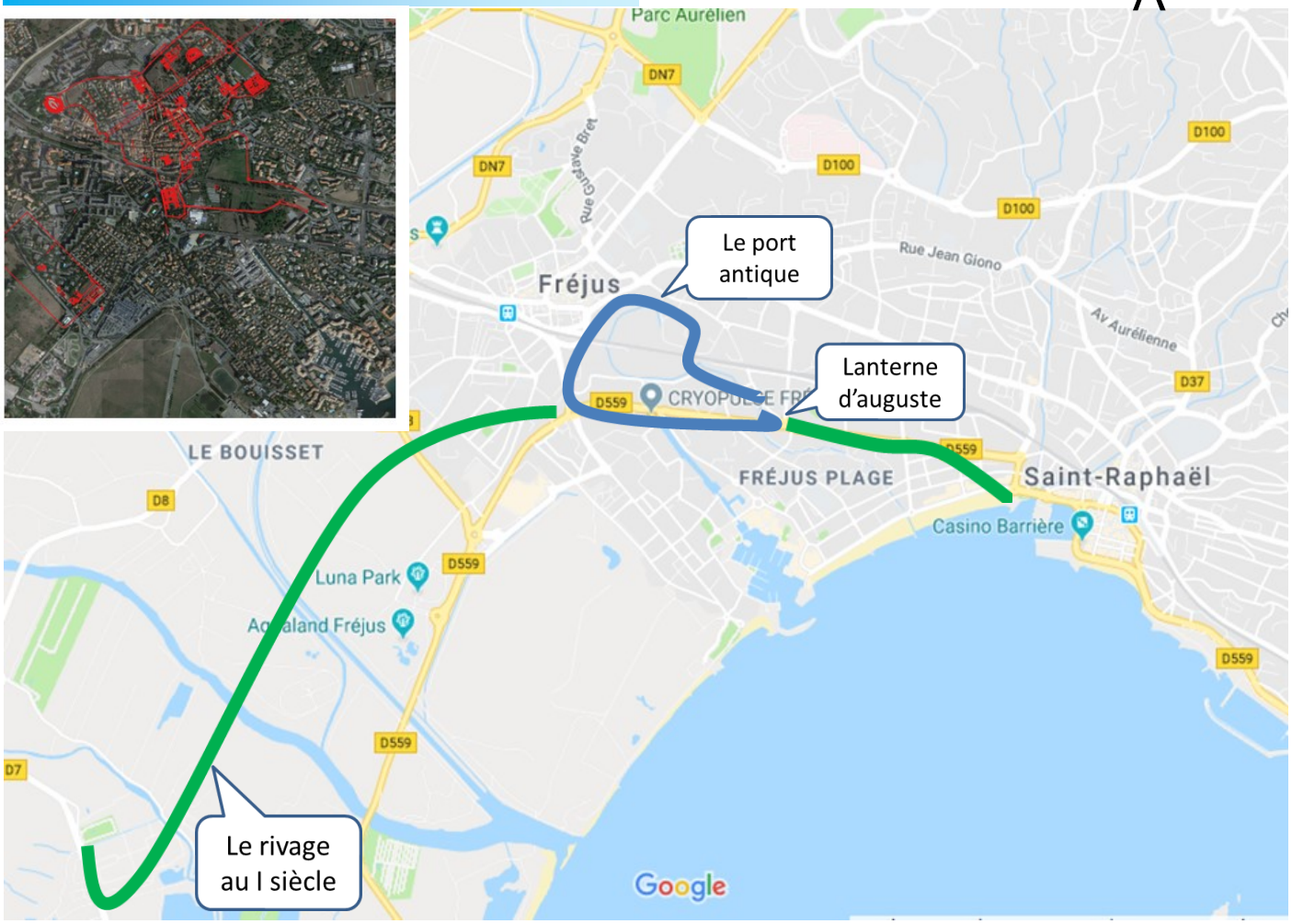
- Les cotes Méditerranéennes (cabotage) en profitant des vents et courants que nous connaissons bien à Fréjus
- des routes hauturières pour aller à Carthage, Alexandrie, sud de l'Espagne…par exemple

Les marins Romains du I siècle ne disposaient ni de boussole, ni d'astrolabe, ni de cartes…
Ils se repéraient sur la mer grâce aux étoiles, aux amers, aux vents dominants …. La navigation reposait surtout sur la tradition orale entre les capitaines (l'étoile polaire, la Grande Ourse… sont connues depuis les Phéniciens 1200/300 avant JC, et depuis Eratosthène en 250 avant JC, les marins avaient connaissance de la latitude sur la navigation)
On estime qu'une Galère Romaine pouvait naviguer à 4/5 Nds par vent établi et mettait par exemple 6 à 8 jours pour se rendre d'Ostia en Espagne en passant entre Corse et Sardaigne, ce qui était beaucoup plus rapide que par la terre
Si le vent fraichissait soit le navire utilisait son ancre flottante, soit il se mettait à l'abri sur ancre* pour attendre la renverse
*(Les archéologues ont retrouvé beaucoup d'ancres isolées, en effet les navires romains en perdaient souvent et par sécurité en avaient plusieurs à bord, qu'ils remontaient déjà à l'aide d'un cabestan. Les ancres retrouvées localement pesaient jusqu'à 900 Kg. * Une ancre de 1500 Kg a été retrouvée à Cavalaire, elle correspond à un Grand navire d'environ 40 mètres)*

la vie à bord des navires était régie par de nombreux tabous : ne pas se raser ou se couper les cheveux, ne pas manger de poissons, ne pas jouer…...
Les corbitas étaient chargées d'amphores pour le transport du vin, huile, Saumure… et de sacs pour le blé

FORUM JULII (FREJUS)

A



Les matériaux de construction étaient aussi transportés par la mer, comme des tuiles au départ de Fréjus ou comme les colonnes en marbre à l'entrée de Fréjus qui proviennent de Carare et qui étaient destinées au temple de Narbonne. (Elles ont été repêchées dans une épave à St Tropez)
Aujourd'hui une trentaine d'épaves ont été reprouvées le long de notre côte

13 à Anthéor / La Chrétienne
5 à Agay
10 au Dramont (dont une chargée d'amphores de vin d'Afrique du Nord)
1 au Lion de mer (chargées de tuiles)

Le port antique de Fréjus

Forum Julli a été créé par Jules César en 46 avant JC
C'est à la fois un port de guerre et de commerce de 20 ha (vs 7ha pour Port Fréjus 1). C'est un port important, le 3eme port de guerre de l'empire Romain sous Auguste (après Ravene et Misene).
Le commerce maritime est très développé sous l'empire Romain, d'où la nécessité de disposer d'abris sûrs autour de la Méditerranée. En France: Fréjus, Toulon, Marseille, Fos, Arles, Narbonne…..

Le port de Fréjus faisait partie des plus importants , l'entrée du port était orientée Est/Ouest comme actuellement Port Fréjus, afin de protéger le port des alluvions de l'Argens. L'entrée du port faisait 80 m, suffisant pour permettre aux navires de rentrer à la rame dans le port. Pour aider à la navigation, les romains avait installé un phare / amer sur Le Lion de Mer
A savoir : Le niveau de la mer était à – 30 cm par rapport au niveau actuel, et depuis, le littoral a avancé par la pro-gradation, les alluvions…

Le port de Guerre

L'histoire retient qu'à la bataille navale d'Actium (Corfou Grèce) en -31 avant JC, entre : Marc Antoine avec 170 navires lourds, allié à Cléopâtre avec 60 navires, soit au total 20 000 hommes et 2 000 archers, Octave (fils adoptif de César qui deviendra l'empereur Auguste) et Agrippa qui commandaient les 400 navires légers, remportent la bataille navale. Beaucoup de bateaux sont coulés entrainant des pertes humaines très importantes. Agrippa ramena une partie des galères d'Antoine et de Cléopâtre à FORUM JULLI . La flotte d'Agrippa constitua ainsi le « camp de la flotte » retrouvée au quartier Villeneuve. Les vestiges de ces navires (transformés en bateaux de commerce) reposent sans doute encore quelque part à FORUM JULII. Le port était administré par une préfecture maritime située sur la butte St Antoine,

Le port de commerce & pêche

Le port de Fréjus a servi à l'établissement et au développement de la ville qui était réputée pour son vin en amphore et pour ses tuiles.
Des Viviers en eaux vives ont aussi été découverts autour du port.
L'ensablement du port par l'Argens a sans doute marqué le déclin du port.

