

N°6



Janvier

# Chaîne d'encre



Mot du  
Président

Amis Zotiens,

En espérant que notre travail tout au long de cette année vous ait donné satisfaction.

Toute mon équipe et moi-même vous remercions à nouveau pour votre générosité, et vous souhaitons une merveilleuse année 2023. J'espère qu'elle sera riche en projets et en rencontres.



Et comme il n'y a pas que le travail qui compte, je vous souhaite également beaucoup de bonheur sur le plan personnel.

J'espère que nous aurons l'occasion de collaborer, ou au moins de nous croiser et d'échanger en cette nouvelle année que je vous souhaite pleine d'amour, de paix et de prospérité !

Que le meilleur de cette année écoulée soit le pire pour vous et vos proches.

Le Président

Alexis

Forza GZ!



Mot de notre  
Armateur

**Saint-Exupéry écrivait : « Il n'y a qu'un coin de l'univers que vous pouvez améliorer : c'est vous-même. »**

Nous, avec le concours de l'association Grande Zot pour tous, nous pensons qu'il est possible : « de réparer, la Mer et les Humains !

— Réparer la Mer est un vaste programme qui demanderait à tous les citoyens un engagement de soutien, même s'il ne devait qu'être moral. De ce côté, nous faisons de notre mieux en conscience.

— Réparer les Humains est une ambition qui paraît utopique mais qui devrait nous concerner tous, tant les injustices de la vie peuvent surprendre chacun d'entre nous inopinément.

Cependant, notre belle association Grande Zot a relevé le défi, puisque nos deux engagements - sans vouloir améliorer l'univers - nous permet de nous améliorer nous-mêmes !

Bonne année 2023, je vous souhaite à tous de belles navigations et, pourquoi pas, de très belles rencontres.

Amicalement,

Jean-Claude Fourcaut.



# Editorial

**V**oici une nouvelle fois, un numéro très riche que nous avons le plaisir de vous présenter.

Vous y trouverez encore et toujours les mots du capitaine, du Président, et de l'armateur.


Vous pourrez faire un survol de notre vie associative, avec les récits de nos dernières missions (la Corsica Classic, les vœux de notre belle association, la campagne participative pour remotoriser Grande Zot.

Vous découvrirez aussi notre revue de presse avec des articles tour à tour sur le projet de décarbonisation du fret maritime, le chantier d'une vie du vaisseau « Jean Bart »

Ou encore la découverte d'une épave vieille de 150 ans.

Mais également notre fiche technique cette fois ci sur le décryptage du code morse.

Un nouveau glossaire approximatif et décalé, une nouvelle histoire de filles, la bataille de Meloria quand la Corse est devenue Génoise et pour terminer toutes les informations sur notre nouvelle chaîne Youtube.

Le tout avec l'insertion directe de liens vidéo et audio marqué par le symbole 

Alors n'hésitez pas à « cliquer » pour suivre ces images.

Et vous aussi, amis de Grande Zot, n'hésitez pas : si vous avez

quelque chose à partager, que ce soit sur la mer, sur la voile, sur l'environnement, ou tout simplement sur la Vie, transmettez- nous votre texte, votre photo, votre peinture, ou tout ce qui pourrait trouver sa place dans ce journal et dont vous aimeriez faire profiter le plus grand nombre.

Je vous souhaite une bonne lecture et, n'oubliez pas : tous les adhérents<sup>1</sup> sont les bienvenus sur notre goélette, il suffit d'en exprimer le souhait, nous mettrons tout en œuvre pour le satisfaire ; alors je vous dis à très bientôt à bord !

La Rédaction.

[chainedencre2a@gmail.com](mailto:chainedencre2a@gmail.com)

<sup>1</sup> munis d'une licence FFV en cours de validité



Janvier 2023



## Mot du Capitaine

Chers amis, je vous réitère mes meilleurs vœux, que 2023 soit pour vous une bonne année et que notre association poursuive son chemin et grandisse encore.

Nous démarrons tôt nos activités cette saison avec des sorties club dès janvier, un stage, une action avec la PJJ début février et le carénage fin février.

Nous n'avons pas encore réuni les fonds nécessaires à la remotorisation de Grande Zot mais nous continuons l'effort pour réunir la somme.

En attendant, une grosse maintenance, moteur et calle, va être réalisée avec notre chef mécanicien, qui n'aime pas être cité, et nos professionnels de référence, Patrice et Nathalie qui interviennent sur ce qui dépasse nos compétences, nous suivent et nous conseillent.

L'année passée nous avons parcouru presque 3000 miles, sans compter les sorties à la journée, au gré d'un vent qui ne nous a pas toujours épargné mais qui nous a permis de constater une fois encore combien Grande Zot était sécurisante. Sa belle carène se calle bien dans la houle et à 35 nœuds, bien réglé, on n'abîme rien.

Au vu des projets en préparation nous espérons faire mieux en 2023, une partie de l'hiver sera donc consacrée à la préparation de notre navire, cela durant le carénage et à quai. Nous vous proposerons également des stages et des navigations à la journée.

Je rappelle que les sorties club sont ouvertes à tous les adhérents, sans niveau requis.

J'ouvre une parenthèse afin de vous remercier pour votre participation à ces activités et de votre solidarité. C'est une récompense pour des administrateurs et un propriétaire qui le méritent par leur investissement et leurs convictions. Je vois des gens qui dans leur diversité ont tous en commun l'envie d'utiliser notre magnifique support dans le but de réaliser des projets justifiant la raison d'être de notre association. Chacun met un point d'honneur à ne pas oublier la chance que l'on a de posséder un tel outil pour mener des actions conformes aux objectifs de Grande Zot

Il y a quelques changements dans notre équipage. Max s'en est allé voguer vers d'autres contrées, un nouveau numéro un va être formé.

Véronique Michel est le nouveau second ou seconde du bateau. Elle succède à Alexis, devenu comme vous le savez, notre président.

Vero est un pilier de la première heure, que ce soit sur l'eau ou au bureau mais elle est également titulaire d'un brevet d'état et m'accompagnera dans le cadre de la formation des équipiers.

Alors quels seraient mes vœux pour que ce soit mieux ?

Un nouveau moteur, ça c'est certain. De belles aventures en mer, ça c'est en route.

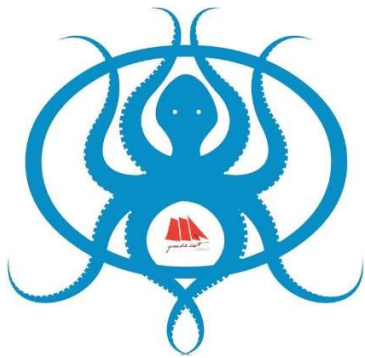
Sur l'eau...moins de monde l'été, de la place dans les ports lorsque c'est nécessaire, moins de joujou à moteur qui partout font plein de bruit et de vagues,

Mais sur ce sujet je ne suis pas certain de faire l'unanimité.

Et puis, si l'on pouvait constater une prise de conscience croissante des efforts à faire pour protéger notre environnement et ceux qui ont du mal à s'y insérer, avec un Grande Zot continuant d'ajouter sa pierre à cet édifice... Nous n'en serions pas fâchés.

A bientôt, et pourquoi pas sur l'eau.

Stéphane Ferré.



Janvier 2023



## Vœux Grande Zot

C'est après une année 2022 riche en émotions et défis remplis que notre belle association continue son cap vers de nouvelles aventures ...

Je vous remercie pour les actions menées, votre générosité, votre bénévolat, et plus généralement votre implication et l'intérêt que vous avez porté à notre association pour le pur bénéfice de notre goélette ; cela nous a permis de parcourir plusieurs centaines de miles nautiques à travers la méditerranée en arborant notre pavillon associatif et de marteler un peu plus notre devise : « d'association au service des autres pour réparer la Mer et l'Humain » !

