



# JOURNAL

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

*Renaissance de la Voile Traditionnelle et du Yachting Classique.*

5 E

Bulletin n°19 - Saison 2010

### Une vraie Régate estivale

*Contrairement à l'année précédente, le soleil était de la partie toute la journée....*

**M**algré l'heure tardive, en raison de l'horaire de marée, lundi 10 août 2009, il y avait beaucoup de monde sur le bord de la Petite-Plage pour admirer le rassemblement des bateaux de tradition. Le temps était magnifique et une jolie brise soufflait du secteur Nord-Ouest, parallèlement au boulevard de la Plage.

Le coup de fusil de départ de la régata était donné vers 17 heures 30 devant le Homard Bleu et les 31 bateaux engagés dans l'amicale épreuve s'élançaient dans la direction du Pont d'Oléron, le vent debout, vers la première bouée de l'entrée du port de Saint Trojan les Bains, puis celle de Chevalier, avant de revenir sur la ligne d'arrivée commune avec celle de départ. C'est le parcours triangulaire qui constitue l'image habituelle de cette régata depuis qu'existe la Société des Régates de Saint Trojan en 1898.

La régata était commentée à l'attention du public du bord de la plage, par l'affable James Griffon, patron de « Joujou à Pépé », côté de La Cotinière, de 6 mètres 50, à voile rouge, qui était resté au port de Saint-Trojan pour la circonstance. Aux alentours de 19 heures 30 les concurrents rentraient au port pour la remise des

coupes, et participer aux animations avec les plaisanciers et vacanciers, puis assister au dîner convivial des équipages et des amis.

La remise des coupes a été effectuée en présence de MM Pascal MAS-SICOT, Maire de Saint -Trojan et Joël LAFEUILLE, descendant du Cdt André LAFEUILLE, ancien défenseur du Coureau d'Oléron :

et canots grésés : FILII à Michel Auguste du Château

4. La coupe Commandant André LAFEUILLE, réservée aux yachts sauf ancienne jauge internationale HORLA à Michel et Olivier Videau de Saint-Trojan  
5. La coupe Klaes TIBELIUS, réservée aux embarcations voiles-avirons : KEEPCOOL à Philippe L'Homme de La Rochelle.



1. La coupe Président LANDREAU, réservée aux bateaux de travail de plus de 8 mètres PERE GABRIEL, à Jean-Yves Salaiün, à La Flotte en Ré.

2. La coupe Neptune et Charles GAURIVAUD, réservée aux bateaux de travail de moins de 8 mètres AMPHYTRITE à Roger Touton, de La Flotte en Ré.

3. La coupe Président Ernest DEPOIX, réservée aux lasses, yoles

6. La coupe Sylvain DIALLO, Sauvegarde du patrimoine maritime du Coureau LA CONFIANCE à Georges Bouyé de Charron.

Vous pouvez retrouver sur notre site internet [www.srst17.org](http://www.srst17.org) d'autres photos de la Régata, vous pourrez également mieux connaître nos activités ou devenir membre de notre association. Rendez-vous devant la Petite Plage le 12 août 2010.

## Le mot du président

*Depuis 1992, nous voyons évoluer toutes sortes d'embarcations de caractère à l'occasion de notre Régate. Du canot voile-aviron de 3m aux bateaux de plaisance comme les plans Cornu magnifiquement restaurés de Georges Bouyé ou des frères Videau par exemple. Ils sont tous les bienvenus dans nos eaux.*

*Afin de mettre en valeur les bateaux qui sont la raison d'être de notre rassemblement c'est-à-dire les bateaux de travail à voile de notre région, nous avons décidé à l'occasion de notre Assemblée Générale de donner deux départs. Le premier réunira les bateaux à gréements traditionnels (aurique, voile au tiers ou à livarde) le second départ donné 15 mn plus tard rassemblera les canots à gréement classique. Ces bateaux plus "modernes" sont réputés plus rapides que leurs aînés, à eux de le montrer...*