Pour aller plus loin

Deux musées archéologiques accueillent le public :
Musée archéologique de Fréjus , place Galvani
(voir heures d'ouverture sur www.frejus.fr ou au 04.94.52.15.78)
Musée d'archéologie sous marine de Saint Raphaël, rue de la Vieille Eglise
(voir heures d'ouverture sur www.musee-saintrapahael.com ou au 04.94.19.25.75)

Luc VIGNAUX

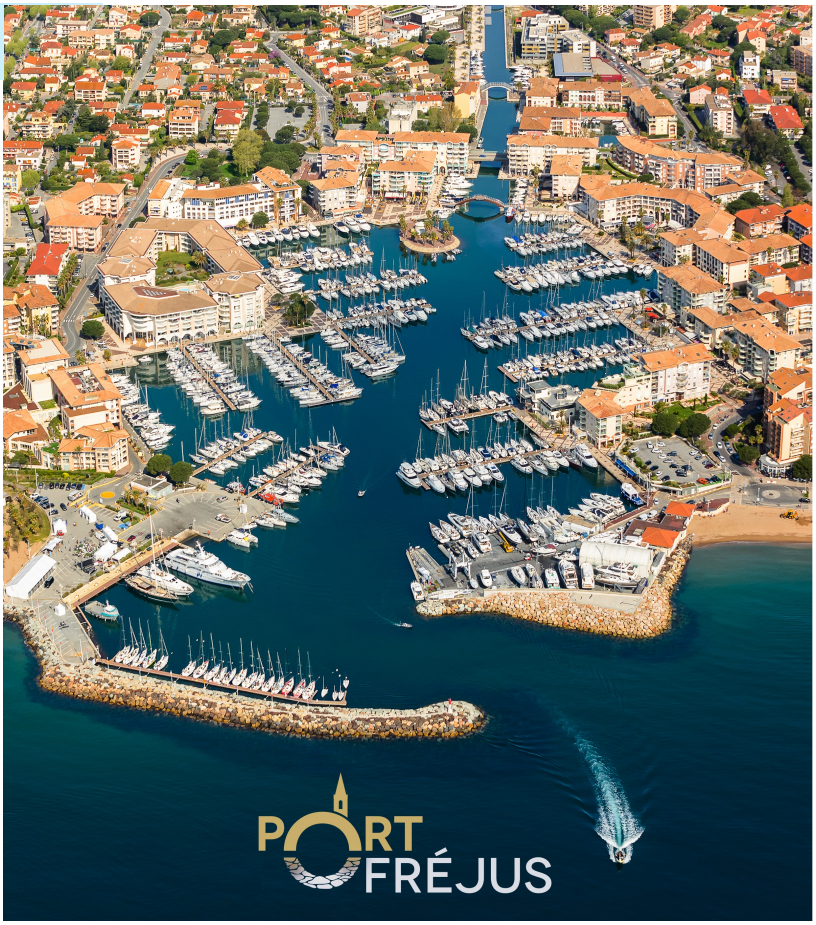
Les FÊTES du PORT

Chaque année le Yacht club de Fréjus est présent aux fêtes du port. C'est l'occasion de montrer que le club s'investit dans l'animation de PORT FREJUS. Tout commence par une réunion de préparation et la répartition des tâches du « qui participe à quoi ». Pour cette année 2018 pas moins de 23 membres du club ont donné de leurs temps pour préparer ces fêtes. Dès le samedi matin on prépare la régate. L'étude de la météo, la mise en place des bouées, la sécurité nous oblige à une attention toute particulière durant cette période estivale. Pendant ce temps une équipe (les plus costaux d'entre nous) représente le Yacht Club au concours de pirogue. On n'oublie pas ce moment de détente et de plaisir lorsqu'en fin de journée vient la course des OFNI (objet flottant non identifié) qui nous a demandé beaucoup de préparation. Le travail de réflexion puis de construction commence quelques semaines auparavant. Au sein du club il y a les ingénieurs qui pensent et calculent, les charpentiers qui construisent suivant les plans (parfois hasardeux) les peintres qui apportent leurs savoir-faire dans la décoration, les galériens qui rament et les guerriers chargés de défendre l'embarcation. Cette année c'était un retour en arrière de 2000 ans à Port Fréjus (voir l'article sur FORUM JULII). Il y avait bien longtemps qu'une galère n'était pas entrée dans le port. Une conception solide à l'épreuve des mers les plus redoutables, un concept de flottaison irréprochable, quelque soit la houle et les vagues. Bref nous étions parés pour affronter la horde des OFNI de Fréjus. Après une traversée laborieuse sous la compassion des spectateurs, admirant le travail, oh combien difficile ! des galériens pour ramer en cadence, le départ sous la passerelle fut donné et notre valeureuse galère emmena nos guerriers faire un tour d'honneur avant l'affrontement. Alors sans hésiter nous nous sommes jetés dans une bataille redoutable. Chaque vaisseau se défendait mais c'était sans compter sur l'ardeur et le courage indescriptibles de nos valeureux guerriers. Tous les OFNI ennemis ont été coulés. L'honneur était sauf et c'est avec panache que notre drakkar regagna (tant bien que mal) sa cale de mise à l'eau.

Les FÊTES du PORT

La participation du Yacht Club de FREJUS compte aussi la préparation de la messe en plein air, (aider pour que tout soit installé et parfait), puis la sortie coordonnée des bateaux du club pour la bénédiction, la préparation et le service de 600 dégustations de produits locaux. A cela s'ajoute l'organisation pendant cette même journée, d'une cinquantaine de sorties en mer avec de nombreux vacanciers heureux d'être accueillis sur nos bateaux pour une promenade en mer , le temps de partager avec eux notre passion de la voile. Mca

CAPITAINERIE



Port-Fréjus, plus qu'un port, une rencontre, des émotions et un environnement unique sur la Côte d'Azur.

Port-Fréjus est un port qui prend ses racines dans l'antiquité, qui a commencé sa première évolution il y a 30 ans, et qui aujourd'hui, entame une évolution innovante vers le port de demain.

Hier port romain,*(voir page 14)* aujourd'hui port moderne et visionnaire, Port-Fréjus, cet écrin situé sur la Côte d'Azur est un port novateur, figure incontournable du développement durable et de la protection de l'environnement. C'est également un lieu de regroupement de l'ensemble des usagers d'un territoire tourné vers un patrimoine maritime exceptionnel. C'est également une Capitainerie constituée d'une équipe exemplaire et aimante de son outil de travail, tournée vers le service et le bien-être de ses plaisanciers.

Cette année, le port fête ses 30 ans, un âge de raison où nous avons vécu tant de choses et où il nous reste tant de choses à faire, à créer, à modifier et à améliorer. Pour passer ce cap, le port souhaite regarder l'avenir d'une manière sereine, tourné vers la modernisation et le renforcement de ses précieux acquis tout en devenant encore plus un acteur d'excellence dans ses démarches de préservation d'un environnement riche et fragile.

Pour atteindre ces objectifs, les actions de la Capitainerie se développent autour de plusieurs axes forts : l'amélioration et le renforcement du service client, la modernisation de son image, la valorisation de ses infrastructures et la préservation de l'environnement.

Dans le cadre de l'amélioration et le renforcement du service à la clientèle, notre objectif est d'apporter à l'ensemble de nos usagers, une approche moderne et respectueuse de la relation client afin que chacun d'eux aime se retrouver dans ce cadre si particulier qu'est le Port de Fréjus. Notre objectif est de pouvoir les accompagner dans leurs expériences utilisateurs pour qu'ils puissent trouver une réponse à chacune de leurs demandes, à l'image de ce qu'ils recherchent dans le cadre de leurs vacances quelle que soit la gamme ou le niveau de service choisi. Pour atteindre cet objectif ambitieux, nous avons débuté en 2017 une modernisation de nos outils de communication en créant un réseau de fibres optiques tout autour du port, squelette nécessaire à la mise en place d'un WiFi performant, support de l'ensemble des échanges créés et à créer entre les divers outils que nous souhaitons mettre en place dans le futur,

./. tels qu'un accès gratuit pour nos usagers à un service de presse numérique comportant à plus de 200 titres en plusieurs langues (quotidiens, hebdomadaires, mensuels et livres). Nous avons mis en fonction en début d'année un portail plaisancier permettant de traiter une majorité des démarches administratives que nous avons l'obligation de réaliser chaque année : transmission de documents (papier bateau, attestation d'assurance…), paiement en ligne, consultation de votre historique de facturation… D'ici quelques mois, nous lancerons notre nouveau site internet et une application mobile sera téléchargeable pour faciliter une communication directe et rapide avec nos usagers avec la possibilité de les avertir de mauvaise condition météorologique par exemple. Nous avons également rénové le bureau du port et prochainement nous allons ouvrir un espace lounge dans la vigie de la Capitainerie avec une bibliothèque et un espace de co-working pour permettre à nos clients de profiter d'une magnifique vue sur le port dans un espace de détente et de tranquillité.

Nous allons également remplacer nos contrôles d'accès par des systèmes plus modernes qui permettront d'accéder aux sanitaires du port, au parking ou aux points propres directement avec des smartphones (début 2020). Enfin, nous mettrons en place un service de cours particuliers afin que l'équipe de port Fréjus puissent transmettre à ses usagers leurs savoir-faire sur l'accostage, l'amarrage des bateaux ou l'utilisation d'une VHF (début 2020).
Pour que l'ensemble de ces actions soit reconnu, nous nous sommes lancés dans une démarche ambitieuse de labellisation qui nous permettra de faire valider l'ensemble de nos actions par des organismes extérieurs reconnus. L'objectif étant de s'inscrire dans une démarche d'amélioration constante de nos actions et de viser l'excellence pour offrir la meilleure expérience possible à tous les usagers de notre port.

