JOURNAL

des Membres et Amis de la Sté des Régates de St-Trojan

Renaissance de la Voile Tradionnelle et du Yachting Classique.

20 Francs *Bulletin n°9 - Saison 2000*

Bonne brise pour la Régate 1999

La version 1999 de la Régate de Saint-Trojan aura encore tenue toutes ses promesses puisque c'est sous un ciel particulièrement clément qu'une vingtaine de bateaux de tradition se sont retrouvés pour disputer la plus ancienne compétition nautique du Coureau d'Oléron. Cependant après quelques éditions courues par un calme plat obstiné et démoralisant 1999 aura été l'occasion de démontrer que bien qu'abrité, notre plan d'eau peut aussi être rafraîchi par une belle brise.

C'est vers midi comme d'habitude maintenant que la plupart des concurrents se sont retrouvés à l'extrême pointe de l'île autour du traditionnel verre de pineau, bien de visages amis étaient ainsi réunis et beaucoup ont eu une pensée émue pour notre Ami Francis qui nous avait quitté en début de saison. D'un coup d'oeil on pouvait embrasser les familières silhouettes des embarcations qui somnolaient au mouillage ou le nez dans le sable après avoir débarqués leurs équipages.

Bientôt de plantureux pique-niques sortaient des paniers et de la fraîcheur des cales. D'un bord à l'autre les conversations vont bon train alors que les plus prévoyants de nos marins accrochaient déjà leur cagnard et préparaient leur gréement.

Cependant vers 15h30, même ceux qui ont pris le temps d'un petit somme réparateur, sont à pied d'oeuvre au large de la Petite Plage où ils évoluent, toutes voiles dessus. On découvre avec joie le magnifique plan de voilure du ***Juliar,*** le canot voile-aviron de l'Association Chantier L'Église-Patrimoine oléronais du Château d'Oléron qui pour la première fois, nous fait le plaisir de sa participation aux Régates de Saint-Trojan.

Le Départ devant la Petite-Plage dans les années trente .

Déjà la première détonation a retenti pour annoncer les 5 minutes précédent le départ et l'ensemble de la flottille s'agite vigoureusement. Pour les touristes nombreux sur la digue, le spectacle est toujours aussi saisissant, c'est le même ballet intemporel qu'il y a 100 ans, aussi chatoyant et changeant qu'impriment l'audace et la maîtrise des barreurs impatients quand soudain ***Père Gabriel*** voit sa route brusquement coupée par une

(Suite page 6)

HISTOIRE DES RÉGATES DANS LE COUREAU D'OLÉRON

(Brève étude sur la flotte de travail du quartier de MARENNES de 1880 à 1914).

(Sixième partie) ***par Jean-François MORLON***

Depuis la parution de la première partie de cette étude, dans notre bulletin n°7 durant l'été 1998, le dépouillement des registres des archives de la Marine s'est poursuivi pour couvrir la totalité des 2625 embarcations immatriculées dans le quartier de MARENNES entre 1880 et 1914 et permettre ainsi, en particulier à l'égard des bateaux de moyen et fort tonnages, d'affiner notre approche du sujet.

2 - Bateaux de moyen et fort tonnages

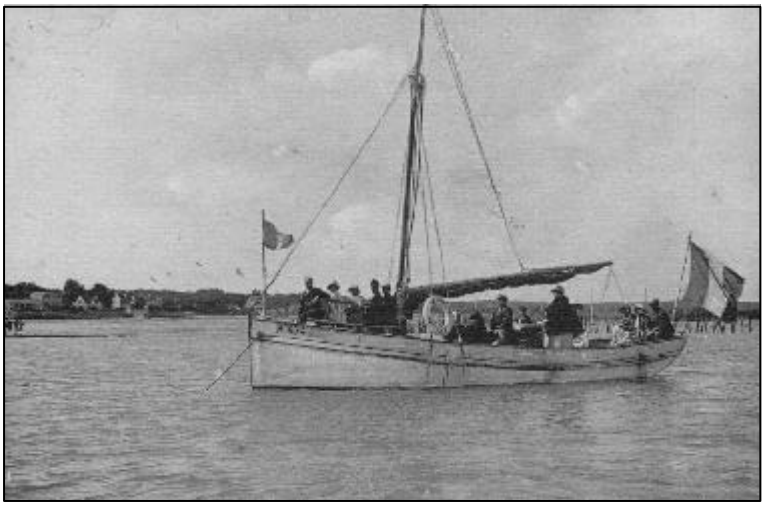
Parmi des 8 types de constructions navales présents d'une façon signi ficative dans le quartier pour la période étudiée, 4 d'entre elles relèvent de navires de plus de 3 tx : le sloup, la chaloupe, la gabarre et le boat. L'ensemble de ces bateaux ne représente guère cependant que 15 à 20% de l'ensemble de la flotte immatriculée dans la mesure où comme nous l'avons vu précédemment, celle-ci était en grande partie composée de petites embarcations de service. A l'inverse de ces derniers, les navires de moyen et fort tonnages connaissent une évolution en nombre relativement constante de 1880 à 1914 comme nous le verrons type par type.