Nos objectifs 2022 sont atteints ! avec notre club de voile et son nombre croissant de licenciés et d'adhérents, nos navigations, nos actions caritatives pour le bénéfice de l'autre, développer une image de la navigation à l'ancienne tout autour de la Corse mais aussi sur les côtes varoises, marseillaises ou encore espagnoles, ont réussi à redonner le sourire à plusieurs

personnes atteintes par handicap mental ou physique, une maladie, ou encore en perte de repère. Beaucoup de navigations et stages sur la découverte de la navigation en voile aurique durant toute l'année, quelques régates où notre perfectionnement est en croissance constante. Sans être un réel bateau de régates, l'association Grande Zot et sa goélette créent la surprise ! Nous devenons connus et reconnus dans le milieu !

En tant que Président de l'association Grande Zot je suis fier et honoré de représenter et de porter au plus haut toutes ces actions qui ne pourraient voir le jour sans vous toutes et tous !

2022 fut une année charnière avec ce changement de mandature, ses nouveaux bureau et conseil d'administration. Cette nouvelle organisation au plus proche de l'autre et à l'écoute de tous nous permet aujourd'hui de constituer un agenda très intéressant pour l'année à venir. Avec aussi, pas mal de défis à relever pour y parvenir dans les meilleures conditions possibles ! Plusieurs projets (dont nous vous parlerons très

prochainement) sont soit en construction, soit en cours de finalisation. Mais le plus urgent en cette période est sans hésiter le chantier de rénovation du moteur de notre navire. Pour plusieurs raisons comme la sérénité de nos navigations, encore plus de sécurité pour nos bénéficiaires, mais aussi pour concrétiser certains autres projets en attentes que nous avons dans « notre cartable », il nous est plus que nécessaire d'effectuer cette opération avant toute chose ...

### L'argent, le nerf de la guerre :

Notre Grande Zot est une vieille Dame ! Elle demande beaucoup d'attention et quelques opérations de jouvence ...

Je ne vous cache pas que la réussite de ce chantier (et pas le moindre...) ne tiendra qu'à cette question ! **Son financement.** Depuis plusieurs mois déjà nous y travaillons ! A ce jour nous ne sommes pas parvenus à récolter la totalité de la somme demandée. Pour y parvenir parallèlement aux différentes aides et subventions, l'association lance une nouvelle campagne de financement participatif via HelloAsso. Alors n'hésitons plus :

donnons, parlons-en autour de nous, partageons ! afin de combler notre manque et d'augmenter les plaisirs et les joies dans le cœur de tous nos navigants nous devons y parvenir ! quel que soit le montant de votre donation ! Elle est énorme pour notre association !

Continuons à partager, à échanger, à cultiver plus encore le « vivre ensemble » dont nous tirons notre riche expérience, encore un de nos objectifs pour l'année qui s'ouvre. Une année qui nait sur un chantier moteur en février qui alourdira les dépenses de l'association. Malgré ce, votre conseil d'administration a décidé de ne pas augmenter la cotisation 2023 qui reste donc fixée à 25€ pour l'année complète.

Les titres (licences ou autres autorisations) délivrées par la Fédération Française de Voile (FFV) pour l'année 2023 augmentent légèrement et sont à souscrire auprès de notre club de voile. Pensez à

renouveler rapidement votre adhésion et titre et marquer ainsi votre fidélité et votre inestimable soutien à Grande Zot, auxquels nous sommes particulièrement sensibles et dont nous vous remercions.

2023 reste une belle année pour nos adhérents, actuellement dans une période sanitaire, sociale et géopolitique compliquée, nous avons de belles choses à réaliser ensemble avec des navigations adhérents, équipage, des actions caritatives avec nos interlocuteurs de la PJJ, du Secours Populaire, de la CPAM, la CTC, avec les associations comme les couleurs de l'espoir, la Mariedo les Neolympiades, et bien d'autres ...

Continuer aussi à promouvoir l'environnemental avec les différentes créations de projets avec notre pôle environnement qui devraient aboutir en cours d'année.

Nous essaierons d'augmenter au maximum les navigations adhérents en fonction de nos obligations, nos chantiers divers et surtout la météo.

Nous vous souhaitons bonne année 2023, à vous, vos enfants votre famille et votre entourage.

Que cette nouvelle année 2023 vous apporte bonheur, joie, confort, satisfaction, fraîcheur et navigation.

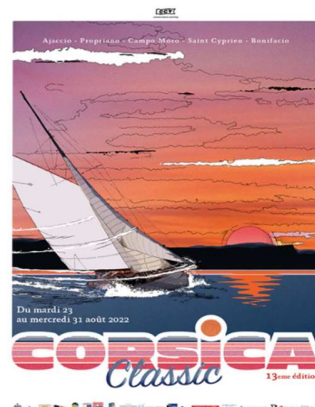
Le Président et son conseil.





Janvier 2023

## Vie Associative



### La Corsica Classic racontée de l'intérieur ...

Je suis ravie de poursuivre les chroniques passagères d'une visiteuse de Grande Zot. Arrivée sur Ajaccio by sunset et by ferry aussi - ayant loupé l'opportunité de demander un convoyage aux équipages du continent je suis accueillie par des majorettes dévouées qui ont quitté l'apéro pour moi. Autant dire que je suis reçue comme une reine. Je découvre une grande partie de l'équipage, n'étant familière que du capitaine. Président, propriétaire, barreuse, numéro 1, les titres pleuvent et je me demande ce que je vais bien pouvoir faire, amatrice dans cet équipage confirmé.



En fait pas d'inquiétude, j'ai eu de multiples occasions de suer et de tirer sur des bouts. L'ambiance de régates m'est inconnue et est, ma foi, fort

sympathique. Nous accueillons de nombreuses personnes sur le bateau, pour les régates roses (au bénéfice de la lutte contre le cancer sein) notamment, mais aussi une comtesse, des membres de l'association disponibles seulement pour quelques jours, ou des férus de Grande Zot. Pareil que la première fois, les liens d'équipage se tissent vite. La proximité du bateau crée la connivence, et l'ambiance festive de la régates contamine tout le monde. Les différents équipages se parlent, autour d'un verre et parfois sur l'eau. Si lors des apéros nous sommes tous détendus, le moment du départ cristallise toute la tension de la compétition. Ce sont les moments les plus galvanisants que j'ai connus sur un bateau. Les voiliers se préparent, tournent autour de la ligne de départ, comme une parade de séduction. Puis l'annonce du départ se concrétise, et tous convergent vers la ligne, jouant du tribord amure, du virage à la bouée, de la position vis-à-vis des autres bateaux. Voir tous ces voiliers aussi proches les uns des autres m'a donné de véritables décharges d'adrénaline, doutant de

leur maniabilité et de notre aptitude à éviter un choc qui semble imminent. Mais notre capitaine est joueur, et les bateaux s'évitent avec une aisance surréaliste.

Comment des objets de plusieurs tonnes peuvent manœuvrer aussi finement ? Pour moi, le mystère reste entier.

Nous faisons de belles courses. Certaines sont terribles et sans fins, lorsque nous ne sommes pas dans nos bonnes polaires et que nous traînons loin derrière le peloton de tête, et l'une se termine même par un mouillage d'abandon.



Mais d'autres sont flamboyantes, et nous naviguons côte à côte avec des voiliers qui sont habituellement loin devant nous. Nous lâchons même un spi, lors de plusieurs tentatives plus ou moins fructueuses (mais c'est la faute du spi bien sûr, trop court). Toujours est-il que nos ennemis ont tremblé, et que nous l'avons rapidement abattu, craignant de semer la terreur dans leurs rangs. Je garde des souvenirs saisissants de cette semaine de course. Lorsque nous avons doublé le trois-

mâts qui nous accompagnait sur quelques jours.

Les départs négociés au cordeau. Tous nos moments partagés en tant qu'équipage, teintés d'une tendresse particulière. Le tandem hilarant de notre président et du photographe de la Corsica Classic. L'entrée dans les bouches de Bonifacio. La dextérité au plongeon de notre propriétaire, un septuagénaire au pied sûr et à la cuisse ferme. La taille des cabines du Belle

Aventure. L'écoute de foc fouettant l'air lors d'un abattage manqué. Les sandwiches kiwi soja. La nuit de retour sur la moquette dure d'un ferry surclimatisé, un difficile retour à la réalité.

J'espère avoir été assez élogieuse pour qu'on me permette de revenir l'an prochain, et sur ce bel automne (sur le continent il pleut, et j'aurais voulu rester au mois d'août).