Le service à Port Fréjus passe également par un renforcement de notre offre d'évènementiel, nous ne souhaitons pas être uniquement un emplacement de choix pour les bateaux, nous souhaitons également être un lieu convivial et enrichissant qui favorise les rencontres au travers d'un programme d'animations intense qui répond aux attentes de chacun.

CAPITAINERIE

Pour 2019, notre programme proposera entre autre à l'ensemble des usagers du port les événements suivants :

- La Semaine Affoilante du 1er au 4 mai qui est un grand rassemblement d'engins volants sur l'eau,
- La fête du nautisme le 9 juin,
- Les festives des voiles latines, série de concerts donnés sur des pointus de tradition de l'association des voiles latines de Saint-Aygulf les 3, 17 et 31 juillet, les 14 et 28 août et le 6 septembre,
- Les Nuits de Port Fréjus, festival pyrotechnique les 19 et 29 juillet les 5, 12, 19 et 26 août,
- Les fêtes du Port du 19 au 21 juillet qui seront particulièrement marquantes cette année pour nos 30 ans,
- Une magnifique exposition d'Art Contemporain du 23 août au 30 septembre où nous aurons la chance de voir le Jas de la Rimade exposer Nicolas Lavarenne,
- La Sardinade des plaisanciers le 14 septembre,
- L'arrivée du père Noël avec un spectacle gratuit pour les enfants de Fréjus,

Des animations sur l'eau et à terre organisées par le **Yacht Club** de **Fréjus** avec plus de 20 rendez-vous pris tout au long de l'année, ainsi que bien d'autres évènements organisés par les associations qui font vivre le port de Fréjus : les Pêcheurs Plaisanciers, le Chant des Dauphins, Hermès Joutes…

Le port a 30 ans cette année, nous devons donc lui donner un second souffle en modernisant son image afin de lier cette vision du futur à une nouvelle présentation du port. Pour cela, notre logo et notre chartre graphique se doivent d'évoluer tout en conservant les fondamentaux qui sont les marqueurs de l'identité du port : la passerelle et cette magnifique perspective sur la Ville qui permet de relier le centre historique à la mer comme un lien entre le passé et le présent. Notre nouvelle chartre graphique reprend donc ces éléments au travers d'un logo moderne et chaleureux déclinable en plusieurs couleurs.

En support et en accompagnement de toutes ces actions, il faut évidemment que nos infrastructures continuent à évoluer dans la continuité de l'excellence que nous nous sommes fixés depuis 30 ans. Outre les travaux d'entretien du port nécessaires pour maintenir nos infrastructures dans un parfait état, nous avons donc débuté en 2017 des travaux d'aménagement et d'embellissement du port dont nous pouvons citer entre autre :

- La création de 9 nouvelles places en extrémité de certaines pannes du port pour accueillir des bateaux de prestige de 22 m maximum. Ces postes permettent de mettre en valeur le chenal principal lorsque les bateaux arrivent dans le port,
- La rénovation des façades des sanitaires Caravello et Port Canal par un artiste spécialisé, Monsieur Vincent Fichaux. Ces actions d'embellissement des façades continueront à être développées dans les années futures,

- La création d'une base de 20 jet-skis à l'entrée du port,
- La reprise des éclairages de la passerelle,
- La mise en service d'une laverie automatique devant le sanitaire Caravello,
- La rénovation des pompes de refoulement permettant le brassage des eaux de Port Canal et de l'ensemble des bassins portuaires.

Dans la continuité de ces travaux nous avons prévu de réaliser entre la fin de l'année 2019 et le début de l'année 2020 les aménagements suivants :

- L'aménagement du tour de l'îlot afin de créer un ponton d'accueil pour des bateaux d'intérêts patrimoniaux,
- La mise en place d'un ponton d'attente pour les usagers de la cale de mise à l'eau,
- La création de deux quais fixes au droit du quai d'escale pour créer une gare maritime de transport de passagers,
- La reprise de l'entrée du parking Caravello : mise en place d'une double barrière mobile, d'un portique, création d'une zone de stationnement longue durée et reprise de l'axe d'entrée pour faciliter l'accès aux semi-remorques,
- La mise en place d'une nouvelle signalétique des pannes côté chenal,
- La création de garages à vélos
- La mise en place d'un partenariat de recherche et développement avec une entreprise leader sur le thème des bornes d'alimentation en eau et en électricité connectées.

Le Port de Fréjus est un port exemplaire dans ses démarches de sensibilisation et de préservation de son environnement. Pavillon Bleu depuis 1992, Ports Propres depuis 2012 et Ports Propres Actif en Biodiversité depuis quelques jours, nous avons depuis toujours attaché une part très importante de notre gestion à la préservation du milieu qui nous entoure.

Cette politique portuaire très importante est un marqueur constant de notre mode de gestion. Nous devons en effet prendre nos responsabilités sur ce sujet puisque les mers et les océans mondiaux couvrent 71 % de la surface du globe : c'est un écosystème complexe qui fournit des services essentiels au maintien de la vie sur Terre. Plus de 25 % du CO_2 émis chaque année par l'Homme dans l'atmosphère, est absorbé par l'océan et il est le premier fournisseur d'oxygène de la planète jouant un rôle tout aussi important que les forêts. L'océan mondial constitue donc le principal poumon de la planète et se trouve au cœur de la machine climatique planétaire. Si l'océan continue à limiter le réchauffement climatique global, depuis plusieurs décennies, la pression anthropique, principalement les émissions de CO_2, la surexploitation des ressources et les pollutions, ont dégradé nos écosystèmes marins. L'océan risque donc de voir son rôle de régulateur du climat perturbé. Il est donc urgent de maintenir la qualité fonctionnelle des écosystèmes marins et de restaurer ceux qui se dégradent.

CAPITAINERIE

Dans ce contexte environnemental de plus en plus complexe, la mer est souvent le parent pauvre des démarches de sensibilisation : on sensibilise ce que l'on voit ! Afin de montrer l'importance et la richesse de notre environnement maritime, Port Fréjus est le lieu idéal pour engager des opérations de sensibilisation car il est le lien qui unit l'ensemble des usagers de la frange côtière : plaisanciers, touristes, usagers de la mer (club de plongée, école de voile, pêcheurs, industries nautiques...). Port Fréjus s'est donc associé à l'Union des Villes Portuaires de Provence Alpes Côte d'Azur et Monaco (U.P.A.C.A.) et à la prestigieuse école parisienne des Gobelins (www.gobelins.fr) pour créer un outil de sensibilisation basé sur un sentier pédagogique pour que chacun prenne conscience de la qualité du milieu qui nous entoure et de l'importance de le préserver. Ce travail débuté en septembre 2018 devrait s'achever à la fin de l'année pour un déploiement avant la saison 2020. Ce sentier sera accompagné par des démarches de sensibilisation sur les quais réalisés par notre équipe tout au long de l'année. Dans ce cadre, nous avons également débuté une démarche de labellisation auprès de l'Education Nationale pour être un lieu d'éducation pour nos enfants : ce sont eux les meilleurs relais de nos démarches de sensibilisation, ce sont eux les futurs usagers de la mer et cela doit être eux les porteurs du message, ils sont notre futur !
Comme vous l'avez lu, notre politique environnementale regarde devant nous, mais il ne faut pas oublier les actions que nous portons au quotidien et les équipements que nous avons mis en place ces derniers mois :

- Nous avons installé en 2018, 56 biohuts quai, ponton et digue. Il s'agit de nurserie qui permettent aux jeunes poissons d'être protégés contre la prédation pour qu'ils puissent atteindre une taille refuge où ils pourront grandir en toute sérénité. La mise en place de ces équipements s'accompagne d'un suivi scientifique rigoureux qui nous permettra de connaitre leur véritable impact sur la faune locale,
- Nous avons déployé un barrage anti-pollution au droit de la passe d'entrée du port. L'objectif est de confiner le port en cas de pollution interne ou externe. Cet outil nous permet d'être très réactif face à une situation d'urgence,
- Nous avons disposé 2 SEABIN (www.seabinproject.com), une au fond de port Canal et l'autre sur les quais Est du Port. Il s'agit de réceptacles de déchets flottants qui permettent de nettoyer le plan d'eau mais surtout aux usagers de se rendre compte des quantités de déchets récupérés et des efforts restant à faire afin que notre mer ne soit plus polluée par des corps flottants.
- Nous avons prolongé notre partenariat avec la société ECOTANK, qui permet à chacun de nos plaisanciers de bénéficier d'un service de récupération des eaux noires et grises à poste sur simple rendez-vous, gratuit pour des navires jusqu'à 15 m. Nous avons également renforcé notre politique contractuelle en imposant à nos plaisanciers à partir de 2021, d'équiper tous les bateaux habitables de cuves de récupération : l'objectif est de ne plus avoir de rejet direct dans les bassins portuaires,

- Nous continuons notre démarche de sensibilisation directe auprès de nos plaisanciers avec le SMIDDEV chaque saison estivale au travers de l'opération l'Echo du Cachalot. Cette opération nous permet de les informer sur les éco-gestes et les bonnes pratiques nécessaires pour diminuer au maximum leurs impacts sur le milieu. Cette opération permet également de distribuer des kits anti-pollution pour qu'ils puissent avoir les bons réflexes en cas de pollution à bord de leur bateau,
- Nous avons prévu une importante opération de nettoyage des fonds marins du port au travers d'une opération conjointe entre le port de Fréjus et la Cavem « Mes rivages propres » le 7 et 8 juin 2019.
-

L'ensemble de ces points et les démarches dans lesquelles le Port de Fréjus s'est engagé, ne pourront se faire du jour au lendemain, cela demande de l'écoute, du travail, de la remise en question, et pour cela l'équipe du port a besoin de ses usagers, de ses associations et des professionnels utilisateurs du port afin qu'ils puissent nous accompagner, c'est ensemble que nous atteindrons l'excellence.