Le sloup

Il n'est guère besoin de présenter cette embarcation dont la belle silhouette n'a réellement été altérée qu'avec la motorisation pure dans les années 1950 et qui est encore aujourd'hui illustrée par de nombreuses unités navigantes dont certaines telles ***Argo*** ont été mises à l'eau avant 1914. A lui seul ce type de construction constitue pour la période concernée plus des 2/3 des navires de tonnage supérieur à 3 tx de sorte qu'il est possible de dire que le sloup est par excellence, le bateau de travail du quartier de Marennes avant 1914.

Un jour de grande maline dans l'estuaire de la Seudre vers 1910. A perte de vue une multitude de bateaux ostréicoles louvoyant dans le courant. Au premier plan un joli sloup à étrave inversé fait route en trainant son annexe.

Il a été employé tant à la pêche qu'à l'ostréiculture et d'une façon plus réduite également au bornage. Chaque année c'est une moyenne de 8 à 9 de ces bateaux qui ont été immatriculés à Marennes. Ce chiffre dissimule cependant d'importantes variations sans doute essentiellement liées aux aléas conjoncturels de la pêche et de l'ostréiculture. Des fléchissements ponctuels de l'immatriculation de ce type de bateaux peuvent ainsi être repérés en 1884 (on passe de 11 bateaux en 1881 et 1882 à 2 en 1884) et 1909 ainsi qu'une période beaucoup plus longue de marasme entre 1898 et 1904 (entre 4 et 7 immatriculations par an) qui contrastent singulièrement avec des "piques" d'enregistrement en 1890-1891 (16 unités) 1905-1906 (11-12 unités) et 1911(15 unités). Il est d'autre part intéressant d'étudier les lieux de construction puisque l'analyse de ces données met en évidence d'une part les principaux sites locaux mais aussi les régions avec lesquelles les marins su Coureau d'Oléron entretenaient des liens privilégiés.



Jeannette *sloup ponté de 5.6tx construit à Étaules en 1911 (M474). Ce coureauleur de 9.3m et 0.9m de tirant d'eau sera employé à la pêche jusqu'en 1916 puis au bornage et enfin à l'ostréiculture à partir de 1928.*

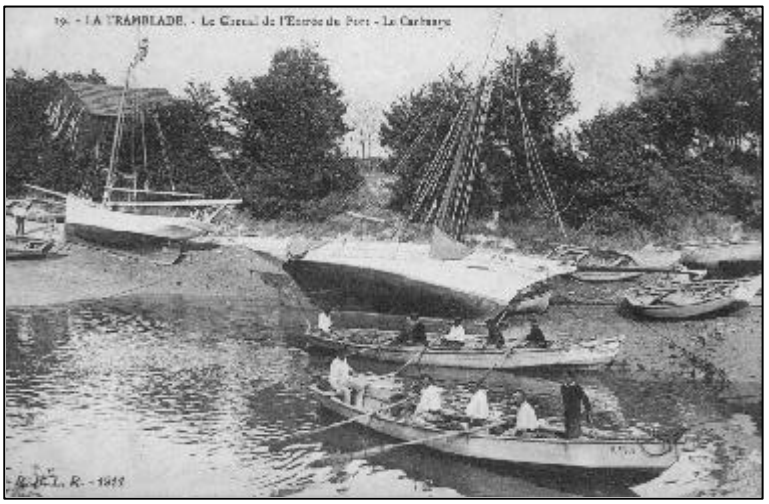
C'est ainsi que l'on découvre que près de 45% des sloups du quartier sont construits en Seudre et que Mornac apparaît de très loin le plus actif centre de construction puisque 1 bateau sur 4 de ce type en sortiront entre 1880 et 1914. De beaucoup plus faible ampleur apparaissent les sites de l'Éguille et de La Tremblade (20 sloups chacun) et celui d'Avallon (7 sloups). Le reste du quartier maritime s'avère assez peu productif en constructions de ce type puisque Marennes, Le Chapus et Bourcefranc ne donneront que 9 % des sloups immatriculés. Notons d'ailleurs que chronologiquement les chantiers de la Seudre semblent implantés bien avant ceux de la presqu'île de Marennes puisque si dès les années 1850 des sloups sortent de ceux