Mathilde ou encore Marguerite pour l'équipage !



**Nous remercions cet équipage de porter fièrement les valeurs de notre association ainsi que « Mathilde Marguerite » pour sa participation et ce récit !**

Janvier 2023



## Crowdfunding



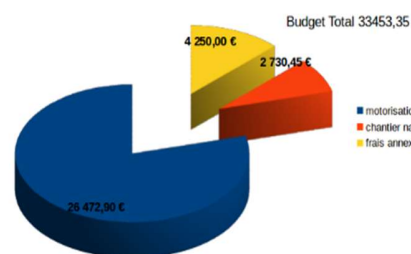
### Un moteur pour leur bonheur ! ...

**V**ous le savez ! notre goélette a besoin d'un nouveau moteur pour pouvoir continuer ses missions afin de réparer la mer et les humains.

L'association Grande Zot met la goélette du même nom au service de tous : associations caritatives, jeunes et des moins jeunes, des laissés pour compte, des exclus et des fragilisés, des malmenés par la société ou par la maladie, des sportifs des personnes atteintes par un handicap, des scientifiques et des rêveurs, des amoureux de la voile, de la mer et de la nature et des associations environnementales.

#### Grande Zot a besoin d'un nouveau moteur !

Parce que notre vieux moteur Perkins a plus de 40 ans et est à bout de souffle. Il nous coûte beaucoup en maintenance, en temps, en disponibilité, ...



C'est aussi et surtout une question de sécurité, pour l'équipage et pour ses stagiaires.

Un nouveau moteur permettra aussi de moins consommer, de moins polluer et c'est donc meilleur pour notre environnement.

**Lorsque vous faites un don à une association d'intérêt général, vous**

#### bénéficiez d'une réduction d'impôts:

Le don à Grande Zot ouvre droit à une réduction fiscale car il remplit les conditions générales prévues aux articles 200 et 238 bis du code général des impôts.

**Particulier : Particulier :** vous pouvez bénéficier d'une réduction d'impôt égale à 66 % du montant de votre don, dans la limite de 20 % de votre revenu imposable.

#### Organisme / Entreprise :

l'ensemble des versements à Grande Zot permet de bénéficier d'une réduction d'impôt sur les sociétés de 60 % du montant de ces versements, plafonnée à 20 000 € ou 5 ‰ (5 pour mille) du chiffre d'affaires annuel hors taxe de l'entreprise. En cas de dépassement de plafond, l'excédent est reportable sur les 5 exercices suivants.

#### Un nouveau moteur c'est :

- Plus de puissance
- Plus de sécurité
- Moins de pollution
- Plus de projets
- Et la pérennité de l'association

**Pourquoi hésitez ? Devenez acteur de leur bonheur et gagnez un des nombreux lots en cliquant sur ce lien :**

<https://www.helloasso.com/associations/association-grande-zot-ajaccio/collectes/grande-zot-un-outil-au-service-des-autres>





Janvier 2023

## Revue de Presse

### Transport à la voile. Une fédération d'affréteurs veut accélérer la décarbonation du fret Maritime

Inquiète de la lenteur des avancées en matière de transport maritime durable, un groupe d'affréteurs rassemblés sous la bannière du consortium Low Carbon Maritime Transport, a lancé un appel d'offres pour créer un transport maritime fréquent, régulier et majoritairement vélique, sur deux lignes transatlantiques. L'objectif : transporter les premiers conteneurs début 2023.



Les porte-conteneurs de type « Mervent », construits par Zephyr & Borée, assureront à partir de 2025, des rotations hebdomadaires entre l'Europe et les États-Unis. | ZÉPHYR & BORÉE



C'est autant un coup de pied dans la fourmilière qu'un grand coup d'accélérateur, qu'a voulu donner l'Association des Utilisateurs de Transport de Fret (AUTF) et France Supply Chain, à la décarbonation du transport maritime. Face au constat que cette décarbonation passerait d'abord par l'utilisation de biofioul (agrocarburant produit à partir de matériaux organiques) et que cette ressource irait au plus offrant, à commencer par les transporteurs aériens. Un groupement de chargeurs (désignation des affréteurs dans le monde maritime) a voulu renverser la table et chercher ses propres solutions. À commencer par la propulsion vélique, ressource régulière et inépuisable. Ces entreprises, dont font notamment partie Michelin, Nestlé waters, Rémy Cointreau ou encore L'Occitane se sont alors regroupés pour créer l'association Low Carbon Maritime Transport.

**« On s'est rendu compte qu'il ne se passerait sûrement rien avant 10 ans »**

Pour Geraud Pellat de Villedon, responsable RSE pour la Michelin supply chain et secrétaire de



Vue 3D du porte conteneur à voile "Mervent", qui sera produit par Zéphyr & borée et sera utilisé pour les liaisons transatlantiques à partir de 2025. | ZÉPHYR & BORÉE

l'association, le déclic a eu lieu à l'occasion de l'événement Moving

On, en mai 2021 : « Au fil des conférences, on s'est rendu compte qu'il ne se passerait sûrement rien avant 10 ans, se souvient-il. Ça voulait dire que si on voulait faire quelque chose, il fallait qu'on se lance et qu'on l'invente ».

Grâce à sa position de « demandeur », l'association prend alors le problème à l'envers : « Comme la demande ne venait pas d'une compagnie maritime, comme dans le cas de Neoline par exemple, mais de chargeurs, on gagne déjà un temps immense ». Les chargeurs

garantissent dès l'origine le remplissage des navires, ce qui permet de rassurer tout le monde, à commencer par les investisseurs.

« Vous n'avez pas besoin de convaincre, détaille ce cadre de l'association. Tout l'enjeu, c'est de pouvoir trouver des chargeurs. À partir du moment où vous avez des chargeurs, vous avez les financements ».

Transport à la voile : le voilier Grain de Sail 2 sera construit par Piriou, ses mâts par Lorima.



Le futur voilier cargo de TOWT, dont le premier exemplaire est annoncé pour un lancement en 2023. | PIRIOU-TOWT

4 critères : Des navires de 500 ou 600 EVP (équivalent 20 pieds), 1 départ hebdomadaire, 50 % de propulsion vélique pour 50 % d'économie de CO<sup>2</sup>

Les 18 entreprises membres se mettent rapidement autour de la table et lancent, le 2 février 2022, un appel d'offres pour deux lignes transatlantiques, reliant l'Europe à l'Amérique du Nord. Une route Nord et une route Sud, employant chacune 5 bateaux. Le cahier des charges est alors simple et repose sur 4 critères : des navires de 500 ou 600 EVP (équivalent 20 pieds), 1 départ hebdomadaire, 50 % de propulsion

vélique pour 50 % d'économie de CO<sup>2</sup> par rapport à une ligne classique.

**« L'objectif est d'avoir une ligne qui tourne régulièrement à l'horizon 2030 »**

Le délai est tout aussi ambitieux : un lancement de construction début 2023 pour un premier conteneur transporté fin 2024 ou début 2025. « L'objectif est d'avoir une ligne qui tourne régulièrement à l'horizon 2030, on est sur un sprint ! », s'enthousiasme Geraud Pellat de Villedon. Mais l'ambition ne s'arrête pas là. Au delà d'une mise en place rapide, l'objectif est d'avoir le même « transit-time » que les services transatlantiques actuels. Comprendre, le même temps de transport global, du port de départ au port d'arrivée. Ce qui passe par un changement d'échelle et une nouvelle manière de penser le transport.