*Nous pensons mettre ainsi les bateaux de travail en évidence. Ce sera également une manière de rendre hommage aux patrons de ces bateaux qui depuis 1896, ont participé à la Régate de Saint-Trojan. Faire naviguer aujourd'hui des bateaux en bois qui ont dépassé la cinquante ans pour les plus récents et le siècle pour les plus anciens, réclame une attention constante. L'entretien est assez lourd, depuis les travaux annuels (peinture intégrale de la coque, travaux de mécanique etc...) Jusqu'à la surveillance de l'état général, l'eau douce s'infiltré partout et fait pourrir le bois rapidement si les mesures nécessaires ne sont pas prises à temps. Remercions tous ceux qui donnent vie à ces bateaux, nous serons très heureux de les accueillir une fois de plus le 12 Août 2010 devant la Petite-Plage de Saint-Trojan.*

*Richard Bocquet*



### **Kattara est à vendre**

Guy Charrié vend KATTARA. Ce bateau qu'il a construit lui-même sur le port de Saint-Trojan de 1994 à 1996 a rempli le palmarès de notre régata, gagnant pratiquement tous les ans dans sa catégorie voire le classement général.

Si vous souhaitez plus de détails appelez Guy au 05 46 76 02 69.



# *Histoire des régates dans le coureau d'Oléron : Bourcefranc avant la Grande Guerre*

par Jean-François MORLON

*Après avoir évoqué dans nos articles précédents les Ports de Mornac et du Château d'Oléron avant 1914 à travers l'histoire des Régates du Coureau d'Oléron, découvrons aujourd'hui l'une des plus disputées d'entre elles : celle de Bourcefranc.*

Contemporaine par sa naissance des Régates de Saint-Trojan, la première Régate organisée à Bourcefranc eut lieu le 23 août 1896 à l'instigation de la Société des Régates du Chapus (S.R.C.) créée le mois précédent sous l'impulsion d'un certain nombre d'habitants et de marins parmi lesquels : Eugène Rié, le premier président de la S.R.C., Henri et Charles Gresseau, Jules Gouinaud, Fernand Guérande.

Le bureau a introduit dès l'origine dans le règlement des Régates une clause sans équivalent dans le Coureau, selon laquelle, "ne seront admis à concourir que les bateaux du syndicat de Marennes". Cette disposition excluait donc la totalité des bateaux immatriculés au quartier d'Oléron et en particulier ceux du Château et de Saint-Trojan. Cet ostracisme dut être apprécié par les insulaires... il est tout de même surprenant que ceux-ci n'aient pas à leur tour, fermé leurs Régates aux concurrents continentaux ! Seuls, les embarcations du Chapus, de la Tremblade et de Mornac disputeront donc pendant de longues années, les Régates du Chapus. Les raisons d'une telle décision ne s'expliquent que dans la mesure où les organisateurs disposent de l'importante flotte du Chapus, consacrée à la pêche et à l'ostréiculture. A la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle, l'une des particularités de cette flottille tient au nombre encore conséquent des grandes chaloupes qui s'y rangent. Elles témoignent d'une époque déjà révolue de la construction navale des années 1850-1870. Parmi celles-ci il faut en particulier citer Sœur aux Trois Frères construite en 1856 à Royan et appartenant depuis 1893 au pilote du Chapus Henri Gresseau, le second président de la S.R.C. D'autres, représentent l'ultime génération de ces

bateaux qui disparaîtront au début du XX<sup>ème</sup> siècle comme Suzanne-Émilie construite en 1883 au Château pour Théophile Orion et barrée par le patron Régnier ou encore la Jeune-Henriette construite dans le même Port en 1887 pour l'aspirant pilote Louis Nadeau.

Suzanne-Émilie et Augustine-Élisabeth se disputent régulièrement la victoire, et Suzanne-Émilie emporte en 1896 et 1897 le premier prix, celui-ci revient en 1898 à la seconde. Cependant dès 1900, c'est Jeune-Henriette à Nadeau et Adèlina-Ernestine construite en 1883 à Marennes pour l'aspirant pilote Augustin Sciaud qui s'imposeront. Louis Nadeau s'empare ainsi en 1900, 1902 et 1903 du premier prix, alors qu'Augustin Sciaud en fait de même en 1904 et 1906.

Dès les premières années de notre siècle, ces bateaux anachroniques par leur forme et leur gréement commencent à disparaître des compétitions et du Coureau d'Oléron.

C'est ainsi que par exemple Sœur aux Trois Frères sera démolie en 1901 et que Adèlina-Ernestine bien qu'étant sans doute l'une des plus véloces chaloupes du bassin finira échouée à la côte et abandonnée par son propriétaire en 1910 à la Marine.