Au final, choisir le port de Fréjus, ce n'est donc pas seulement choisir un lieu d'amarrage, c'est choisir une destination. Une destination loisir, sportive, artistique avec des infrastructures de hautes qualités où les souhaits des usagers sont pensés en amont et où la préservation de notre environnement est une priorité. Nous sommes à votre écoute et n'hésitez pas à venir nous rencontrer.

Pour toute ces raisons, nous tenons à remercier chacun de nos plaisanciers d'avoir choisi de rejoindre Port Fréjus, et nous nous réjouissons d'accueillir chaque jour de nouveaux navigateurs pour une escale, pour l'année, pour la vie !

Glenn FAUCHON
(Directeur de Port FREJUS)

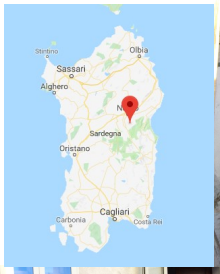
PORTS PROPRES
Certifiés actifs en biodiversité par AFNOR Certification

PEINTURES MURALES D'ORGOSOLO

En 1968, alors que les Autorités italiennes et internationales envisageaient l'installation d'une grande base militaire de l'OTAN dans la région de « Barbagia di Ollola », les villageois d'un petit village sarde jusque là totalement ignoré du monde, supportés par un groupe d'anarchistes antimilitaristes milanais, engagent un combat pictural et politique pour empêcher la construction de cette base. Cette histoire nous rappelle la lutte menée sur le plateau du Larzac dans les années 75.

Par la suite, en voyant la beauté des peintures réalisées, bon nombre d'artistes connus ou inconnus sont venus pour adresser leur message sur l'un des murs du village. N'hésitez pas à visiter, en Sardaigne, cette bande dessinée hors du temps d'une qualité picturale exceptionnelle.

Francois Grobert



PEINTURES MURALES D'ORGOSOLO

CNR

CHANTIER NAVAL RAPHAËLOIS

Manutentions jusqu'à 45 Tonnes
TRAVELIFT 45 T et GRUE MOBILE 20 T

AIRE CARENAGE 3000 m² EN LIBRE-SERVICE

Eau - Electricité - Air comprimé - Travaux spéciaux sur demande

PACK ANTIFOULING TÉL. 04 94 95 53 68

CONCESSIONNAIRE
SUZUKI MARINE
BÉNÉTEAU
BRIG
GARMIN
HUMMINBIRD
Raymarine

NAUTIQUE CONCEPT

Ouvert à l'année

04 94 95 69 11
contact@nautique-concept.com
1place du lion de terre
Port Santa Lucia - Bassin Sud - 83700 St-Raphaël
(À proximité chantier naval)

MÉCANIQUE ■ RÉPARATION ■ ACCASTILLAGE ■ ENTRETIEN

UN HOMME, UNE PASSION

« J'ai navigué aux Glénans »

Philippe me raconte ses débuts à la voile. Chacun a son histoire et se rappelle ses premiers pas sur un bateau. Lui est fier de me parler des Glénans et son parcours mérite de s'y attarder. A 17 ans ses parents l'envoient faire un stage de 15 jours en été et c'est la découverte d'une passion qui ne le quittera plus jamais. La suite c'est lui qui nous la raconte.

« Lorsque j'ai commencé la voile en 1972 mon premier séjour a eu lieu sur l'ile d'Arz dans le golfe du Morbihan. C'était mon premier contact avec le Centre Nautique des Glénans. C'est un mythe ! Une institution. Je ne connaissais rien et j'ai appris jour après jour, les techniques, le partage de la vie du bord, la navigation, le plaisir de jouer avec le vent. Nous naviguions sur des vauriens et des caravelles. Dans le monde de la voile, tout le monde connait les Glénans (Sites en Bretagne, en Méditerranée, en Aquitaine, aux Antilles et à l'international) et chacun, aujourd'hui, a dans sa bibliothèque du bord, le cours des Glénans, « la bible », qui fait référence dans le monde de la voile.

J'ai été piqué par le virus, j'ai enchainé les stages, ça me plaisait. Au début comme stagiaire, je suis passé par toutes les étapes, de débutant à chef de bord, puis pendant 5 années j'ai enseigné comme moniteur sur les différents sites (Paimpol, les iles des Glénans...). J'étais bénévole, mais je payais ma nourriture, c'était l'esprit des Glénans. Les voiliers de l'époque n'avaient pas le confort d'aujourd'hui. Pour manger en mer, on avait un petit réchaud à alcool, ce n'était pas de la grande cuisine, je me souviens qu'on dormait par terre et pour les toilettes il fallait bien se tenir aux filières quand la houle nous berçait (on avait même parfois droit au rinçage automatique !).

Les bateaux de croisière étaient des Mousquetaires, des Cotres, des Dogres (petit ketch en bois de 8m) sur lesquels nous emmenions les stagiaires en mer, après leur première semaine à terre, pour une découverte de la croisière. Nous avions aussi des Galiotes et Nautiles (bateau d'environ 9m en aluminium non isolé), je ne vous explique pas l'humidité à l'intérieur, surtout en hiver. Les bateaux ont bien évolué avec les années. On entrait dans les ports uniquement pour s'abriter ou avitailler et là pas question d'un moteur : à la voile dans le chenal puis à la godille. C'était ça la voile, dans les années 70.

Quand je vois aujourd'hui toute l'électronique sur nos bateaux, je regrette que certains d'entre nous ne sachent plus faire un point, tracer une route sur la carte en tenant compte des courants et de la déclinaison, pour se donner un cap. La navigation de l'époque c'était quelque chose !

UN HOMME, UNE PASSION

Le sextant pour faire le point, la montre en Hr TU, le relevé appuyé au mât, et une demi -heure de calcul avec les éphémérides nautiques pour tracer une droite de hauteur sur la carte, la règle Cras, le compas pointes sèches, la gonio (matériel moderne à l'époque) et pour la force du vent on observait la mer. (Echelle de Beaufort).
Je me souviens, que pour calculer la vitesse du bateau on n'avait pas de loch, comme ceux d'aujourd'hui qui vous donnent deux chiffres après la virgule. On jetait un morceau de peau d'orange à l'avant et on calculait le temps qu'il mettait pour parcourir le bateau. Connaissant la longueur du bateau et le temps, on en déduisait la vitesse. Parfois comble du luxe, nous avions un loch constitué d'une planchette lestée à laquelle était attachée une cordelette ayant des nœuds tous les 15,5 m. On comptait le nombre de nœuds en 30 secondes et l'on obtenait notre vitesse. Pour la météo il n'y avait que Radio France, le matin de bonne heure qui par zone, donnait quelques indications. Il faut reconnaitre que sur ce point on a fait beaucoup de progrès et on a, aujourd'hui, toutes les informations quand on part en mer. Entre les stages, on cherchait des embarquements ou on participait à l'entretien des deux gros bateaux que possédaient les Glénans.
Le Glénan, un pur bateau de course de haute mer construit au début des années 60. Cotre avec foc en tête de 13m x 3,23m x 2,14m et d'un peu moins de 9 tonnes. Le Glénan a couru le Fastnet 1965 (9/35 en classe 1) course des Grands Voiliers de 1976, sans oublier sa participation à la parade du bicentenaire des Etats Unis à New York.
La Sereine, un cotre bermudien de 12,50m x 3,50m x 2,20m, de 12 tonnes mis à l'eau en 1952 et qui fût classé monument historique en 2001.
Je ne voudrais pas faire « Vieux loup de mer » mais c'est comme ça que j'ai appris à naviguer à la voile. J'ai fait mes armes aux Glénans et depuis, cette passion ne m'a pas quitté. Depuis quelques années maintenant, nous sommes une bande d'amis et nous régatons à Antibes. Aujourd'hui à Fréjus, je navigue sur mon First 31.7, je le « bichonne » comme du temps des Glénans et je fais partager ma passion de la voile en organisant des régates au sein du Yacht Club de Fréjus.