TOWT. À la voile, jusqu'au bout de la décarbonation, avec un premier navire de transport pour 2023

« Ce qu'il faut comprendre aujourd'hui, c'est que l'industrie maritime n'est pas la plus fiable, bien au contraire, explique le cadre l'association. Et quand on parle d'un temps de transit de 10 jours entre Le Havre et New York, il faut regarder ce que ça veut dire 10 jours. Est-ce qu'on sait quand et sur quel bateau on charge, combien de fois on n'a pas été chargé dans l'année, le nombre de transferts, etc. Demain, on va, certes, ralentir puisque les bateaux n'iront qu'à 11 nœuds, mais au bout du bout, je ne suis pas sûr que les temps de transits s'allongent ». L'association compte ainsi sur une

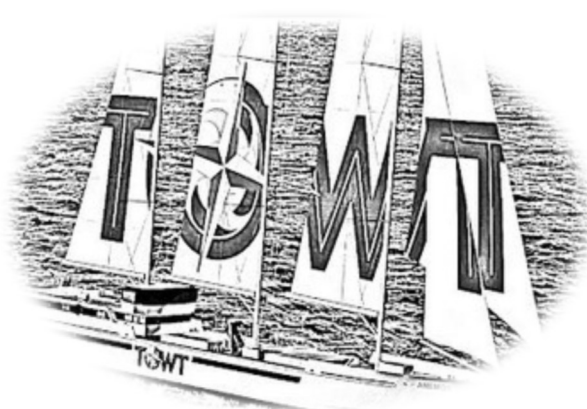
meilleure communication, mais aussi une meilleure organisation, grâce à des prix fixes et des places réservés à l'année pour les membres à bord des bateaux, pour regagner le temps perdu en route.

**« Il faut laisser faire ceux qui savent faire. Nous, ce qu'on achète, c'est un résultat. »**

Si l'association a choisi l'offre de Zephyr et Borée comme solution effective, elle ne voulait pas s'immiscer dans les détails techniques de la construction des navires. La solution proposée par Zephyr et Borée a été analysée par le C.R.A.I.N, Centre Recherche pour l'Architecture et l'Industrie Nautiques, pour confirmer sa faisabilité, mais pour l'association Low Carbon Maritime Transport, le travail s'arrêtait là. Toujours dans le but de gagner du temps, d'aller au plus simple : « il faut laisser faire ceux qui savent faire. Nous, ce qu'on achète, c'est un résultat. Une réponse au cahier des charges »

Une façon de faire qui, pour Geraud Pellat de Villedon, marque une vraie différence dans la quête d'un transport décarboné : « On n'est pas dans des initiatives comme TOWT, qui est une vraie compagnie maritime, qui va aller chercher du fret et qui va remplir ses bateaux au fur et à mesure. Nous, sommes des chargeurs, on va affréter une dizaine de bateaux sur les deux lignes et on va garantir le remplissage de ces bateaux. Mais derrière, la compagnie maritime jouera son rôle de manière tout à fait classique.

Info source voilesetvoiliers.ouest-france.fr





Janvier 2023



## Vaisseau Le Jean Bart, le chantier d'une vie !

C'est l'histoire d'un projet fou... Celui d'un petit-fils de marin pêcheur qui se retrouve à la tête d'un chantier naval hors norme, en train de bâtir aujourd'hui, sur les côtes de Dunkerque, un vaisseau de la marine royale de Louis XIV, à partir de plans d'époque et avec des techniques de construction du 17ème siècle.

Ce chantier colossal, estimé à près de 10 millions d'euros, c'est celui de Christian Cardin, 63 ans, un Normand passionné d'histoire qui s'est lancé dans le projet d'une vie.

Il est l'initiateur de ce projet fou qui a débuté en 1980 dans la baie de Saint-Vaast-la-Hougue... où ce passionné d'histoire est parvenu à localiser et à révéler un site d'archéologie sous-marine inestimable.

### Le plus grand chantier de construction d'un navire de guerre en bois

Le projet est titanesque, puisque le Jean Bart va mesurer près de 57m de long, pour un déplacement de près de 3000 tonnes en ordre de marche. A l'époque, son équipage était constitué de 700 marins repartis sur trois ponts et son armement était composé de près de 84 canons. Sa cousine l'Hermione, frégate reconstruite à Rochefort et lancée en 2012, paraîtra bien frêle avec ses 44 mètres et ses 1250 tonnes.

Mais à l'inverse de la frégate reconstruite à Rochefort, il n'existe aucun plan d'époque du Jean Bart. Il a fallu tout imaginer et réapprendre un savoir-faire qui avait disparu. L'équipe est à la fois constituée de bénévoles retraités et de charpentiers de marine fraîchement diplômés. Les deux générations se rejoignent à travers ce projet du patrimoine, qui constitue une incroyable base de travail pour les charpentiers ou les forgerons.



" 3600 arbres issus de forêts d'élevage sont nécessaires à la construction. On travaille sur du chêne, qui est utilisé depuis des milliers d'années pour sa résistance notamment à l'eau."

### Un navire authentique

Soucieux de reconstruire le navire à l'identique, le Jean Bart ne pourra pas naviguer par ses propres moyens. La réglementation a évolué depuis le XVII siècle, et il faudrait aujourd'hui

répondre à des normes incompatibles avec l'état d'esprit du projet. L'ajout de cloisons étanches et d'une motorisation seraient indispensables pour que le Jean Bart puisse naviguer et accueillir un équipage.

" On ne sacrifie pas l'authenticité à la modernité, d'autant que nous accordons beaucoup d'importance à la transmission de savoir-faire " précise Christian Cardin. Le bateau restera à flot dans son bassin d'origine à Gravelines, mais pourra être déplacé en remorque sur des grands rassemblements de navires traditionnels.

### Un chantier qui ouvre ses portes au public

D'abord auto-financé, le chantier bénéficie depuis peu de subventions provenant de la communauté urbaine de Dunkerque, mais également de la région. Grace à ces soutiens, Christian Cardin parvient à projeter une mise à l'eau dans 9 à 10 ans. " Notre équipe est composée de 5 charpentiers, là ou 600 travailleurs étaient à pied d'œuvre au XVII. Alors forcément, les délais ne sont pas les mêmes. Mais ce n'est pas une course contre la montre. " ajoute Christian Cardin  
D'ici là, vous pouvez vous rendre à Gravelines pour visiter le chantier et découvrir le travail de l'équipe.

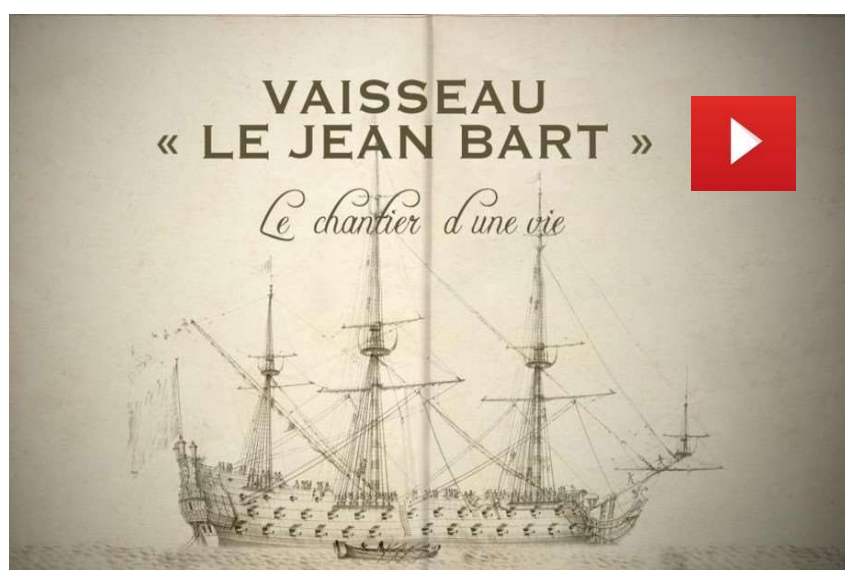
10 000 visiteurs se pressent chaque année pour venir observer le géant, et l'engouement ne fait qu'augmenter.

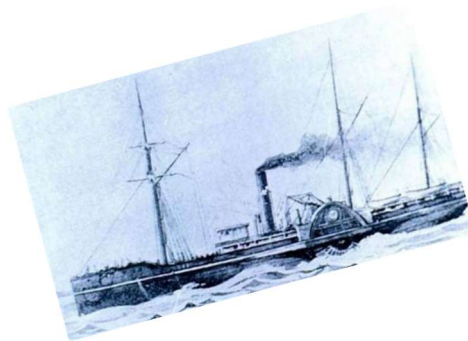
" Notre objectif n'est pas seulement de reconstruire le Jean Bart, mais de

recréer un village artisanal tout autour du projet. Nous avons construit un atelier, une forge, une taverne, et même une saurisserie alimentée par les restes de copeaux du chantier. Quand le Jean Bart sera terminé, nous nous lancerons dans

d'autres projets de navire d'époque, afin de faire revivre le patrimoine maritime local. "

*Info source [www.francetvpro.fr](http://www.francetvpro.fr)*





## Ce navire transportant 9 millions d'euros d'or a coulé en 1875, son épave a enfin été retrouvée

Le *Pacific* est un bateau à vapeur qui a sombré dans l'océan Pacifique en 1875, au niveau de l'actuelle frontière occidentale du Canada et des États-Unis. À bord, il y avait plus de 270 passagers et de l'or : l'équivalent de 9,4 millions d'euros du précieux métal. L'épave a récemment été retrouvée. Et les descendants des naufragés ont le droit de réclamer leur dû.