La première édition des Régates du Chapus semble avoir eu un certain succès puisque le journal de Marennes parle d'une "foule énorme de curieux" qui se presse autour de l'estrade réservée aux notabilités qui a été pour l'occasion, élevée en face du bassin nord du Port du Chapus et qui permet de suivre sans difficulté les bateaux dans leur parcours. Cette disposition sans exemple dans le reste du Coureau, s'explique par le fait que Bourcefranc ne dispose pas de plage comme les autres ports de la région.

Après ce premier succès, les Régates du Chapus de 1897 seront quelques peu gâchées par la pluie qui s'abat sur le public en cet après-midi de 15 août. Même le très constant député



Un bac dans un chenal dans la région de Marennes.

Garnier, qui ne rate pas une Régate dans la région, doit faire retraite devant l'inclémence du temps. Il trouva sans doute un certain réconfort dans le banquet de quarante couverts qui acheva heureusement cette journée. 1898, fut l'occasion d'enrichir encore le programme des festivités. Après une journée d'un beau temps revenu, une petite fête de nuit avec bal champêtre, feu d'artifice, manège de chevaux de bois termina la soirée.

Cependant, vint deux ans plus tard une grande innovation, qui devait encore une fois faire des Régates du Chapus une compétition à part. Cette année-là, le bureau de la S.R.C. décida en effet d'étaler les compétitions sur deux jours consécutifs. Le premier se déroulait comme les années précédentes alors que le second devait être consacré aux "courses d'honneur", dans lesquelles ne s'affrontaient

seconde remportait de haute lutte la course du lendemain.

Ces toutes premières années du siècle voient cependant une profonde mutation de la flotte du Chapus et des autres ports du sud du Coureau d'Oléron. La pêche recule devant la montée de l'ostréiculture et ce mouvement accélère le déclin déjà évoqué des lourdes chaloupes qui disparaissent des compétitions de la S.R.C. dès 1907-1908.

Au contraire, de nouvelles catégories voient le jour afin d'accueillir de nouveaux types de bateaux de travail. C'est ainsi que les Régates du Chapus des 3 et 4 août 1902 sont marquées par l'apparition d'une catégorie réservée "aux bateaux dits becs de canne". Néanmoins.. il semble qu'aient couru dans cette catégorie des bacs à voile qui n'ont rien à voir avec des bateaux à guibre! Y a-t-il eu confusion dans l'esprit du journaliste qui rapporte le programme

Sans revenir sur l'excellente étude publiée dans "le Petit Perroquet" et reprise il y a quelques années par "Le Chasse Marée", rappelons que le bac à dérive est né des recherches d'Auguste Bert un constructeur arcachonais des années 1890. D'abord utilisé sur le bassin du même nom, le bac à dérive apparaît vers 1900 dans le Coureau d'Oléron à l'initiative sans doute d'ostréiculteurs du Chapus. Leur nombre ne cesse de croître à partir de 1902. Au Président Kruger, construit cette année-là au Château d'Oléron et appartenant à Jean puis Pierre Roumegous, viennent s'ajouter Izard à Brière, Utilité à Roy-Nadreau, le vice-président de la S.R.C. en 1903 et Aiglon au patron Coustet.

Les Régates de 1903 sont l'occasion de dissiper les éventuelles confusions entre becs de canne et bacs à dérive. En dehors des catégories classiques, il est en effet créé une section spéciale pour chacun de ces deux types de nouveaux voiliers.

Pour les bateaux à guibre, dont nous aborderons l'histoire glorieuse dans une prochaine étude spécifique, la palme revient cette année-là à la célèbre Fauvette barrée par Ludovic Rivière de Mornac devant Saint-Antoine de Padoue au patron Moreau. En ce qui concerne les bacs à dérive, c'est Aiglon qui l'emporte devant Utilité, ce dernier prendra sa revanche lors de la course d'honneur du lendemain.

L'année 1904 voit encore surgir de nouvelles innovations qui révèlent la richesse et la diversité du patrimoine maritime du quartier de Marennes. Si en effet, la catégorie inaugurée l'année précédente en faveur des becs de canne ne semble pas avoir été reconduite, une section "sharpie" est ouverte. Escargot, Frère aux Cinq Soeurs à Delavoie, Philosophe et bien d'autres de ces bateaux à fond plat s'affrontent sans pouvoir rivaliser avec le meilleur d'entre eux : Satan au chapuset Roy.