Philippe WALTER

Les GLENANS association créé en 1947 a formé plus de 450000 stagiaires ,compte aujourd'hui plus de 800 moniteurs bénévoles. Des noms qui ont marqué le monde de la voile on fait les Glénans ; Franck CAMMAS, Michel DESJOYEAUX, Maud FONTENOY, Vincent RIOU, Jean Luc VAN DEN HEEDE (vainqueur du tour du monde à l'envers, Golden Globe Race 2018)

Philippe WALTER est aujourd'hui membre du Conseil d'Administration, responsable de la commission Régates et arbitre de club FFV (Fédération Française de Voile) au YACHT CLUB de FREJUS.

TROPHEE de PORT FREJUS 2019

La météo n'est pas bonne ce matin. Au lever du jour, nous partons mouiller les bouées du parcours. Un vent établi à l'Est de 24 nds avec des rafales à 30 nds nous cueillent dès que l'on franchit le Lion de mer. Pendant ce temps, accueillis avec des croissants et un bon café les premiers concurrents viennent s 'inscrire. Pour sa 18 éme organisation le TROPHEE de PORT FREJUS s' inscrit parmi les meilleures éditions. Philipe WALTER responsable des régates au YACHT CLUB de FREJUS avait de longue date, concocté de multiples parcours, pour corser les épreuves quelques soit l'orientation du vent. Malgré ce temps venteux et orageux où les marins d'eau douce ont préféré rester sous la couette, treize bateaux sont venus en découdre. Après le briefing de Philippe les équipages se sont retrouvés sous les ordres des arbitres Philippe, André et Luc, à bord de LADY BELLE. Le départ est donné à 12h 04 pour un parcours de 15 Nm, tribord qui va les emmener virer une bouée située au fond de la baie d'Agay, puis un retour au portant sur l'émissaire de St Aygulf puis vers le bateau comité. Le vent a légèrement baissé et rapidement les premiers CALA LUMA, MIKALA, ALYTE, NOE toutes voiles dehors et abrités par la colline de St Raphael font course en tête jusqu'au Lion de Mer suivis des autres bateaux. Passé le Lion c'est une autre histoire. L'option de tirer vers le large n'est pas bonne vu les vagues formées par le vent. Il vaut mieux naviguer près de la côte mais attention aux hauts fonds. Les premiers passent le Dramont avec 23 nds de vent et des rafales en pagaille. En queue de peloton HEDONE abandonne après deux 360° non contrôlés,(son Dufour 335 est trop toilé et manque d'équipiers supplémentaires). FAIRPLAY, ANTIDOTE 2 et NAPADELICE qui a sorti sa trinquette, sont au coude à coude. Les premiers croisent les derniers sur le bord de portant. Les spis s'établissent, MIKALA part au lof sous une rafale de 30 nds, Il faut affaler. Néanmoins, MIKALA passera en tête en ayant réalisé le parcours en 2h 29mn à plus de 6 nds de moyenne, devant BLACK PEARL, ALYTE suivi de 9 petites secondes par Françoise sur EUPALINOS. En temps compensé c'est EUPALINOS qui l'emporte dans la catégorie HN1 habitable croisière. Dans la catégorie HN2 habitable régate c'est Luc sur CALA LUMA.

L'orage, le vent, la pluie sont bien là. Le soir au restaurant LE MILANO nous sommes cinquante à nous retrouver. L'ambiance est franchement à la rigolade, vu les conditions météo essuyées le matin.

TROPHEE de PORT FREJUS

La veille Florence avait convaincu le restaurateur d'ajouter une table pour accueillir nos inscrits en liste d'attente, c'est bien que tout le monde puisse participer à cette deuxième mi-temps toujours festive. Chacun comme à l'habitude y va de son anecdote. De l'apéritif au diner c'est vraiment très bon. Le dimanche matin le vent est tombé et c'est un petit vent de 7 nds toujours Est qui nous attend. Encore une légère houle résiduelle de la veille mais les vagues se sont aplanies. Deuxième parcours côtier pour virer une bouée située bien au fond de l'île d'or face au Poussaï. La tactique est tout autre. Il faut aller chercher le vent au large. Les plus légers sont en tête. Ce parcours d'une distance de 10,1 Nm sera parcouru à une vitesse moyenne de 4 Nds pour les meilleurs. En HN1 MIKALA passe en tête suivi de BLACK PEARL , ALYTE, NOE et 2 secondes derrière EUPALINOS. En catégorie HN2 c'est CALA LUMA devant SALSA qui l'emporte.

Les TROPHEES sont remis aux vainqueurs par Monsieur Glenn FAUCHON Directeur de la SEM de PORT FREJUS autour du traditionnel cocktail et verre de l'amitié. Vous pouvez retrouver tous les résultats sur le site du club www.ycfrejus.fr à la rubrique régate.

MCA

KLEIN AZUR
IMMOBILIER
Appartements
Port-Fréjus

SNPI
Premier Syndicat Français de l'Immobilier

Klein Azur immobilier

Agence à votre service depuis 1992

Vente d'appartements sur le Port de Fréjus

326, avenue de Port Fréjus
83600 Fréjus
Xavier TRANCHANT – Gérant
Tél. 04 94 51 20 01 – 06 12 78 42 33
kleinazurimmobilier@orange.fr
kleinazurimmo.com

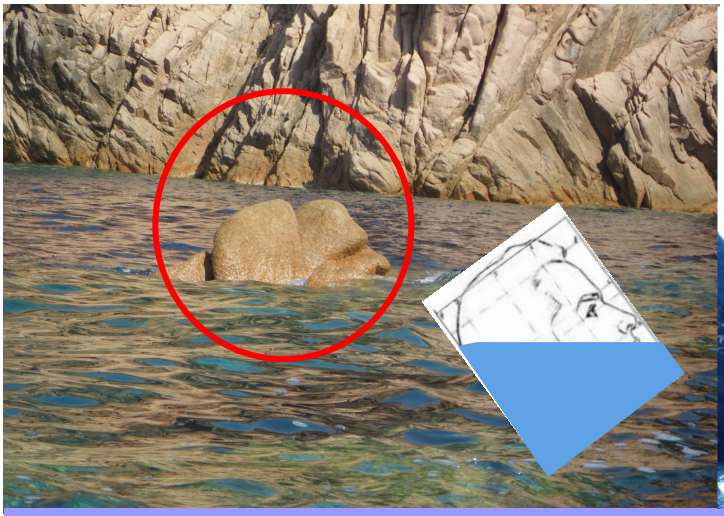
English spoken

RC Fréjus 485 255 780 – CP (T) délivrée par la CCI du Var : N°CPI 8303 2018 000 026 676

REVE ou REALITE

Au hasard de nos croisières et balades, la nature nous réserve parfois des surprises et des images improbables. Il suffit de s'arrêter quelques instants et de laisser ses yeux et son imagination vagabonder pour qu'à l'instant où la magie opère, apparaisse un être surnaturel ou tout au moins surréaliste.

Plage de la Conca corse



Dans les calanques de Piana Corse

Porquerolles plage de l'hotel des langoustiers

Capo d'Orso sardaigne

Anse de Cala lunga ile de Razzoli

Anse de Cala lunga ile de Razzoli

Dans les calanques de Piana Corse

La TAMBOUILLE du CAPITAINE

La mer est belle 18 nds de vent, le bateau file **au pré**, il est bien calé et bien réglé, l'équipage aussi.
il est temps pour le plus téméraire de l'équipage de se mettre aux fourneaux…..
(*c'est souvent le capitaine)*.

Solution N° 1 : On ouvre un gros paquet de biscuits et on sort une bouteille d'eau, c'est simple, peut être que tout le monde mangera un morceau, ce n'est pas fait pour durer plusieurs jours...

Solution N° 2: Notre Maître queux vide le frigo pour y retrouver le blister de jambon qui s'est glissé jusqu'au fond, sous les bouteilles de rosé bien fraiches.
Bien évidemment ces Pu.... de bouteilles de rosé se sont échappées.
Le temps de les rattraper, le fromage, le beurre et les yoghourts sont partis à leur tour... Tout le frigo a été vidé puis re-rempli. Ca y est, le jambon est cloué sur la planche à découper avec le couteau de cuisine, le morceau de fromage ad hoc (gruyère ou comté) est calé dans un coin, il n'y a plus qu'à faire les sandwichs tant attendus par l'équipage.

Solution N° 3 : Elle n'est pas mal non plus, c'est un peu plus contraignant et elle demande une plus grande abnégation. L'équipage en redemandera (ou pas) et ça les réchauffera...