L'épave retrouvée du *S.S. Pacific* pourrait bientôt livrer ses trésors. Ce bateau à vapeur a sombré dans l'océan Pacifique en 1875. Il sortait tout juste du détroit de Juan de Fuca, au large de Vancouver et Seattle, au niveau de la frontière actuelle du Canada et des États-Unis, à l'Ouest, pour rejoindre San Francisco. C'était la nuit du 4 novembre, les conditions météorologiques étaient mauvaises. Le navire est entré en collision avec un autre bateau. Après ce choc, le *Pacific* aurait dérivé avant de couler.

Le naufrage fut une véritable tragédie, digne d'un film. Ce serait même l'une des pires catastrophes

maritimes jamais enregistrées dans cette zone du Pacifique. Le *Pacific* transportait plus de 270 passagers et « une cargaison qui comprenait entre autres de l'or », selon un dossier judiciaire américain. Selon Radio-Canada, cela représenterait environ 100 000 dollars de l'époque de métal doré, soit l'équivalent aujourd'hui de 10 millions de dollars (environ 9,4 millions d'euros).

Cette épave n'était encore qu'un mythe jusqu'à il y a peu. Elle est sur le point de refaire surface grâce à la ténacité d'un certain Jeff Hummel, qui a consacré une partie de sa vie à la chercher, rapporte encore la radio-télévision canadienne lundi 12 décembre 2022.

Les descendants des naufragés peuvent réclamer leur dû

Pour retrouver ce navire, cet Américain, qui a commencé ses recherches en 1993, a passé des heures à consulter des archives, à étudier les courants, à essayer de retracer la trajectoire du *Pacific*. Il a interrogé des dizaines de pêcheurs. Il a même créé en 2016 une entreprise spécialisée dans la recherche d'épaves. Ses efforts ont payé.

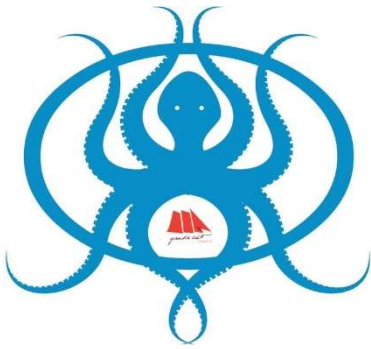
La trace du *Pacific* a été retrouvée grâce à un bout de charbon coincé dans un filet de pêche. D'après un laboratoire de l'Alberta, au Canada, il s'agit d'un morceau provenant d'une mine appartenant au propriétaire du bateau. Après 12 expéditions sous-

marines, Jeff Hummel et son équipe ont enfin fini par retrouver l'épave, dans la région où le navire a coulé. Pour pouvoir la sortir de l'eau dans le futur, ils ont obtenu le feu vert d'un tribunal fédéral américain.

Ce trésor aurait appartenu à des chercheurs d'or qui étaient à bord et avaient du métal précieux plein les poches. Parmi les passagers, il y avait aussi de riches hommes d'affaires, d'éminentes personnalités de l'époque victorienne, ou encore une troupe équestre et 41 ouvriers chinois. Mais seulement deux personnes auraient survécu. Le navire était en trop mauvais état, et il n'y avait pas assez de canots de sauvetage. De quoi nourrir tous les



fantômes des chercheurs d'épaves. Néanmoins, le découvreur des vestiges du *Pacific* ne deviendra pas riche. Selon la loi américaine, les descendants des naufragés sont en droit de réclamer leur part du butin. Quatre personnes auraient déjà contacté Jeff Hummel. Il espère que d'autres personnes l'appelleront. Lui souhaite que l'épave du *Pacific*, une fois restaurée, soit exposée dans un nouveau musée qu'il veut ouvrir à Seattle.



Janvier 2023



# Fiche Pratique

## Comment apprendre le morse

### Partie 1 Maitriser les bases du code Morse.

**D**éveloppé par Samuel F.B. Morse vers 1830, le code Morse est un mode de communication aux applications variées aussi bien dans le domaine militaire que civil. Essentiellement utilisé pour coder des communications télégraphiques, il est désormais remplacé par des technologies plus performantes. Néanmoins, le code Morse reste encore aujourd'hui utilisé par les radioamateurs, les militaires, les campeurs ou encore certains sportifs comme les plongeurs ou les alpinistes. Il se caractérise par l'usage de deux symboles et par la possibilité de les transcrire en signaux visuels, sonores, lumineux ou électriques. À l'instar de tout langage, maîtriser le code Morse nécessite de l'entraînement et de la rigueur. Apprenez l'alphabet puis formez des mots et des phrases de plus en plus complexes. Entraînez-vous ensuite à transcrire des textes du français vers le code Morse et inversement jusqu'à pouvoir envoyer vos propres messages codés.



**1 Familiarisez-vous avec les signes du code Morse.** Il est composé de deux symboles, le point et le trait. Leur représentation graphique est simplement celle des signes de ponctuation, et correspond respectivement au point et au tiret. La combinaison de ces signes élémentaires permet de créer des lettres, des mots et des phrases. L'un des intérêts majeurs du code Morse est la possibilité de l'utiliser sous de nombreuses formes. En effet, les signes graphiques peuvent être traduits en impulsions électriques, sonores ou lumineuses. Vous pouvez ainsi communiquer en code Morse en tapant sur une surface, en faisant clignoter une lampe ou même en clignant des yeux.

Le code Morse a connu quelques variantes avant que l'Union Internationale des Télécommunications (UIT) ou *International Telecommunications*

Union (ITU) instaure le code Morse international.

En code Morse, le point ou « ti » représente une impulsion brève tandis que le trait ou « taah » est un signal long.



### 2 Apprenez l'alphabet du code Morse.

Téléchargez-le afin de l'avoir à portée de main lorsque vous codez ou décidez un texte. Les chiffres et les 26 lettres de l'alphabet sont représentés par une combinaison spécifique de points et de tirets. Différents moyens mnémotechniques, visuels ou sonores, peuvent vous aider à les assimiler.

Choisissez la méthode d'apprentissage qui vous convient. Si

vous avez une mémoire plutôt visuelle, vous pouvez utiliser un arbre de décodage ou vous baser sur la forme des lettres pour retrouver la combinaison correspondante en code Morse. En revanche, si vous avez une mémoire auditive développée, privilégiez l'apprentissage des signaux sonores. Vous pourrez ensuite vous entraîner à les retranscrire sous leur forme graphique.

Il est important de connaître les combinaisons graphiques correspondant aux lettres. Cependant, le code Morse s'utilisant essentiellement sous forme d'impulsions sonores, il est recommandé de se concentrer sur l'écoute et la répétition des sons.

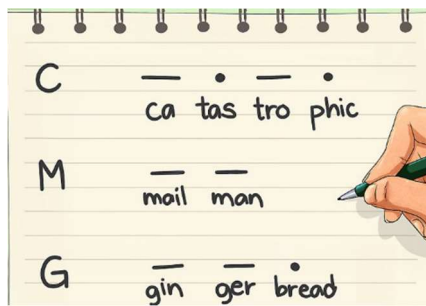


**3 Familiarisez-vous avec le rythme sonore du code Morse.** Il est basé sur des sons positifs, le « ti » et le « taah » et sur des sons négatifs que sont les silences. Les points et les traits se traduisent par des impulsions plus ou moins longues. Ainsi, le point ou « ti » est un signal bref qui constitue votre durée de référence. La durée du trait ou « taah » équivaut à trois fois celle du point. Les silences correspondent aux espaces entre les signes, les lettres et les mots. Ils sont donc d'une importance fondamentale pour la compréhension du message.