Vers 1905, un rare cliché de ***Victor Hugo*** *(M2160) remontant la Seudre sous grand voile arisée et foc. Ce puissant sloup de 6.22 tx construit en 1892 à Lormont en Gironde pour Augustin MARCHEGAY.*

de Mornac et de l'Éguille, il faudra attendre 1865 pour Marennes, 1879 pour Le Chapus et 1905 pour Bourcefranc!

Le port du Château d'Oléron apporte aussi à partir de 1860 un contingent de sloups (21 pour la période concernée) non négligeable. En revanche, le Nord du Coureau d'Oléron et l'estuaire de la Charente, ne participent quasiment pas à la dynamique de construction puisque moins de 6% des sloups du quartier de Marennes en proviennent. De même c'est d'une façon tout à fait résiduelle que

Éva *(M2862) l'un des premiers bec de canne du quartier de Marennes à l'échouage dans le chenal de La Tremblade vers 1905. Construit à Blaye en Gironde en 1895 pour le trembladais Pierre MOININ.*



Marcel Madeleine *(M3014) construit en 1897 à Royan pour Adolphe PEPONNET découvre ses lignes surprenantes de sloup à guibre dans le port de La Tremblade en 1911. Notons au 1er plan. 2 yoles originaires d'Arcachon.*

la Vendée ou la Bretagne fournissent ce type de construction (4,5%). A l'inverse l'estuaire de la Gironde, de Royan à Libourne apporte une contribution substantielle puisque près de 20% des sloups du quartier de Marennes en proviennent. Notons enfin que le bassin d'Arcachon n'est pas en reste (7%).

Cette géographie des sites de construction confirme les 2 échanges privilégiés des marins du quartier de Marennes avec la Gironde et nos ostréiculteurs avec l'arcachonnais et ce dès les deux dernières décennies du XIXème siècle. La longévité des sloups approche les 30 ans ce qui correspond à un type de construction soigné et onéreux pouvant couvrir la période d'activité d'une génération de professionnels. Il est fréquent que les jeunes fassent leurs premières armes sur le bateau vieillissant de leur père avant de faire construire leur propre sloup à la force de l'âge. Ce mouvement cyclique peut d'ailleurs être atténué ou retardé par les difficultés ponctuelles que rencontrent la pêche ou l'ostréiculture.

La crise de l'huître dans les années 1897-1901devait ainsi freiner la construction (aucune en 1898, 2 en 1899 et en 1901) et retarder le recours à des embarcations neuves jusque dans la première décennie du XXème siècle. A la faveur d'ailleurs de la reprise opérée à cette époque, le sloup qui jusqu'alors ne semblait pas avoir connu de grandes mutations morphologiques, si ce n'est l'adoucissement progressif du brion, devait faire l'objet de plusieurs tentatives d'innovations dont la plupart se concentreront sur les formes avants comme pour le type "à guibre" appelé localement "bec de canne". L'un des premiers semble avoir été ***Éva*** un fort bateau de 7.91 tx bruts construit en 1895 à Blaye (33) pour Pierre MOININ de La Tremblade.

Notons que l'Administration du quartier sans doute dubitative sur l'appartenance à la catégorie des sloups d'une telle embarcation le portera au registre sous la mention "cotre".
Non obstant ces résistances ***Éva*** ne tardera pas à faire des émules puisque 2 ans plus tard un autre trembladais Adolphe PEPONNET commandera lui-même sans doute aux chantiers GOUREAU de Royan, ***Marcel Madeleine*** un superbe bec de canne d'ailleurs légèrement plus fort (8.44 tx bruts) que son prédécesseur.

C'est avec l'arrivée de la génération de marins, des années 1900-1910 que ce type de construction se répandra réellement dans le Coureau d'Oléron. En 1900 apparaît en effet ***Le Gosse*** (voir notre précédent bulletin n°3, été 1995) pour le célèbre Hyacinthe RIVIERE dit "Falira" et ***Myosotis*** pour Baptiste CHARRIÉ qui fut sans doute le premier marin à confier la construction d'un tel bateau à un chantier mornaçon puis en 1902 ***Camargo*** à Adrien BROCHON. Cette audacieuse génération devait aussi s'intéresser aux premières tentatives d'application de la motorisation en bateau de travail. Par sa taille et l'importance de son rôle, le sloup fut sans doute la première embarcation de travail du Coureau à connaître la propulsion mécanique ce que confirme l'inscription au rôle le 15 juillet 1903 sous le n° M 3312 de ***Flore*** qualifié de "sloup à moteur et à voile" construit à Arvert pour Alfred CHAILLÉ de La Tremblade.