« LES PATES A C'QUI VIENT »

Recette de Patrick G.
Nous sommes au large, suffisamment pour que la mer soit belle et propre: dans ma cocotte-minute, l'outil indispensable de la cuisine du bord, je mets un peu d'huile d'olive, un oignon émincé, une gousse d'ail hachée, je fais revenir sans brûler, puis je rajoute 2 grands verres d'eau de mer et 1 grand verre d'eau douce (pourquoi chercher du sel là où il y en a déjà) 2 tomates coupées en petits dés, des herbes de Provence, éventuellement un peu de piment, moi, j'aime bien… je laisse mijoter 10 minutes puis j'ajoute des pâtes pour l'équipage.
Le but est de ne jeter qu'un minimum d'eau.
Quand c'est cuit, il n'y a plus qu'à servir avec le reste de jus de cuisson.

Variante, tu peux ajouter la saucisse knacki qui a glissée au fond du frigo ou une boite de thon ou **tout ce qui vient**!!!

Bon Appétit..
François Grobert

LES ANTIFOULING

Les beaux jours arrivant et les projets de croisière commençant à fleurir voici le temps de penser à l'antifouling de nos bateaux.

Qu'est ce qu'un antifouling ?

Il s'agit d'une peinture contenant des biocides, destinée à empêcher les organismes aquatiques de se fixer sur la coque des navires ou sur d'autres objets immergés, comme les hydroliennes.
Les antifoulings sont conçus pour être érodés dans le temps (sur 1 ou 2 ans selon le nombre de couches).

Plusieurs types d'antifouling sont adaptés aux usages du navire (selon la fréquence des déplacements, les gains recherchés en termes de vitesse et consommation de carburant) :
l'antifouling érodable (parfois dit « autopolissant ») comporte un liant copolymère soluble dans l'eau qui s'érode graduellement au contact de l'eau durant le déplacement du navire ;
l'antifouling à matrice dure comporte un liant qui ne se dissout pas dans l'eau. Les composants biocides contenus dans cette matrice diffusent dans le liant puis dans l'eau ;
l'antifouling à film mince crée une surface anti-adhérente très lisse et à faible frottement sur laquelle le fouling ne se fixe que difficilement.

Du fait de l'érosion naturelle de l'antifouling et de sa perte d'activité avec le temps, le traitement de la coque doit être renouvelé périodiquement.
Le but est d'empêcher ou ralentir la croissance d'organismes freinant la vitesse des navires : 1 à 2 mm d'algues et organismes fixés sur une coque causent une perte de vitesse d'environ 15 %. Durant les grandes régates, les voiliers sont souvent carénés tous les 15 jours et brossés à chaque étape, ce qui leur ferait gagner 1/3 de nœud.

Concernant le traitement de l'hélice, des arbres et saildrive, il ne faut pas utiliser l'antifouling de la coque, les métaux contenus dans celui-ci risquant d'entrainer une corrosion. Le nettoyage de l'hélice se fait par grattage et ponçage. Évitez l'acide chlorhydrique qui est très polluant et dangereux à utiliser.

Alternative à l'antifouling

Des essais ont été tentés sur de nouveaux procédés, pour certains confidentiels:
polymères élastomères ou érodables, produits à base de silicone, peintures au téflon ou autopolissantes à base d'eau (pour mieux glisser dessus),
ou encore les systèmes d'ondes acoustiques générées par des décharges électriques…
Ils ont tous pour effet de réduire l'accroche des organismes vivants sur la coque, mais manquent encore de retour d'expérience ou de diffusion.

Film adhésif silicone

Le film autocollant vient se coller contre la coque. Avec une colle prévue pour supporter l'ambiance marine (non repositionnable), ce film doit obligatoirement être poser par un professionnel. L'avantage est qu'il n'y a pas de peinture à réaliser, que l'on peut le décoller et retrouver l'état de la carène avant la pose. L'inconvénient c'est la pose quasi incontournable par un professionnel et qu'il manque néanmoins de retour sur expérience.

L'antifouling à ultrasons

Le système consiste à coller à l'intérieur de la coque plastique ou métallique un transducteur à hautes fréquences qui empêche algues et coquillages de s'accrocher à la carène des bateaux.

Le nettoyage des carènes à flot (Station de lavage dédiée)

Exactement comme les unités de lavage de nos carrosseries, le lavage est assuré par des brosses souples semi-immergées sur lesquelles on passe le bateau un certain nombre de fois par an (environ 7/8 fois) afin d'entretenir la propreté de la carène, et cela sans avoir à le sortir de l'eau.

Les robots de lavage

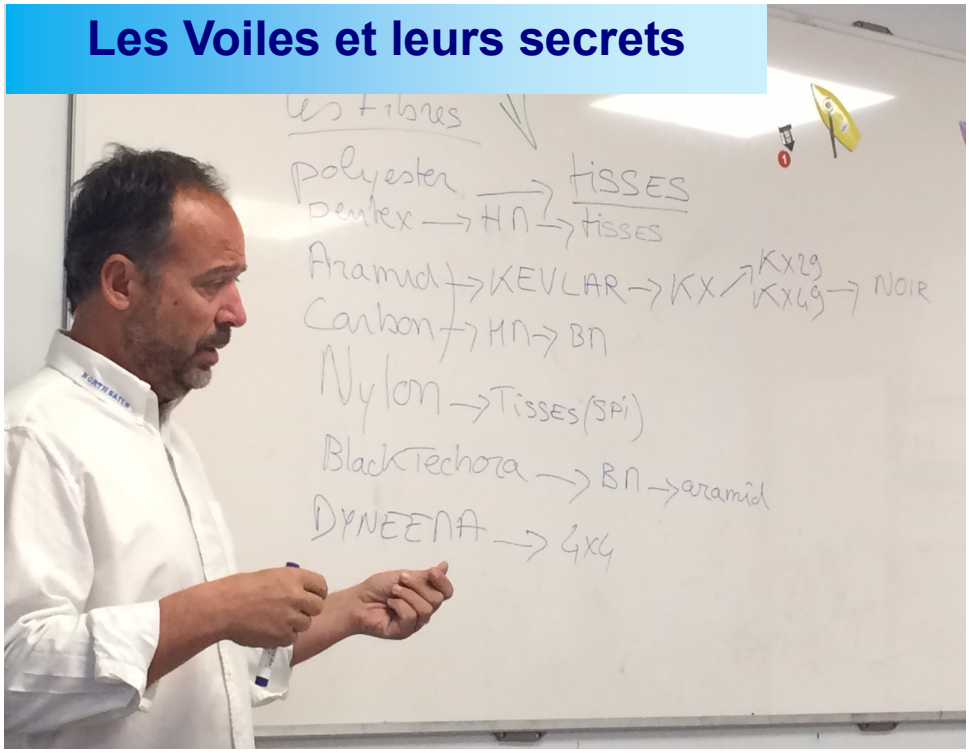
Directement inspirée du nettoyage des piscines. Il s'agit d'un robot brosseur suceur qui s'adresse pour l'instant aux professionnels du nautisme de plaisance. Ce robot électrique télécommandé par un opérateur, préserve la carène car il fonctionne sous l'eau ce qui évite une action trop abrasive. Par ailleurs, les débris détachés sont aspirés, filtrés et conservés par le robot, répondant ainsi aux objectifs de la loi "Grenelle de la Mer" qui interdit de laisser les débris non naturels dans l'eau (article L216-6 du Code de l'environnement).

Anti-fouling par UV

En expérimentation depuis 2017, ce concept est le fruit des recherches du groupe néerlandais Akzo Nobel en association avec la firme Philips.Cette nouvelle méthode pour lutter contre le développement des organismes marins sur les coques et les structures immergées consiste à remplacer l'antifouling traditionnel par un film intégrant des diodes émettant de la lumière dans le spectre ultraviolet. L'utilisation des lampes à UV est déjà courante pour la stérilisation de matériel dans les milieux industriels et sanitaires, ainsi que pour la potabilisation de l'eau.