Les espaces se traduisent par des silences de durée variable. Ainsi, l'espace entre deux signaux d'une même lettre dure le temps d'un point. La durée du silence entre deux lettres équivaut à celle d'un trait ou

de trois points. Deux mots sont espacés par un silence d'une durée égale à celle de sept points. Il est souvent graphiquement représenté par une barre oblique.

Le code Morse est avant tout un langage sonore. Il est donc souvent conseillé de le mémoriser et de le travailler à l'oreille. Il vous suffira alors de retranscrire les sons en signes graphiques. Si vous utilisez une méthode d'apprentissage visuelle, votre cerveau est encouragé à compter les traits et les points. À terme, cela peut stopper votre progression. Pour éviter cet écueil, incluez systématiquement des exercices d'écoute dans votre programme.

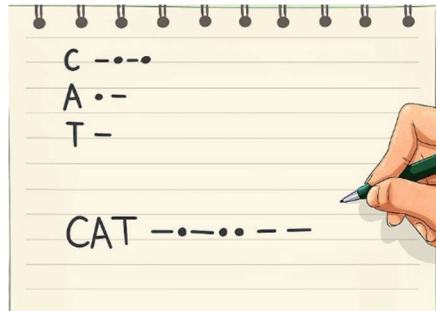


**4 Recourez à la méthode des consonances.** Il s'agit d'une technique d'apprentissage de l'alphabet du code Morse. Elle se caractérise par la mémorisation d'une liste de mots, chaque terme étant associé à une lettre selon des règles précises. Le mot choisi doit avoir le même nombre de syllabes que de signes qui composent sa première lettre en code Morse. Chaque syllabe doit contenir une voyelle afin de choisir le signe associé. Ainsi, une syllabe comportant la lettre « O » correspond à un trait et une syllabe n'en contenant pas se traduit par un point. Par exemple, la lettre « A » est composée en code Morse d'un point suivi d'un trait. Pour vous rappeler cette combinaison, vous pouvez y associer le mot « ALLO ». Il contient deux syllabes et seule la deuxième contient la lettre « O », ce qui

correspond à la traduction en code Morse de la lettre « A ». Cela peut sembler un peu complexe, mais cette technique vous permettra de retrouver plus facilement le codage des lettres.

Vous pouvez reprendre des mots tirés d'une liste déjà établie ou la créer vous-même.

Vous pouvez utiliser votre liste de mots pour vous entraîner à déchiffrer le code Morse. Par exemple, si vous associez le mot « ALLO » à la lettre « A », vous pouvez aussi retenir le terme entier sous sa forme codée qui est « .- .-.. .-. --- ».

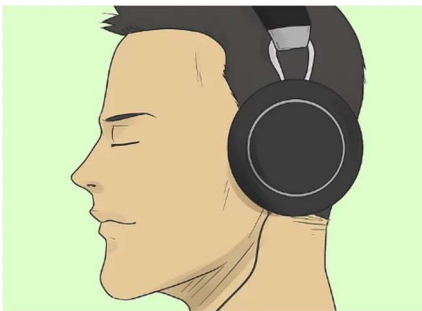


**5 Formez progressivement des mots de plus en plus complexes.** Commencez par des termes simples et composés de lettres dont la traduction en code Morse ne contient qu'un signe. Par exemple, la lettre « T » est représentée par un trait et la lettre « E » l'est par un point. Le mot « ET » s'écrit donc « .- ». Ajoutez une lettre pour former un mot plus long, mais contenant des signes simples en code Morse. Par exemple, le mot « MET » se traduit par « -- . - ». Augmentez ensuite la difficulté en créant des mots plus longs et en utilisant des lettres plus complexes. Transcrivez des mots simples comprenant deux ou trois lettres et permettant d'envoyer des messages. Par exemple, « je » se traduit par « .--- . », « oui » devient « --- ..-.. » et « non » donne « -. --- . » en code Morse.

Le signal de détresse international « SOS » est certainement l'un des messages les plus connus. Il se traduit par « ...---... » en code Morse.

## Partie 2 S'entraîner à utiliser le code Morse.

**1 Écoutez des enregistrements sonores.** Comme indiqué à plusieurs reprises, le code Morse est un langage sonore. Pour vous familiariser avec le rythme et la durée des sons et des silences, écoutez des enregistrements codés. Commencez par des messages courts et lents. Augmentez progressivement la difficulté en écoutant des séquences de plus en plus longues et rapides. Étudiez les enregistrements en accordant une attention particulière aux silences. Si nécessaire, écoutez-les au ralenti pour mieux identifier les sons positifs et négatifs.



L'*American Radio Relay League* propose régulièrement sur son site internet des enregistrements codés. Ils sont classés selon leur vitesse, ce qui facilite la navigation. Notez que le site étant en anglais, l'acronyme WPM signifie *Word Per Minute*. Cela vous renseigne donc sur le nombre de mots à la minute de la séquence.

Si vous disposez d'un équipement de radioamateur, réglez-le sur une haute fréquence (HF) afin d'écouter des stations comme W1AW qui émettent des séquences en code Morse.

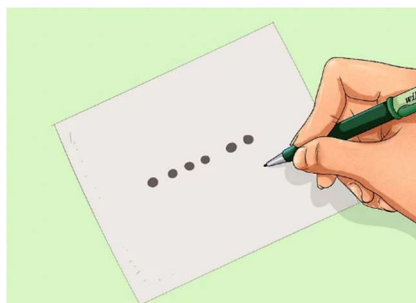
Vous pouvez également acheter des kits d'apprentissage du code Morse comme la méthode en anglais *Morse code Teacher* de Gordon West. Des passionnés proposent également des programmes d'apprentissage complets en ligne.



**2 Codez des livres pour enfants.** Ils sont idéaux pour vous entraîner, car le langage utilisé est simple et les textes sont généralement courts. En outre, les mots sont répétés, ce qui favorise la mémorisation et l'assimilation. Entraînez-vous à coder quelques pages ou un livre entier par jour. Vous pouvez en emprunter dans une bibliothèque, en acheter des exemplaires d'occasion ou même récupérer vos propres livres d'enfance.

Ciblez les ouvrages dédiés aux enfants de moins de trois ans. Ils sont conçus pour l'apprentissage de la lecture et sont ainsi très simples tant du point de vue de la syntaxe que du vocabulaire. Cela facilitera vos débuts dans le codage.

Coder des livres pour enfants peut aider à se fixer des objectifs ludiques. Par exemple, si vous souhaitez coder à une vitesse de dix mots à la minute et si votre ouvrage en contient une dizaine par page, fixez-vous comme objectif de transcrire une page par minute. Recommencez l'exercice autant de fois que nécessaire jusqu'à atteindre votre but.



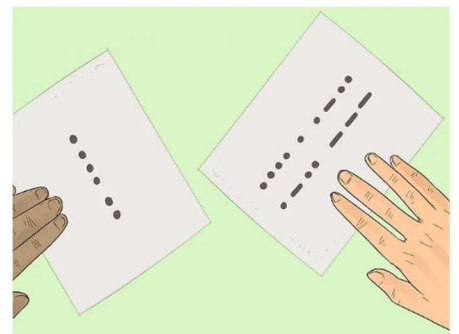
### 3 Organisez vos séances d'apprentissage.

Mettez en place des sessions courtes et efficaces. Par exemple, dédiez vingt ou trente minutes par jour à l'écoute d'enregistrements codés, à la révision des combinaisons et au déchiffrement de messages codés. Terminez chaque séance en codant quelques mots ou phrases puis reprenez-les dans le désordre au

début de la session suivante. Adaptez la difficulté des messages à votre niveau en déchiffrant des séquences de plus en plus longues et rapides au fil de votre progression.

Au fil de votre progression, vous pourrez intégrer le code Morse dans votre quotidien. Par exemple, vous pourrez tenir un journal entièrement codé.

Saisissez toute occasion pour vous entraîner au quotidien. Par exemple, transcrivez en code Morse votre liste de courses, les noms de vos contacts, vos notes personnelles ou les affiches publicitaires.