Notons enfin pour terminer provisoirement que durant cette même première décennie du XXème siècle, allait apparaître dans le quartier de Marennes les premiers bacs à dérive importés du bassin d'Arcachon. Bien que portés initialement sur les registres sous l'appellation "sloup" celle-ci s'avère particulièrement inadaptée à ce nouveau type de construction et fera l'objet d'une étude séparée dans l'un de nos prochains bulletins.

Portrait d'un bateau : AMPHITRITE

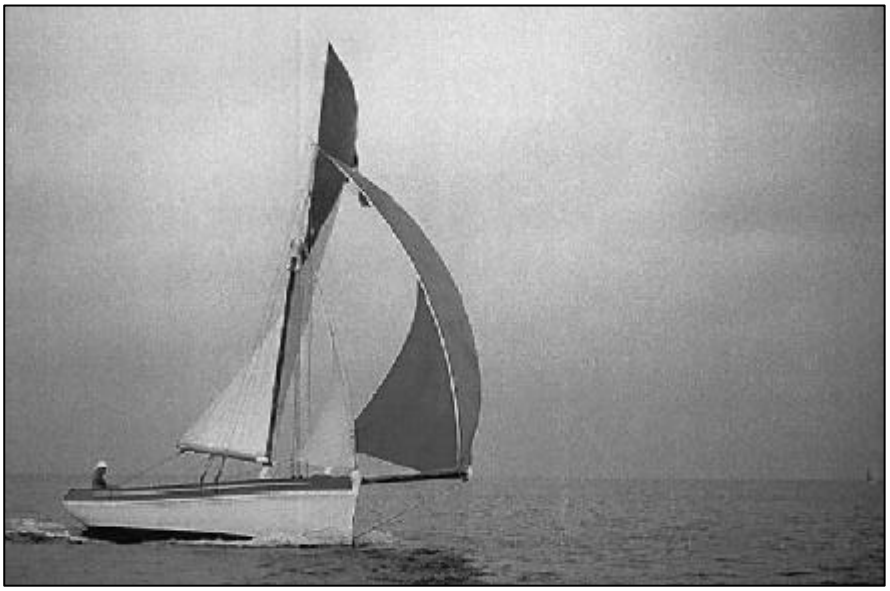
par Jean-François MORLON

*Il n'est guère besoin de présenter **Amphitrite** aux familiers des Régates de Saint-Trojan qui en connaissent l'élégante silhouette, la garde robe chatoyante et pour la plupart des concurrents les lignes bien particulières de son tableau arrière!*

Son histoire en revanche recèle encore en dépit d'une notice très complète publiée en son temps par le "Chasse-marée" quelques zones d'ombre que nous tenterons ici de dissiper à la lumière de récentes recherches opérées par la Société des Régates dans les archives du Service Historique de la Marine à Rochefort.

A l'origine d'Amphitrite, il y a d'abord la personnalité singulière d'un Marin Marius FOUCHÉ. Né des oeuvres d'Alphonse FOUCHÉ et de Noémie DUPUY en 1901 à Saujon, Marius appartient comme Gabriel CHOTARD (voir bulletin n°3) à cette deuxième génération de régatiers du Coureau d'Oléron qui connaîtra son apogée dans l'entre deux guerres.

Dès 14 ans le jeune matelot embarque sur ***La Couronne*** le sloup de son père et est inscrit au rôle de l'annexe du même nom, une yole de 4 tonneaux 45 construite en 1903 à Mornac.



Depuis les premières années du siècle déjà Alphonse FOUCHÉ engage avec succès le bateau familial dans les compétitions locales puisque ***La Couronne*** se classe par exemple parmi les quatre meilleurs bateaux de sa catégories lors de la Régate du Château d'Oléron du 28 Août 1904 juste derrière deux célébres embarcations ***Pierre Loti*** à GIBEAU du Chapus et ***La Jeanne d'Arc*** à COULON.