Quant aux bacs, le Président Kruger renouvelle sa performance de 1902 en remportant le premier prix de sa catégorie. Avec les années, ces nouveaux bateaux à la rapidité surprenante ont volé la vedette aux grosses chaloupes dont les duels séduisaient tant le public des années 1895-1900. Ce glissement est sensible dans le fait que dorénavant la première catégorie n'est plus celle des chaloupes mais celle des bacs à dérive comme c'est le cas par exemple en 1906.



Le Président Kruger à Roumegous, vainqueur en 1902 et 1904.

apparemment que ceux qui avaient obtenu la veille les meilleurs résultats dans chaque catégorie. Ce dispositif original fut reconduit jusqu'en 1904, année où il fut abandonné définitivement. Il permit pendant quatre ans d'assister souvent à de magnifiques "duels" dans les premières catégories. C'est ainsi que les chaloupes rivales Jeune-Henriette et Adélina-Ernestine, par leurs qualités quasi-équivalentes, se disputèrent avec frénésie ces courses d'honneur qui permettaient de prendre une éventuelle revanche comme ce fût le cas en 1900 et en 1902 où, après que la première ait gagné la Régate du premier jour, la

où les deux types de bateaux furent-ils réunis dans cette nouvelle catégorie? En tous cas, quelques jours après ces Régates, le Journal de Marennes annonce de nouvelles compétitions au Chapus et fixées au 7 septembre suivant "en raison du succès obtenu les 3 et 4 août dernier, vu aussi la création dans la région d'un nouveau genre de bateaux dits bacs à dérive (sic) destiné à former une nouvelle catégorie pour les fêtes nautiques de 1903". Déjà ces bacs à dérive avaient fait la preuve de leurs remarquables qualités qui leur permettaient de sur-classer sans doute la plupart des autres bateaux, ce qui explique la volonté des organisateurs de les faire courir séparément.

Le choix des distractions réservées au public pendant les Régates évoluent considérablement, aussi, en 1909, les organisateurs des Régates du Chapus créent ainsi un concours de natation et invitent par voix de presse "tous les amateurs de ce genre de sport à se rendre nombreux et de se munir d'un costume qui ne soit pas désagréable à la vue" !

Le compte-rendu des Régates du Chapus en 1911 nous permet de connaître le parcours imposé aux concurrents de l'époque. Pour les sept premières catégories (chaloupes, dundeas et sloops) celui-ci passe par la balise du Sud en la quittant à tribord, la balise de Charret, la balise du nord, la bouée de Craze et le bateau jury, ces dernières marques laissées à bâbord.

Pour les trois catégories suivantes (sharpies, yoles et sharpies à dérive), un parcours différent est proposé : balise d'Aubrière, balise du Charret, balise du Nord, bouée de Craze et bateau-jury. On apprend également que les bateaux ne sont admis à courir qu'après avoir versé un droit d'entrée de 2 francs pour ceux des sept premières catégories et de 50 centimes pour les autres.

Ces conditions ne retirent rien au succès de la compétition puisque cette année-là, c'est trente six prix qui seront remis à des patrons d'embarcation; preuve s'il en était besoin que depuis sa création, les Régates du Chapus sont devenues l'une des plus importantes, si ce n'est la plus importante des compétitions nautiques du Coureau d'Oléron! A cette participation exceptionnelle des marins du bassin répond un engouement sans égal du public venu en foule.

De par sa desserte ferroviaire, le Chapus peut accueillir un grand nombre de touristes qui sont à pied d'œuvre pour découvrir un spectacle typique de nos côtes.

Cependant le voyage n'est parfois pas de tout repos comme le relate une tribune libre du journal de Marennes de septembre 1912 : "c'est entassées comme de véritables moutons que bon nombre de personnes ont pris place dans ce que nous pouvons appeler des fourgons à bestiaux, qui sont loin d'offrir un confortable quelconque. Beaucoup de voyageurs ont dû effectuer leur parcours ainsi tassés. Il est regrettable qu'un matériel aussi insalubre soit mis en circulation et nous n'admettons pas