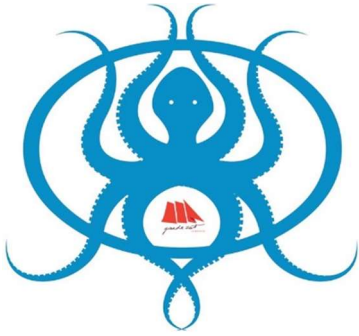
**4 Entraînez-vous avec un ami.** Il peut être plus facile et convivial d'apprendre le code Morse avec une autre personne ou même avec un groupe de personnes. Vous pouvez ainsi vous envoyer des messages codés ou communiquer au quotidien en utilisant le code Morse. De cette façon, vous entretenez votre motivation tout en progressant plus rapidement.

Créez des jeux ludiques. Par exemple, confectionnez des cartes comprenant un mot ou une phrase en français sur une face et la transcription en code Morse sur l'autre face.

Vous pouvez également envoyer vos messages par téléphone à vos contacts en code Morse.







Janvier 2023

## Citations de Saison

### *Grande Zet*

- \* Quand les mouettes volent à reculons : rentre à la maison !*
- \* En embarquant deux termites sur un bateau en bois, Noël fit preuve de courage. . .*
- \* Ce n'est pas en jetant du Prozac à la mer, qu'on sort d'une dépression.*
- \* Rien n'interdit d'appareiller pour l'Île de Pâques le jour de Noël !*
- \* Il faut avoir vraiment faim pour avoir un creux de sept mètres.*



Janvier 2023

# Glossaire

*Approximatif et déjanté des termes de marine*

## Prendre une bitture et être dans le coaltar

Pour un numéro de janvier, mois désormais sans alcool pour les tenants du Dry January (comme on dit en bon français), vous allez trouver que je ne suis pas du tout dans le ton. Erreur camarades lecteurs, erreur ! Vous êtes bien à la rubrique du Glossaire approximatif et déjanté des termes de marine et pas au Bar de ladite Marine après une tournée trop arrosée.

A en croire quelques dictionnaires en ligne : Une bitture est une « portion déterminée d'un câble qui doit filer librement avec l'ancre sur laquelle il est élingué et qu'on élonge sur le pont en direction des écubiers quand on se prépare à mouiller. »

Ce qu'il y a de bien avec ces dictionnaires, c'est qu'ils savent parler avec des termes simples et compréhensibles par tout un chacun.

Hum....

Mais maintenant, vous aurez compris que prendre une bonne bitture, c'est prendre une longueur de chaîne suffisante avant de jeter l'ancre. Et elle sera plus jolie encore en la lovant en 8.

Notez au passage qu'en devenant une cuite, la bitture a perdu un T (un Thé c'est déjà largement suffisant, diront les ivrognes). C'est pourtant avec deux T que, si vous cherchez l'anagramme de « bitture », vous trouverez le mot... « tituber ».

Quant au coaltar, c'est à l'origine un liquide noir et poisseux : du goudron (« tar » en anglais) extrait de la houille (« coal » en anglais), servant au calfatage des bateaux en bois pour éviter le pourrissement. On comprend mieux ce qu'être dedans pourrait avoir de désagréable.

Alors, si à l'avenir il vous arrive après une soirée trop alcoolisée de tituber en faisant des 8 croyant marcher droit, dites-vous qu'à défaut d'être éthyliquement correct, avec cette anagramme dans le sang, vous l'êtes étymologiquement.



ThB.

Illustration : Lucas-Tosi.



Janvier 2023



## Où sont les Femmes ?...

En 2019

Dans la Marine nationale, qui assure la sécurité et la protection de l'espace maritime français, les femmes constituent près de 14% des marins, soit 5 500 marines. La Marine projette une augmentation de 50% des effectifs féminins d'ici 2030.

14 % c'est le chiffre de femmes marins dans la marine nationale

14 % et nous sommes en 2023.

14 % et on nous rabâche sans arrêt l'égalité homme femme.

### 2023 Où sont les femmes ?

Cette année, se déroule la WOMEN S CUP à Pornichet au mois de Mars. Régate féminine qui aura lieu du 8 au 12 mars 2023. Les inscriptions sont ouvertes. Et attention ! Des femmes marins sont sur les starting-blocks (Mathilde Guerin, Margot Riou...)

Et d'autres régates plus ou moins connues WOW Regatta - Le Havre , La Moça Regatta – Brest, Dames de Saint-Tropez, Dames à la barre – Marseille, Ladies Only - La Rochelle, Nereides Cup Caraïbes, Coupe des Lyonnaises - Grand Large – Lyon, Les Demoiselles de Cherbourg – Cherbourg...

Des moments riches d'émotions pour nous les femmes !

Au-delà de tous ces chiffres, nous nous amusons fortement de tous ces discours « féminisateurs » qui ne font plaisir qu'à ceux qui nous les servent. Force est de constater que ce n'est pas gagné.

Mais ne soyons pas « à mer ». Il existe quelques exceptions qui confirment la règle à savoir le nombre d'adhérentes participantes à nos sorties sur la Grande Zot et constituant les équipages de ce bateau

Notre association se veut garante de la diversité.

C'est cette diversité qui permet à notre belle goélette d'entreprendre de belles sorties, de beaux voyages au service des plus démunis (socialement ou physiquement).

Les femmes à bord de Grande Zot se sentent égales aux hommes qui participent à nos sorties.

Il est bien évident, et nous en sommes conscientes, que nous n'avons pas les mêmes atouts physiques à bord que les hommes. Il suffit juste de l'accepter et de trouver des moyens personnels qui nous permettent d'assurer toutes les tâches qui sont l'obligation des marins (quart de nuit, barre, gréement, repas, etc.)

Je rassure toutes les femmes qui souhaiteraient venir à bord de Grande Zot, quel que soit leur âge, C'est tout d'abord l'envie de naviguer, d'apprendre aux autres, de partager qui anime tout l'équipage de Grande Zot.

### Où sont les femmes ?

Très peu de poètes parlent des femmes marins. Victor Hugo dans son poème « Oh ! combien de marins, combien de capitaines » parlent des femmes mais en toute discrétion.

### Dans un élan fou et rageur un jour j'ai pris la mer :

Défier l'eau et la peur  
Je voulais prendre l'air  
Sur mon bateau blanc et bleu  
J'ai hissé la grand voile  
dans mon cœur heureux  
Seules me guidaient les étoiles  
Sur une mer calme et limpide  
mon bateau glissait doucement  
Comme porté par un guide  
Les voiles se gorgeaient de vent.  
Installée dans ma rêverie  
J'entends le bruit des vagues  
soudain L'orage rugit  
Et l'éclair tombe comme une  
dague  
Le ciel défait la femme  
Elle se prétend marin  
Zeus soulève la lame,  
Vengeresse jusqu' au matin.  
Femme regarde ta ferveur  
L'amour de cette immensité  
Dans un élan fou et rageur  
Tiens bon la barre, tu as gagné !

### **OU SONT LES FEMMES ! A BORD CAPITAINE !**

Dominique FAUST Quartier maître.



## Un peu d'Histoire ! ...

### La bataille de la Meloria

**6 août 1284 quand la Corse « devint » génoise**

**D**imanche 6 août 1284, près de l'îlet de la Meloria au large de Livourne, les deux puissances de Méditerranée occidentale d'alors, Pise et Gênes, alignent leur flotte respective et se préparent à ce qui sera regardé comme l'une des plus grandes batailles navales du Moyen-Age.

Mais laissons un instant les belligérants fourbir leurs armes et resituons cet événement dans son contexte. Pour cela, remontons près d'un millénaire en arrière. Selon une légende bâtie de toutes pièces (et un faux en écriture !), en 335, l'Empereur Constantin aurait donné au Pape Sylvestre et à ses successeurs toute une série de privilèges et de biens, dont la Corse.