En janvier 1921 Marius FOUCHÉ est appelé à faire son service militaire. Affecté au dépôt de LORIENT il embarque successivement sur ***La Marseillaise*** et ***La Provence*** avant de rejoindre TOULON pour mettre son sac à bord de ***La France*** et ***Le Metz***.

Après trois ans de service actif il rejoint dans les premiers mois de l'année 1924 LA TREMBLADE où il convolera en justes noces à la fin de l'été avec Clémence BLANCHON.

La Couronne le bateau de son père est toujours en activité à la petite pêche et jusqu'en 1925 il en complétera l'équipage.

Cependant la nécessité d'avoir son propre bateau s'impose progressivement et Marius porte son choix sur ***Supéraspidem*** (M 340) un bac à dérive de

3.80tx nets construit en 1910 à LA TESTE qu'il achète durant l'hiver 1925 à Hippolyte CAMUS.

Cette embarcation déjà fatiguée et employée dorénavant au bornage montre néanmoins rapidement ses limites et en 1927 Marius FOUCHÉ décide de faire construire un nouveau bateau.

Le choix du chantier s'impose de lui-même à notre trembladais, se sera BERNARD qui présidera à la naissance d'***Amphitrite***. Cependant pour limiter sans doute le coût de l'opération Marius FOUCHÉ fait réutiliser plusieurs éléments du vieux ***Supéraspidem*** démoli durant l'hiver 1927.

Ces mesures d'économie ne sauraient cependant éclipser le soin avec lequel le propriétaire a conçu son nouveau bateau.

Certes ***Amphitrite*** sera un sloup ostréicole conforme à sa vocation mais surtout et avant tout il est pensé par son auteur comme un bateau de Régate.

C'est ainsi que pour entrer dans la catégorie des moins de 8 mètres la coque sera 'coupée court" ce qui explique sans doute son arrière à tableau si particulier. De même bien que conçu pour l'ostréiculture FOUCHÉ impose un tirant d'eau important (1.10m) afin que la nouvelle embarcation soit la plus performante possible au près.

Enfin pour assurer une réelle suprématie sur ses concurrents le propriétaire prévoit un gréement et une voilure débordante taillée à l'image d'un bateau plus important. Mis à l'eau en septembre 1927 ***Amphitrite*** est dès l'année suivante engagée dans toutes les régates locales. Son succès est immédiat et durable puisqu'en 7 saisons Marius FOUCHÉ remportera 11 premiers prix et se classera presque systématiquement
.

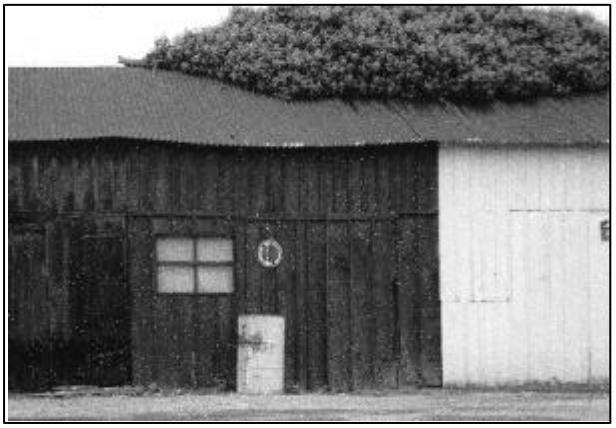
C'est ainsi par exemple qu'aux compétitions de Marennes-Plage en 1930 notre patron à la barre d'***Amphitrite*** l'emportera haut la main devant ***Gré des Flots*** à BARRE et ***Épave*** à BIENVENUE dans la deuxième catégorie.

Cette période particulièrement faste s'achèvera avec la vente le 20 juin 1934 d'***Amphitrite*** à René DESORMEAU qui consacrera ***Amphitrite*** à la pêche.

Avec de tels états de service nul ne peut s'étonner maintenant de ce que ce beau sloup et son patron Roger TOUTON aient, trois années de suite de 1993 à 1995 renoué avec les succès de sa jeunesse à près de 80 ans en remportant dans sa catégorie les Régates de Saint-Trojan.

Une cabane sur le Port

Depuis plusieurs années nous avions le souhait d'avoir une cabane sur le port pour faire connaitre nos activités durant la période estivale. Depuis quelques mois cette cabane est une réalité; il y a quelques travaux de remise en état à réaliser comme on peut le voir sur ce cliché. Merci à toute l'équipe municipale et en particulier à Monsieur le Maire et à Francis Dupuy.