Philippe WALTER

Les Voiles et leurs secrets

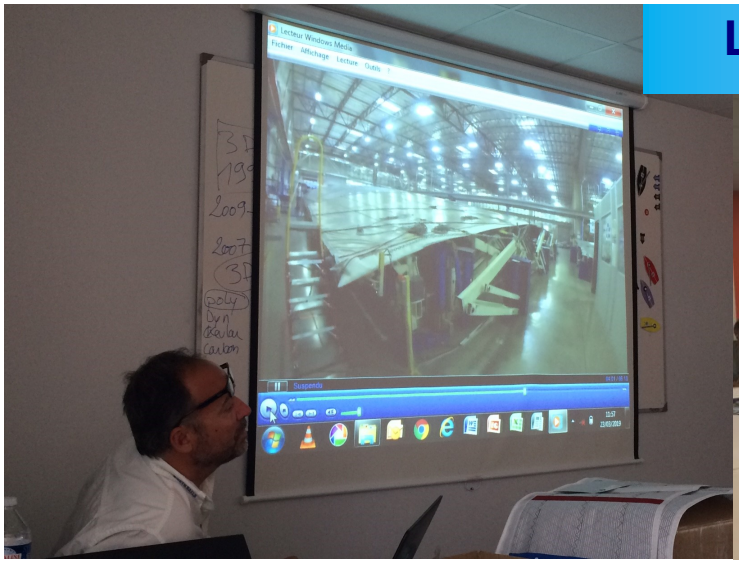


460 Avenue de la Quiéra
06370 Mouans-Sartoux
04 92 28 25 00

Il ne faut pas se tromper ! les voiles sont le moteur de notre bateau et comme pour tout moteur on recherche la performance, la fiabilité, l'endurance et le SAV. Alors régate ou croisière, quelque soit notre programme nous avons tous envie que notre bateau marche vite. Pour cela il n'est pas question de choisir n'importe quoi. La conception des voiles c'est une affaire de spécialiste. Le programme, le choix de l'allure, le grammage, la texture, les fibres, sans parler de la prise de mesure sur place, le tout est le gage d'une voile parfaitement adaptée au gréement et à la demande. Naviguer avec de belles et performantes voiles, c'est bien le souhait de chacun d'entre nous. Alors pourquoi ne pas faire comme ceux qui nous font rêver dans les magazines. Le mieux c'est de s'adresser au meilleur, NORTHSAILS. Lorsque nous avons émis cette idée de formation, Frédéric SINTES s'est aussitôt inscrit dans cette démarche.

Notre salle de réunion habituelle étant temporairement indisponible, c'est dans la magnifique base nautique « Marc Modena », que Sébastien Grenier, le directeur, nous a accueilli afin d'assister à cette présentation.
Durant plus de quatre heures, Frederic SINTES, nous a expliqué les techniques de fabrication de nos voiles d'aujourd'hui et de demain.
Depuis le choix des fibres utilisées, polyester, aramide, Carbon ou Dynema, à la manière de les disposer dans les différentes formes de tissage, Cross-Cut ou Triradial , jusqu'à la fabrication ./.

Les Voiles et leurs secrets



des voiles en membranes et l'exclusivité des fabrications North Sail comme le 3DI, toutes les explications nous sont données.
Frédéric SINTES partage sa passion et sa connaissance avec l'aisance et la pédagogie d'un grand conférencier.
Des échantillons de tissus et membranes circulent entre nos mains et la projection d'un film présentant la technique des membranes en 3 dimensions clôture cet exposé.

C'est autour du verre de l'amitié que nous aurons l'occasion de renouveler nos remerciements à Frédéric SINTES et à la voilerie North Sail, ainsi qu'à La ville de Fréjus et Sebastien GRENIER- pour leur accueil dans ce site exceptionnel de la base nautique Marc Modéna de Fréjus .
Nous sommes tous invités à aller visiter les ateliers de la voilerie North Sail, 460 Avenue de la Quiéra, 06370 Mouans-Sartoux

Francois Grobert

JOURNEE SECURITE

JOURNEE SECURITE au Yacht Club de Fréjus

Tous passionnés de la mer, ils sont toujours nombreux à venir suivre la présentation sur la sécurité en mer organisée par le **YACHT CLUB de FREJUS**. Cette journée commença par l'explication des raisons de chutes en mer, puis l'information et la formation nécessaires aux équipiers à chaque début de navigation, les moyens de sauvetage en mer, les balises EPIRB maintenant obligatoires (Div. 260), les principes de fonctionnement d'alerte, le message de transmission d'une alerte, la chaine des secours, la méthode de recherche d'une personne en mer, etc. Ce programme fut suivi d'une démonstration basée sur la simulation du bateau qui coule. Le déclenchement du gilet de sauvetage, le gonflement du radeau de survie, le déclenchement des fusées de détresse pour prévenir, l'arrivée de la SNSM et la récupération du naufragé par les secours. Après les exercices de déclenchement des feux de détresse avec l'aide de nos amis de la SNSM nous avons abordé le contenu de la survie; Tout ceci n'est qu'un entrainement et une simulation de ce qui peut nous arriver. Mais il ne faut jamais oublier ceux qui de jour comme de nuit de ./..

JOURNEE SECURITE

par leur disponibilité et leurs compétences reconnues, offrent une réponse incontestable et irremplaçable aussi bien en matière d'opérations de sauvetage que de prévention des accidents. Missionnés par le Cross, quel que soit l'état de la mer, **au péril de leurs vies** les Sauveteurs en Mer de la SNSM, tous bénévoles, viennent à notre secours. Pour que leurs missions de sauvetage soient conduites en toute sécurité autant pour les personnes secourues que pour les sauveteurs eux mêmes, pour assurer leurs formations maritimes maintenir leurs équipements opérationnels ainsi que la vedette, « SNS 212 – AMIRAL CHEVALIER ». Aidez– les (une partie de votre don est déductible des vos impôts). Ils sont les anges gardiens de notre passion et même si personne ne souhaite devoir un jour leur faire appel, nous ne devons pas les oublier.
MERCI pour vos actions, pour vos dons et recevez en retour la fidèle et dévouée amitié des Sauveteurs bénévoles de la Station S.N.S.M « ESTEREL ». *Michel Camescasse*

BULLETIN DE SOUTIEN (4)

MEMBERSHIP (3)

2019 (2)

Envoyer ce bulletin de soutien à votre station :
Send this form to your station

STATION SNSM "ESTEREL"
Capitainerie du Port
Passage des Caryatides
83600 PORT- FREJUS
Tél : 04 94 40 19 72
snsm.esterel@gmail.com

Je soutiens les Sauveteurs en Mer en faisant un don de :

45 € ☐ 100 € ☐ 150 € ☐ 30 € ☐ 380 € ☐ 760 € ☐

Autre montant : _____ €

Je suis, à partir de :
20 € membre associé, 45 € membre associé donateur, 380 € membre associé bienfaiteur
à partir de 45 € l'abonnement au magazine SAUVETAGE est offert

☐ FLAMME SNSM (pour membre associé) : 10 €

TOTAL : _____ €

Mode de règlement :
Chèque (1) ☐ Virement ☐ Espèces ☐

M. Mme Mlle
Nom, Prénom
Adresse
CP, Ville
Pays

Téléphone : _____
Email : _____
Port ou Club nautique : _____
Nom du bateau : _____
Type de bateau : _____
Moteur ☐ Voile ☐ Semi-rigide ☐

à _____ le _____ (2)
Signature

1 - à l'ordre de la SNSM (amount payable to SNSM).
2 - La déduction fiscale porte sur l'année d'émission du chèque.
3 - Equivalent en Europe : UK (RNLI), D (DGzRS).
4 - Pour tout don, vous recevrez un reçu fiscal *(voir au verso)*.
5 - RIB/IBAN :

SOIREES ET REMISES DE PRIX

SOIREES ET REMISES DE PRIX

Le club c'est avant tout un lieu de rencontre entre amis partageant la même passion. Chaque vendredi au Carré du marin, c'est l'occasion de préparer un week-end de navigation, de décider d'aller mouiller dans une petite crique des alentours, de régater sur un voilier plus performant, ou simplement de venir partager un moment de convivialité. C'est au Carré du marin que se décident nos navigations parfois du lendemain, les briefings de chaque régate, de chaque rallye, chaque sortie, et les remises des prix. La soirée de gala de cette année et son concours de chapeaux, sont des occasions pour partager de bons moments, un bon repas et le verre de l'amitié. Le Yacht Club de FREJUS c'est le rendez-vous des amis de la mer. Vous pouvez retrouver toutes nos activités et le programme 2019 sur :

www.ycfrejus.fr

VENTE NEUF & OCCASION
ENTRETIEN / GESTION / LOCATION

Alliance SGB Yacht

QUICKSILVER Ranieri

www.locationbateauvar.com

Place des Galoubets 83600
Port Fréjus

120 Place du Club Nautique
83700 Saint-Raphael

06 30 95 38 85
06 61 13 10 61

Bulletin d'adhésion 2019

YACHT CLUB FREJUS

Bulletin d'Adhésion ou de Renouvellement 2019

(Valable du 01/01/2019 au 31/12/2019)

Adhérent

Nom : ……..…….. …….. Prénom : ……..…….. Date de Naissance : ….. /……/…….

Adresse postale : …….. code Postal : …….. Ville :……..

Tél dom : ……. GSM : ……..

e-mail : avec bateau ☐ Sans Bateau ☐

Votre bateau

Moteur ☐ Voilier ☐

Nom : …….. Ponton :…….. Port d'attache : ……..

Marque : ……. Modèle : ……..Catégorie de navigation : …… N° de voile:…….

Participation aux Activités

Régates ☐ Croisières ☐ Festives ☐ Autres……..

T***out membre du Yacht Club de Fréjus participant aux régates, doit être titulaire de la licence de la FFV. Pour les croisières, seul le skipper de chaque voilier devra également posséder la licence de la FFV***.