C'est sur cette fausse donation que le Vatican revendiquera ses droits sur l'île pendant des siècles. Bref, faisons un saut de plus de quatre cents ans et nous voilà avec une autre donation, celle de Pépin qui en 754 s'engage à conquérir la Corse (alors sous

domination lombarde avec une présence sarrasine notable) pour la donner au pape. C'est chose faite avec Charlemagne et la Corse dépend alors directement du diocèse de Rome, donc du pape en personne. Lequel pape en cède la souveraineté en 1091 à Pise moyennant une redevance annuelle, mais garde l'imperium religieux sur les six évêchés de Corse. Et en 1133, sous la



pression de Gênes, le pape confie l'administration des trois évêchés du sud à la république génoise et laisse ceux du nord à Pise. L'En-deçà et l'Au-delà des monts : la division entre les deux départements corses est née. Et la rivalité des deux puissances

italiennes contamine la Corse et affaiblit sa résistance à l'occupant.

A cette époque Pise est au sommet de sa puissance : elle a éliminé ses rivales, chassé les Sarrasins de Corse mais aussi de Sardaigne et de Sicile, elle a organisé deux croisades, conquis les Baléares (avec l'aide, notamment, des troupes corses qui dit-on, s'y « battirent comme des lions... ») et acquis le titre de « seconde Rome ». Tout cela suscita jalousies et rivalités notamment de ses voisins Florence, Lucques et Gênes. Entre Gênes, qui brigait la place dominante de Pise et Pise dont la puissance déclinait, les affrontements furent nombreux pour notamment prendre le contrôle de la mer Tyrrhénienne et ses routes maritimes... donc de la Corse. Et c'est ainsi que ce matin d'août 1284, nous retrouvons la centaine de galères de combat de Gênes disposées en une ligne de front bien visible tandis qu'assez loin derrière, cachée par l'îlet de la Meloria, une seconde ligne constituée semble-t-il d'une cinquantaine d'embarcations, attend en renfort.

Les galères génoises ont été allégées du rostre qui, placé à la proue, sert à éventrer les navires ennemis. Ainsi débarrassé de leur lourd éperon, la manœuvre est plus aisée et les arbalétriers plus libres ; des catapultes ont été installées à bord et moult mercenaires et autres soldatesques embarqués sont prêts à l'assaut. En face, Pise aligne 72 galères réparties en trois escadres. Les deux tiers de la flotte se portent en avant et sur un flanc, prêts à éperonner la flotte génoise. Une escadre reste en arrière. Les génois, plus manœuvrants, évitent le terrible rostre des galères pisanes et engagent une bataille titanesque. Les charges lancées par les catapultes explosent les coques, les flèches pleuvent ; approchant de l'ennemi, on lui jette de la poix bouillante, de la chaux vive et toutes sortes de projectiles ; les soldats se jettent à l'assaut sabre au clair, ceux qui

tombent à l'eau sont massacrés à coup de rames. Des heures durant, c'est le carnage. Ce soir, génois et pisans compteront des milliers de victimes.

Mais la bataille n'est pas terminée. Alors que les pisans plient sous le nombre mais résistent encore, l'amiral Doria, commandant de la flotte génoise, fait donner sa seconde ligne qui apparaît soudain derrière la Meloria où elle était restée cachée. Deux nef génoises, une chaîne tendue entre elles, filent vers le navire amiral ennemi.

Le choc est terrible, la chaîne tendue dévaste le pont. Les galères génoises sèment la terreur chez les pisans submergés, c'est la curée. Le commandant de la réserve pisane, voyant la bataille perdue, plutôt que d'opposer une ultime résistance,

rompt et s'enfuit avec ses 20 galères. C'est fini de la flotte pisane, la République est totalement défaite. Elle perdra son influence jusqu'en Toscane et finira par tomber sous la coupe de sa rivale Florentine.

Gênes devient alors l'incontestable maîtresse de la Méditerranée occidentale, elle tient les routes maritimes et prétendra à la souveraineté sur toute la Corse pendant plus de quatre cents ans. Quant au commandant pisan de la seconde ligne, pour prix de son déshonneur, on dit qu'il fut emmuré avec une partie de sa famille dans une tour où on le laissa mourir de faim.

ThB.





## Chaîne YouTube

Nous avons créé pour vous une chaîne YouTube afin de vous permettre de visionner toutes nos vidéos sans modération !

Alors ne pas hésiter à faire un tour de temps à autre en cliquant sur l'image, de mettre un pouce, des commentaires, de s'abonner (afin de recevoir une notification à chaque nouvelle publication)...



Adhésion N° \_\_\_\_\_

[info@grandezot.fr](mailto:info@grandezot.fr)

## Le Club

[www.grandezot.fr](http://www.grandezot.fr)

*Si la gestion de la goélette GRANDE ZOT a été confiée aux seuls administrateurs de l'association, ses équipages n'en sont pas moins les membres actifs, ceux qui la font naviguer, tant en course au large qu'en école, en stage ou en croisière. Ils sont nos équipiers et partagent les valeurs traditionnelles chères aux gens de la Marine à Voile d'autrefois.*

*Le Club est ouvert à tous, particuliers, associations et entreprises.*

Nom : \_\_\_\_\_ Prénom : \_\_\_\_\_

*Ou raison sociale :* \_\_\_\_\_

Date de Naissance : \_\_\_ / \_\_\_ / \_\_\_\_\_ Tel : \_\_\_ / \_\_\_ / \_\_\_ / \_\_\_ / \_\_\_

Adresse : \_\_\_\_\_

Ville : \_\_\_\_\_ Code Postal : \_\_\_\_\_

Courriel : \_\_\_\_\_ Adhésion : 25 / 50 / 100 €

Licence en cours : OUI / NON

*Si vous souhaitez être licencié pour l'année en cours, remplissez le formulaire FFVoile.*

Date : \_\_\_ / \_\_\_ / \_\_\_\_\_ Signature : \_\_\_\_\_ Nom de la marraine ou  
Du parrain : \_\_\_\_\_

Association Grande Zot 149 Domaine de Suartello 20090 Ajaccio

[info@grandezot.fr](mailto:info@grandezot.fr) - 06 30 21 20 63 - [www.grandezot.fr](http://www.grandezot.fr)





***Nous avons besoin de vous :***

Pour être en nombre suffisant et crédibiliser ainsi la notion « d'intérêt général » propre à notre association.

Ceci permet à nos partenaires les déductions fiscales évoquées au Code Général des Impôts : Art. 200-238 bis et 885 OV bis A du CGI.

***Nous avons besoin de vous :***

Pour faire naviguer Grande Zot dans son combat écologique contre les pollutions en Méditerranée . Les sacs plastiques la faune et, dès lors, fragilisent toute la filière de la pêche artisanale locale.

***Nous avons besoin de vous :***

Pour faire naviguer Grande Zot dans sa participation à des projets humanitaires. Humaniste vous-même, vous apporterez vos idées, vos contacts Et surtout votre motivation pour faire de Grande Zot un outil au service des autres pour réparer la mer et l'humain.

***Nous avons besoin de vous :***

Enfin pour notre école de voile FFVoile, école de vie et d'humilité, école de courage et de dépassement de soi, école de solidarité et d'abnégation.



*<https://www.helloasso.com/associations/association-grande-zot-ajaccio/collectes/sauver-grandezot>*

*Voilà pourquoi nous avons besoin de vous. Bien sûr votre adhésion ne couvrira pas les frais de la goélette, loin s'en faut, mais à minima nous montrera que nous ne sommes pas seuls et que toute l'équipe est sur le pont pour prendre le bon chemin, celui du partage.*

N°6



Janvier 2023

# Chaine d'encre

**Le journal de l'Association réalisé par les membres de Grande Zot**



**Rédaction et mise en page :** Thierry Bernardini, Dominique Faust, Alex Scrutchy.

**Crédit photo :** Dominique Faust, Alex Scrutchy.

**Contact Rédaction :** [chainedencre2a@gmail.com](mailto:chainedencre2a@gmail.com)



Goelette Grande Zot



grandezot2a



@assoGrandeZot2a



@GZ2a

Siege : Mairie Annexe 20166 Pietrosella

Courrier : Association Grande Zot 149 Domaine de Suartello 20090 Ajaccio

[info@grandezot.fr](mailto:info@grandezot.fr) - [www.grandezot.fr](http://www.grandezot.fr) - [associationgrandezot@gmail.com](mailto:associationgrandezot@gmail.com)

06 30 21 20 63