Père Gabriel récompensé

A l'occasion de la manifestation "Voiles de Haute Saintonge" organisée par nos amis de ***Cocosio II***, ***Père Gabriel*** durant ces 4 jours de navigation dans l'estuaire de la Gironde a pu non seulement donner libre cours à ses qualités d'excellent marcheur que nous connaissons mais il a également reçu le prix d'élégancede décerné à cette occasion. Bravo.

imprudente embarcation. En une seconde le long bout dehors du grand sloup ostréicole cède dans un sinistre craquement qui ne laisse guère de doute sur l'issue de cette étreinte involontaire.

Alors que le départ est donné et que déjà la flotte file vers la première marque, c'en est fait de la régate de Jean-Claude CHOTARD qui reste cloué sur place.

Souvent bord à bord, la lutte est néanmoins âpre entre les concurrents de chaque catégorie. Dans celle des yachts, ***Circé*** croise le fer avec ***La Confiance*** qui finalement l'emportera. Les lasses ne sont pas en reste alors que ***Martin Pêcheur*** à François HAY, le Président de l'Association des Lasses Marennaises, prend temporairement le commandement.

En peu de temps, compte tenu du vent qui ne faiblit pas, la deuxième marque est doublée et bientôt, sans surprise ***Kattara*** se présente le premier sur la ligne d'arrivée suivi de ***Déluré*** qui s'offre ainsi sa première victoire à Saint-Trojan.

La défection de ***Père Gabriel*** donne également à Éric DURANT et ***Rémora***, l'occasion de prendre la première place dans la catégorie des bateaux de travail de plus de 8 mètres et c'est bien justice pour ce bateau qui chaque année rivalise de prouesse.

Notre ami AUGUSTE n'est pas en reste puisqu'il donne à ***Fil*** une troisième victoire après celles de 1995 et 1996 dans la classe réservée aux lasses.

Le temps et l'heure le permettant, chaque bateau vient saluer les spectateurs dans un impeccable virement de bord sous les applaudissements de la foule et les encouragements du commentateur avant d'entreprendre un deuxième voire un troisième tour de piste et de rejoindre en fin de journée le port de Saint-Trojan pour la remise solennelle des prix et un dîner des équipages en musique qui achèvera cette journée particulièrement sportive

Trois prix spéciaux auront été remis cette année; celui de la fidélité à nos Régates reviendra à notre indéfectible Maire-Françoise JASON et son ***Gadget***, celui de la plus belle restauration distinguera ***Juliar*** et enfin celui de l'authenticité sera attribué à ***Père Gabriel.***

PALMARES DES RÉGATES 1992-1999

1/ Coupe Président Landreau
(bateaux de travail de + de 8m) :
1993 : ***La Flèche*** (Seudre et Mer)
1994 : ***Pdt P. MALLET*** (Arcachon)
ex aequo ***La Flèche*** (Seudre et Mer)
1995 : ***La Flèche*** (Seudre et Mer)
1996 : ***Pinco*** (L.M. Loubet)
1997 : ***La Flèche*** (Seudre et Mer)
1998 : ***Père Gabriel*** (J-C. Chotard)
1999 : ***Rémora*** (E. Durand)

2/ Coupe Gaurivaud
(bateaux de travail de - de 8m) :
1992 : ***Indépendant*** (J-P. Renaudie)
1993 : ***Erika*** (J-P. Corniller)
ex aequo ***Amphitrite*** (R. Touton)
1994 : ***Amphitrite*** (R. Touton)
1995 : ***Amphitrite*** (R. Touton)
1996 : ***Kattara*** (G. Charrié)
1997 : ***Kattara*** (G. Charrié)
1998 : ***Kattara*** (G. Charrié)
1999 : ***Déluré*** (Bocquet-Molina)

3/ Coupe Président Ernest Depoix
(lasses et canots) :
1995 : ***Fil*** (A. Dangaly)
1996 : ***Pinuche*** (Fleury)
ex aequo ***Fil*** (A. Dangaly)
1997 : ***Martin Pêcheur*** (F. Hay)
1998 : ***Martin Pêcheur*** (F. Hay)
1999 : ***Fil*** (M. Auguste)

4/ Coupe de Saint-Trojan
(yacht J.I.) :
1992 : ***Pépé Charlot II*** (Fam Charrié)
1993 : ***Pépé Charlot II*** (Fam Charrié)
1994 : ***Pépé Charlot II*** (Fam Charrié)v
1995 : ***Pépé Charlot II*** (Fam Charrié)
1996 : ***PaoI*** (Lemaigre du Breuil)
1997 : ***Pépé Charlot II*** (Fam Charrié)
1998 : ***PaoI*** (Lemaigre du Breuil)