Licence année précédente N°…….. Je souhaite souscrire la licence FFV 2019 (**57** euros)

Je soussigné (e) ……. demande mon adhésion au **Yacht Club de Fréjus** (***une adhésion par personne est requise***). Je reconnais avoir été informé(e) de ses activités et souhaite y participer selon mes disponibilités.

Je règle donc ce jour ma cotisation pour l'année 2019,

Adhésion membre actif **60 €**

Adhésion Conjoint **30 €** (Obligatoire si participation aux activités du club)

Licence FFV 2019 **57 €**

Total……: Euros Espèces ☐ Chèque ☐

La carte de Membre du Yacht Club vous sera délivrée à cette issue (facture si souhaitée). L'adhésion vaut acceptation des statuts et règlement du Yacht Club de Fréjus. Les membres du Conseil d'Administration se réservent le droit de refuser une adhésion sans en justifier la raison.

Pour tout accident pouvant survenir lors des activités qui me seront proposées et auxquelles je prendrai part, j'atteste être titulaire d'une assurance de responsabilité civile, en ma qualité de personne responsable de tous les accidents matériels et humains qui pourraient m'arriver ou arriver à mes équipiers, passagers, invités, ainsi qu'au bateau, ou que je pourrais causer à tout autre tiers ou tout autre bien appartenant à un tiers. En aucun cas la responsabilité du Club ou de ses dirigeants ne peut être recherchée pour quelque cause que ce soit. Je m'engage à tenir mon embarcation en parfait état de marche et de sécurité en conformité absolue avec la règlementation et les autorités maritimes. Il m'appartient, de juger, en fonction de mes connaissances, de mes équipements, de la force des vents, des prévisions météorologiques, etc… de l'opportunité de prendre ou de ne pas prendre le départ d'une activité, ou de la continuer. Je donne quitus de toutes les décisions modificatives de programme que le Yacht Club de Fréjus serait amené à prendre avant ou pendant les différentes animations proposées. Toute personne adhérent au Y C Fréjus est réputée, sauf avis contraire de sa part, accepter que son image soit diffusée sur le site et supports d'information par l'intermédiaire des photos prises lors des dites activités.

Fait à …….. le ……. Signature de l'adhérent

SYNDIC
DE COPROPRIÉTÉ

Un professionnel proche de votre immeuble
en liaison avec votre conseil syndical

Une gestion en toute transparence

Des documents clairs et accessibles

Un diagnostic de votre copropriété

Transaction | Location | Gestion | Syndic
Frédéric CARLHIAN

ARGENS
IMMOBILIER

04 94 40 44 40 info@argens.immo www.argens-frejus.immo
Argens immobilier à frejus 26 Av. de Port Fréjus - FREJUS 313 Bd de la Libération - FREJUS

PORT FREJUS PRATIQUE

MARCHES

Fréjus-Plage - Pl de la République : Mardi et vendredi matin
Fréjus-Plage - Bd d'Alger et de la Libération : Dimanche matin
Port - Fréjus - Pl ace Deï Galoubet: Jeudi matin

Centre Historique de Fréjus : Mercredi et samedi matin

STATION SERVICE de Port Fréjus :

Ouvert 24 h / 24 en service libre

CAPITAINERIE : 04 94 82 63 00
Canal VHF 9

URGENCES et SECURITE

CROSS MED VFH Canal **16** - depuis un fixe ou portable **: 196**

Pompiers : 18 ou 112

S.A.M.U. : 15

SOS Médecins : 3624 ou 02 33 01 58 65

SOS Vétérinaires : 04 94 51 51 47

Pharmacie de garde : 3237

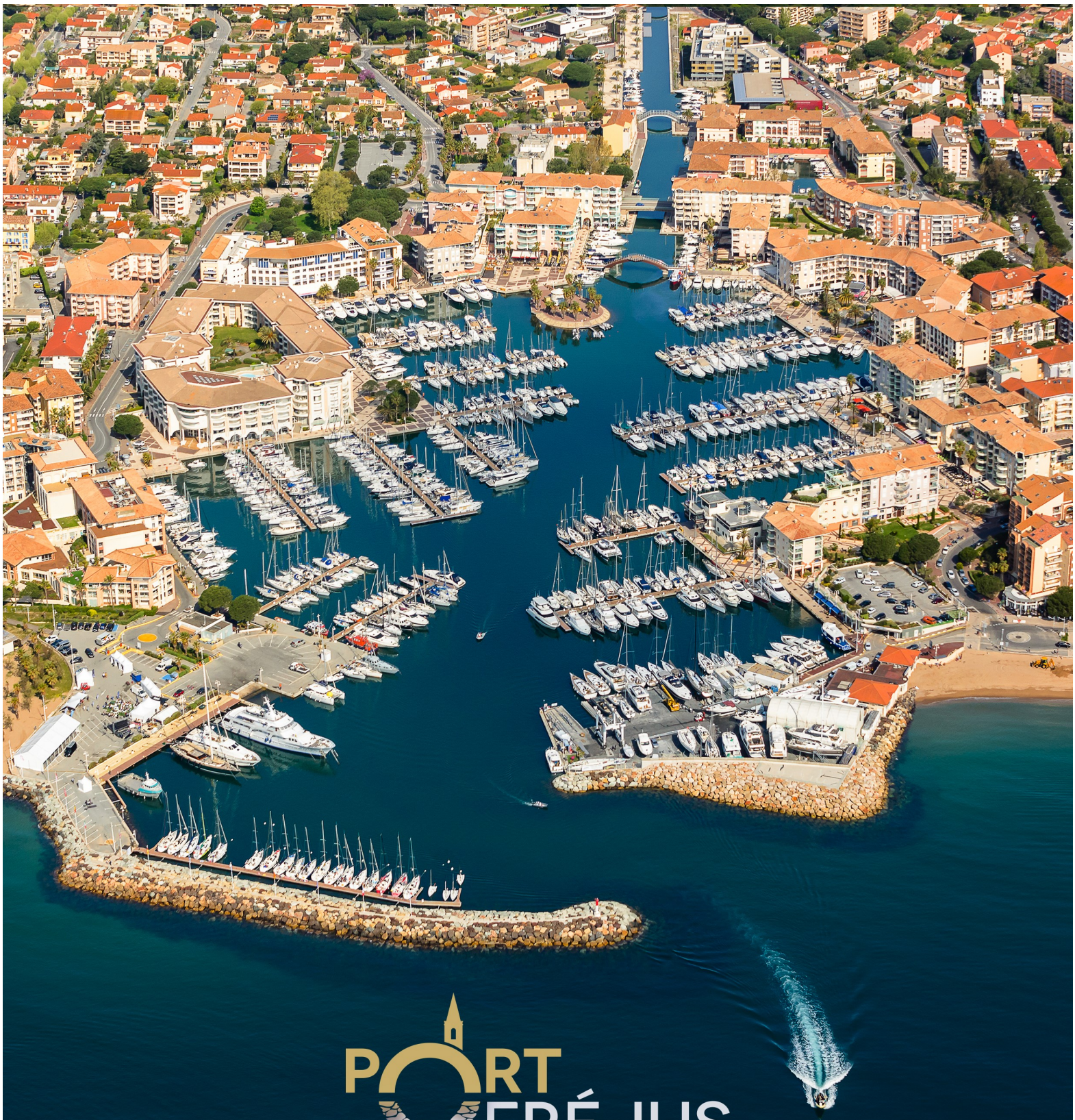
Police municipale: 04 94 51 97 00 ou 04 94 95 24 24

Commissariat de Police : 17 ou le 04 94 51 90 00

Gendarmerie Nationale : 04 94 51 40 54

Liste des annonceurs

P2 CNPF Chantier naval de port Fréjus
P11 LE VAN DAM Traiteur
P13 Thierry PENALVER
P17 AXA
P19 Bar restaurant L'EVASION
P27 CNR Chantier naval Raphaëlois
P27 Nautique Concept
P31 KLEIN Azur immobilier
P35 NESTENN Agence immobilière
P36 FREQUENCE
P37 Bar le 20 / 59
P39 Société Nationale de Sauvetage en Mer
P41 Alliance SGB Yacht
P43 ARGENS Syndic de copropriété
P44 SEM de PORT FREJUS



PORT FRÉJUS

UN PORT INNOVANT, DYNAMIQUE ET ANIMÉ
dans un site exceptionnel, entre Cannes et Saint-Tropez

SEM DE PORT-FRÉJUS, Capitainerie, 55 passage des Caryatides, 83606 FRÉJUS CEDEX
Tél.: +33 (0)4 94 82 63 00 - Site web : portfrejus.fr - info@portfrejus.fr - www.facebook.com/capitainerieportfrejus

Fréjus VILLE DE FRÉJUS
Fréjus Cœur d'Azur OFFICE DE TOURISME
Union des Ports de Plaisance Provence-Alpes-Côte d'Azur
PORTS PROPRES Certifiés actifs en biodiversité par AFNOR Certification
free WiFi spot