que des voyageurs proprement vêtus soient tenus, au risque de rester sur le quai d'une gare, d'être traînés dans des caisses de cette nature, mal commodes et dangereuses, les portes glissières devant rester ouvertes pour éclairer l'intérieur de la cage et ces ouvertures béantes n'étant protégées par aucune chaîne, barre ou autre objet qui pourraient préserver d'une chute possible sur la voie, les personnes restant debout faute de place ou pour ne pas se salir sur les bancs disposés comme des bat flancs dans un box". L'auteur n'épargne pas non plus le personnel local des Chemins de Fer de l'état : "A la gare de Bourcefranc, les observations et protestations des voyageurs ne sont pas admises, la complaisance semblerait y être encore moins connue; cependant les instructions de la direction y sont apparentes sur plaque émaillée!". En 1913, un autre incident viendra perturber la fête. Le comité des Régates présidé par J. Coustey s'émeut en effet publiquement de "l'étrange coïncidence qui fait que cette année, la municipalité de Marennes a fixé la fête locale de cette ville le même jour que celui des Régates

du Chapus et proteste contre cette modification tout en invitant, d'une façon pressante, tous les amateurs de sport nautique et en particulier les habitants de Bourcefranc à se porter en masse à notre attraction maritime". Cloche-Merle n'est pas loin quand Coustey rappelle que la date des Régates était fixée avant l'annonce des festivités de Marennes de sorte "qu'il est par suite facile de voir de quel côté vint l'étourderie... ou la malice!".

Combien de ceux qui assistèrent à ces Régates d'avant Guerre pouvaient imaginer qu'ils voyaient là l'ultime compétition nautique de la Belle Époque dans le Coureau d'Oléron et combien de patrons couraient leur dernière Régate ? Jusqu'à cette dernière journée, les Régates du Chapus avaient connu un succès jamais démenti. C'est l'une des particularités de ces compétitions que de n'avoir connu, comme leurs rivales du Château d'Oléron ou de Saint-Trojan, aucune interruption entre 1896 et 1914. Elles renaîtront dès le 1er Août 1920 et retrouveront leur place dans la vie estivale, bien d'autres ne renoueront jamais avec le succès qu'elles avaient connu avant la Première Guerre Mondiale.



Philosophe  
et son  
équipage à  
Bourcefranc

# **SOUTENEZ NOTRE ACTION**

*Devenez Membre de la Société des Régates de Saint-Trojan*

*Pour recevoir le Journal de la Société des Régates*

*Pour prendre part activement aux Régates*

*Pour être tenu au courant de nos activités et de nos projets*

*Pour participer aux activités de la Société des Régates durant l'été.*

**Cotisation : 20 E**

**Cotisation de soutien : 40 E**

*Que vous soyez habitant de Saint-Trojan, participant aux Régates ou simplement sympathisant, votre participation est essentielle à la poursuite de nos efforts pour perpétuer nos traditions et sauvegarder notre patrimoine maritime. Nous comptons sur vous!*

---

# 2010

**COUPON RÉPONSE**

*Ch*

*Es*

*Vous voudrez bien trouver ci-joint ma cotisation pour 2010.*

*Merci de me faire parvenir ma carte de membre de l'Association à l'adresse suivante :*

*M : -----*

*Adresse : -----*

*Code postal : ----- Ville : -----*

*Adresse Mail: -----*

**Cotisation : 20 E**

**Cotisation de soutien : 40 E**

*Libellez votre règlement à l'ordre de la Sté des Régates de Saint-Trojan et adressez votre coupon réponse à :*

*Société des Régates de Saint-Trojan*

*29, rue Benjamin DELESSERT 17370 Saint-Trojan-Les-Bains*

# Le Journal de la Sté des Régates : pour témoigner



*Depuis 1993, le Journal des Membres et Amis de la Société des Régates de St-Trojan rend compte de notre activité et surtout explore inlassablement le vaste horizon du patrimoine maritime local. Il manifeste ainsi notre volonté de mémoire et combat pied à pied pour que notre littoral ne soit pas comme beaucoup d'autre relégué au rang de décor estival standardisé et anonyme mais demeure ce qu'il est c'est-à-dire un espace unique de culture et d'histoire perpétué! Ce Journal est le fruit de notre ténacité mais aussi de votre indéfectible soutien, une oeuvre modeste mais inédite à découvrir ou à redécouvrir.*