5/ Coupe Cdt Lafeuille
(yacht sauf J.I.) :
1996 : ***Virginie*** (F. Bobinet)
1997 : ***Centime***
1998 : ***Marlin***
1999 : ***La Confiance***

6/ Coupe K. Tibelius
(embarcations voiles et avirons) :
1997 : ***Monaville*** (A. Brossard)
1998 : ***St-Trojan*** (Bocquet-Lebreton)
1999 : ***St-Trojan*** (Bocquet-Molina)

7/ Prix de la restauration :
1996 : ***Rémora*** (E. Durand)
1997 : ***Père Gabriel*** (J-C. Chotard)
1998 : ***Joujou à Pépé*** (J. Griffon)
1999 : ***Juliar*** (Ass Chantier L'Église)

Assemblée Générale 2000

Tenue à Saint-Trojan durant les dernières vacances de Pâques suivant une tradition maintenant bien établie, l'assemblée Générale de la société des Régates réunissait une quarantaine de membres parmi lesquels nous nous réjouissions d'accueillir notre Ami Jacques Bureau qui représentait l'association Old-Gaffers.

A l'issue de celle-ci, nous nous sommes retrouvés nombreux autour d'un dîner très chaleureux .

Régate 2000

La prochaine Régate traditionnelle de Saint-Trojan a été fixée au 18 août. Rendez-vous comme d'habitude à la pointe de Maumusson pour déjeuner.

Pour l'accueil des participants désireux d'arriver la veille et de relâcher dans le Port de Saint-Trojan le 17 août au soir contacter notre Vice-Président Guy Charrié au 05.46.76.02.69 ou au 05.46.76.02.80.

Polos et T-shirt

La Société des Régates de Saint-Trojan Tient à votre disposition polos et T-shirts avec l'écusson de l'association. Ces articles sont disponibles à notre cabane sur le Port (à côté du Café du Port).

Rassemblement Old Gaffers

Plusieurs bateaux de la Société des Régates de Saint-Trojan participent fin juillet 2000 à un rassemblement aux Sables d'Olonne.

Cette manifestation organisée par l'association prestigieuse des Old Gaffers représentée en Charente par Jacques BUREAU rassemblera plus de 130 vieux gréements venus de toute l'Europe. Le Sud du Coureau sera bien représenté notamment par ***Kattara, Père Gabriel, Circé, Djin*** et ***Déluré*** et de nombreux bateaux du Château, de La Cotinière et de la Seudre.

Nouveau Bureau

A l'occasion de l'Assemblée générale de la Société des Régates, il a été procédé à l'élection du nouveau bureau qui se compose donc dorénavant comme suit :

Président d'Honneur :
Amiral Marc Faugère

Président :
Richard Bocquet
Jean-François Morlon

Vice-président :
Guy Charrié
Marie-Françoise Jason

Trésorier :
Jean-François Morlon

Secrétaire :
Michel Guillou

Administrateurs :
Bernard Glanzmann
Olivier Videau
Jean-Pierre Renaudie.

***Lakmé** est triste*

Le patron de ***Lakmé*** qui aimait tant participer à nos manifestations et naviguer sur son sloup des années trente dans les pertuis est parti avec son sourire et sa bonne humeur. Pierre Bertin nous a quitté.

Avis de recherche N°1

La recherche des bateaux immatriculés de 1880 à 1914 dans les quartiers maritimes de Marennes et de l'île d'Oléron se poursuit. Pour exploiter ces éléments de façon pratique et efficace, il faudrait pouvoir en disposer sous forme d'une base de données informatisées. Nous avons pour cela besoin de votre aide.

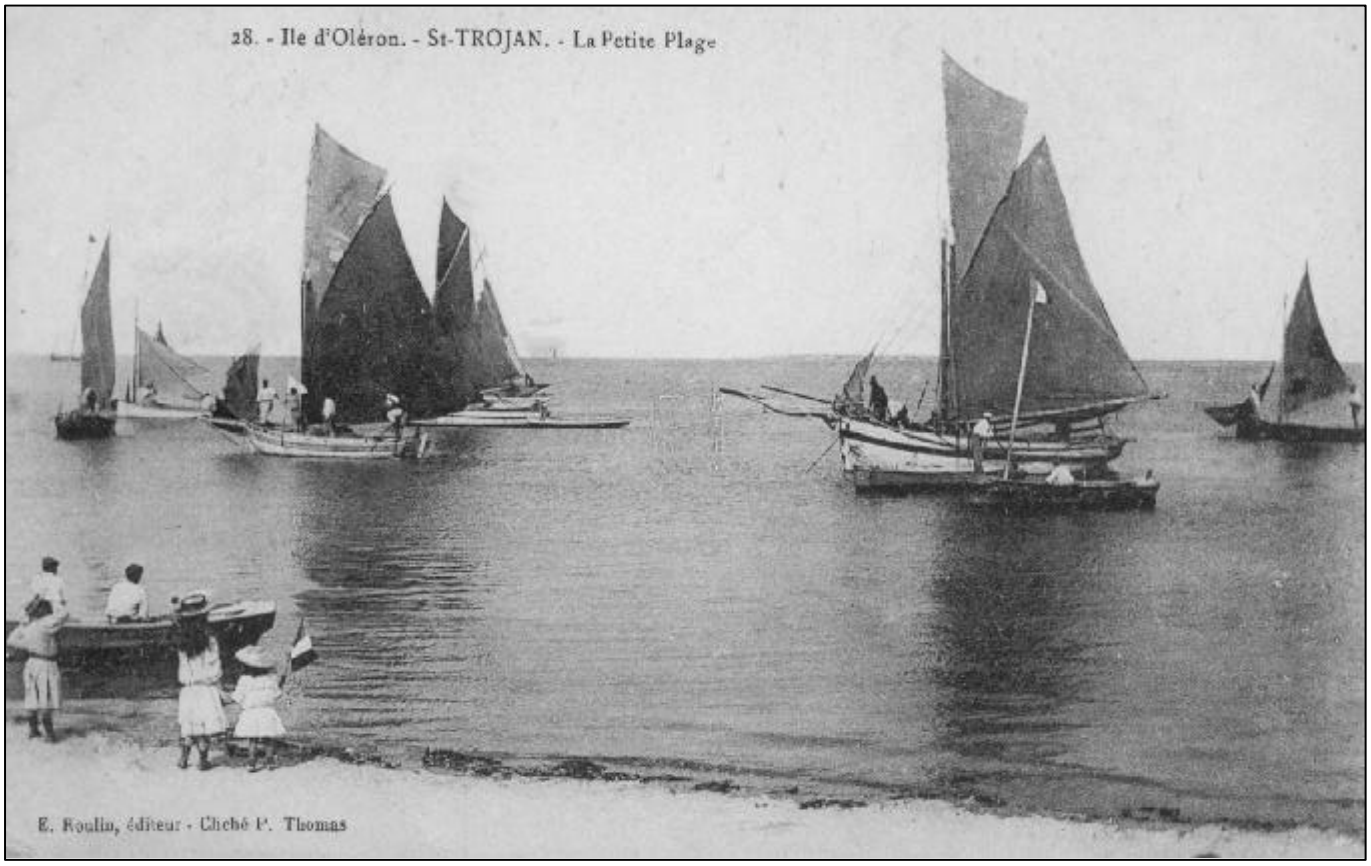
Si vous disposez d'un PC et d'un peu de temps , nous vous remercions de bien vouloir nous contacter. D'avance merci pour votre collaboration.

Avis de recherche n°2

Si vous possédez des documents cartes postales, photographie, film sur les Régates d'autrefois; merci de nous contacter, nous avons besoin de vos documents pour retracer l'histoire des régates de Saint-Trojan.

La S^te^des RÉGATES de ST-TROJAN organise
le 18 Août 2000 à 15 h, devant la Petite-Plage

un RASSEMBLEMENT DE VIEUX GRÉEMENTS *pour la tradionnelle* GRANDE RÉGATE DE SAINT-TROJAN



Programme de la journée

16 Heures :	*Rassemblement des bateaux devant la Petite-Plage*
16 Heures 30 :	*Départ devant Le Homard Bleu*
19 Heures :	*Entrée des bateaux dans le Port*
de 20 à 23 Heures :	*Dégustations d'huîtres et d'églades sur le Port*
Soirée animée par :	*Le groupe folklorique "Les Déjhouqués"*
	Orchestre de Jazz
pour conclure :	*Feu d'artifice tiré depuis l'entrée du Port.*

Société des Régates de Saint-Trojan - Association Loi 1901 - J.O. 32/2800-105-76 P du 27.07.92
29, rue Benjamin DELESSERT - 17370 Saint-Trojan-Les-Bains - Tél 05.46.76.02.69/80