- **N°1 Saison 1993** : La Régate de 1992.  
Histoire des Régates dans le Coureau avant 1900. Etiquette navale et pavillons.
- **N°2 Saison 1994** : La Régate de 1993.  
Histoire des Régates dans le Coureau : Naissance des Régates de St-Trojan. Etude des courants dans le Sud du Coureau. Portrait de bateau : Le dragon.
- **N°3 Saison 1995** : La Régate de 1994.  
Histoire des Régates dans le Coureau : Mornac au temps des Régates.
- **N°4 Saison 1996** : La Régate de 1995.  
Histoire des Régates : Le Château avant la Grande Guerre. Petite histoire de la Petite-Plage de Saint-Trojan (1ère partie).
- **N°5 & 6 Saison 1997** : 1996 : la «Régate du centenaire». Histoire des Régates dans le Coureau : Bourcefranc - Le Chapus avant 1914. Petite histoire de la Petite-Plage de St-Trojan (2ème partie). Portrait de marin : Charles GAURIVAUD.
- **N°7 Saison 1998** : La Régate 1997.  
Etude de la flotte de travail du quartier de Marennes à la fin du XIX<sup>e</sup> Siècle (1ère partie).
- **N°8 Saison 1999** : La Régate 1998.  
Petite histoire de la Petite-Plage de St-Trojan (3ème partie). Excursion pittoresque de Royan à St-Trojan en 1911.
- **N°9 Saison 2000** : La Régate 1999.  
Etude de la flotte de travail du quartier de Marennes à la fin du XIX<sup>e</sup> Siècle (2ème partie). Portrait de bateau : *Amphitrite*.
- **N°10 Saison 2001** : La Régate 2000.  
Histoire des Régates dans le Coureau d'Oléron : Brève étude sur la flotte de travail du quartier de Marennes à la fin du XIX<sup>e</sup> Siècle (3ème partie). La Chaloupe Charentaise.
- **N°11 Saison 2002** : La Régate 2001.  
Histoire des Régates dans le Coureau d'Oléron : La Tremblade et Ronce. Petite histoire de la Petite-Plage de St-Trojan (4ème partie).
- **N°12 Saison 2003** : La Régate 2002.  
Histoire de Gardénia. l'aventure de sa restauration par les membres de l'association.
- **N°13 Saison 2004** : La Régate 2003.  
Portrait de Marin : Charles GAURIVAUD. Gardénia : l'ambassadeur du Coureau.
- **N°14 Saison 2005** : La Régate 2004.  
Les Régates de Saint-Trojan en 1922.
- **N°15 Saison 2006** : La Régate 2005.  
Naissance des Régates de Saint-Trojan en 1896.
- **N°16 Saison 2007** : La Régate 2006.  
Histoire des Régates dans le Coureau d'Oléron : Mornac.
- **N°17 Saison 2008** :  
La Régate 2007 en images.
- **N°18 Saison 2009** : La Régate 2008.  
Histoire des Régates dans le Coureau d'Oléron : Le Château d'Oléron.
- **N°19 Saison 2010** : La Régate 2009.  
Histoire des Régates dans le Coureau d'Oléron : Bourcefranc-Le Chapus.

## ***Société des Régates de St-Trojan***

Président : **Richard Bocquet** - Vice-Président : **Guy Charrié** - Président d'honneur : **Jean-François Morlon**

Trésorier : **Jean-Pierre Renaudie** - Trésorier adjt: **Jean-Michel Morisseau**

Secrétaire : **Yves Louis** - Administrateurs : **Bernard Glanzmann, Philippe Gala**

Membres d'Honneur : **Pascal Massicot**, maire de st-Trojan

*La S<sup>te</sup> des RÉGATES de ST-TROJAN organise  
le 12 Août 2010 à 16h30, devant la Petite-Plage*

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



St-TROJAN-les-BAINS (Ch.-Inf.) — Les Régates · Préparatifs de départ



### *Programme de la journée*

- |                            |  |
|----------------------------|--|
| <i>16 Heures 30 :</i>      | <i>Rassemblement des bateaux devant la Petite-Plage</i>    |
| <i>16 Heures 45:</i>       | <i>Départ à l'ancre des "Vieux Gréements"</i>              |
| <i>17Heures :</i>          | <i>Départ des bateaux "Classiques" de plaisance</i>        |
| <i>19 Heures :</i>         | <i>Entrée des bateaux dans le Port</i>                     |
| <i>de 19 à 20 Heures :</i> | <i>Réservation "Repas des équipages" sur le port (15€)</i> |
| <i>Soirée animée par :</i> | <i>Le groupe "LES CROG'S"</i>                              |