

N°5



Aout 2022

Chaine d'encre



Mot du
Président

Amis Zotiens,

Lors de cette nouvelle saison nous mettons tout en œuvre pour l'aborder dans les meilleures conditions et que nous espérons la plus belle possible... Notre volonté est de vous proposer une saison de qualité et de partager avec vous la passion pour la voile.

Des objectifs ambitieux à la hauteur de nos moyens mais surtout une conduite exemplaire, du respect et de la belle navigation. Continuons ensemble, de maintenir cet esprit de camaraderie, de partage et d'union, afin de contribuer à répondre beaucoup plus facilement aux objectifs de notre association, à savoir la pratique de la voile de qualité pour jouer au plus haut niveau possible mais aussi la voile pour tous, quel que soit son âge, son niveau ou son handicap. Vous êtes toutes et tous les bienvenus...

Le Président

Alexis

Forza GZ!



Mot de notre
armateur

« Qu'elle était belle, ma Frégate,
Lorsqu'elle voguait dans le vent !

Elle avait, au soleil levant,
Toutes les couleurs de l'agate ;
Ses voiles luisaient, le matin,
Sa quille mince, longue et plate,
Portait deux bandes d'écarlate
Sur vingt-quatre canons cachés;
Ses mâts, en arrière penchés,
Paraissaient à demi couchés.
Dix fois plus vite qu'un pirate,
En cent jours du Havre à Surate
Elle nous emporta souvent. »

Ce poème d'Alfred de Vigny (écrit en 1826) pourrait bien être une des motivations qui ont présidées à nos rêves de jeunesse et nous portent encore aujourd'hui vers l'affection que nous avons tous envers cette goélette ...que le Destin a mis sur notre route.

Il suffit de voir, dans les yeux de certains d'entre vous, cette petite flamme qui est allumée et qui participe également à l'amour que vous portez à Grande Zot.

Cette année, mes occupations sur le continent ne m'ont pas permises de vous rencontrer tous, les uns et les autres, lors de vos interventions, de vos manifestations, et de vos activités humanitaires.

Cependant, je salue votre engagement continu pour faire vivre cette goélette dans le cadre du Partage, qui doit rester notre Flambeau !

En attendant d'avoir le plaisir de vous rencontrer prochainement, je vous souhaite de bonnes navigations et de belles rencontres humaines dans cette association qui n'a d'autre objectif que de donner un sens à notre vie !

Jean-Claude Fourcaut.



Editorial

Voici 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 (le marathon du volontariat, mission dans la rade de Hyères, the Boat Project durant un mois en mer ; les travaux avec une explication de: pourquoi Grande Zot?

Vous découvrirez aussi notre revue de presse avec des articles tour à tour une présentation de bouées de passage nouvelle génération, le pari d'une start-up sur des traversées Corse Continent à la voile, et la

découverte d'une épave dans la région Bordelaise , la suite de sur l'énigme du Sanguinaires C et une intervention de sauvetage peu banale dans le cap .

Mais également notre rubrique atelier matelotage sur comment réaliser ses propres housses de pare battage avec de la récupération. «Le savoir vivre à bord »,une fiche technique sur l'échelle de Beaufort, quelques citations de saison, un nouveau glossaire approximatif et décalé , un peu d'histoire sur la bataille d'Alalia et une vision de femme sur les superstitions et l'origine de la figure de proue.

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 adhérents¹ 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

¹ munis d'une licence FFV en cours de validité



Aout 2022



Mot du Capitaine

Début de saison intense, les occasions d'apercevoir la silhouette de notre goélette filer à travers le golf se sont faites rares .

Deux beaux projets nous ont éloignés de la corse pendant presque deux mois .

D'abord Hyères, ou Chantal et ses amis nous ont si gentiment accueillis . Nous y avons embarqué à la journée des associations locales, durant une semaine passée très vite . La rade d'Hyères est un paradis pour les voiliers, la houle n'y rentre guère, des vents tournants et des accélérations pour jouer un peu et la beauté de ses sites protégés que nous avons frôlés . s'ensuit un petit convoiage et nous voilà déjà au vieux port de Marseille . Là nous attendent Claudia et David du Boat Project ainsi qu'une aventure d'un mois durant lequel cinq compagnons mèneront, entre Marseille, Barcelone et Bastia, un travail avec des écoliers sur les thèmes de l'altérité et de la découverte des autres .

Du coup, nous avons arpenté le compliqué golfe du lion et vraiment il ne nous a pas épargné . Celles qui allaient rapidement devenir mes cinq marins de choc, fières et courageuses, toujours parées à la manœuvre, Adèle, Noura, Morgane, Mathilde et Ambre, je le crois, s'en souviendront longtemps .

D'ailleurs moi aussi.



Un convoiage retour à Ajaccio (encore du sale temps), le temps de dire ouf et petit convoiage pour Bonifacio et les Régates d'Hyppocrate. Là c'est un équipage Grande « Zotien » qui a tiré sur les bouts pour affronter les bouches aux côtés de très jolis bateaux .

Enfin, après avoir accompli toutes ses missions, soit environs mille cinq

cent miles, Grande Zot nous a fait une panne moteur.

Elle aura attendu qu'on puisse se le permettre...Quelle classe !

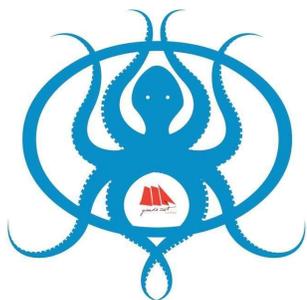
Je ne peux pas citer tout le monde mais évidemment tout cela n'aurait pas pu se faire sans nos équipiers qui m'ont aidé à encadrer, réparer, convoyer tandis que nos administrateurs administraient .

Le bilan de tout cela . Notre moteur n'est pas jeune, ça nous le savons mais une panne après plus de deux mois de sollicitation, c'est dans l'ordre des choses . Nous avons navigué en enchaînant et avec du gros temps, le bateau ne souffre pas, à 35 nœuds sous misaine trinquette ça passe facile, aucune casse au niveau du gréement, très sécurisant .

Des moments de grâce, des dauphins, des baleines, des globicéphales, des couchers de soleil et des lunes rouges .

Et puis la famille s'agrandit avec de belles rencontres, nos équipières marseillaises, nos amis de Hyères et de la Corsica Classic, des projets en perspective .

Stéphane Ferre.



Aout 2022



Vie Associative



Marathon du Volontariat : Grande Zot donne le départ !

C'est le 28 mars dernier qu'est donné le coup d'envoi du premier marathon européen en Corse.

A l'initiative de Gorges Mrad, jeune libanais, son passage par Grande Zot est marqué par la première des : "42 missions et thématiques dans 42 structures différentes, sur 42 jours consécutifs, sur tout le territoire de l'île de beauté !" Sacré challenge ...

Au programme : Un nettoyage des quais du port Tino Rossi et de sa digue extérieure, aidé par l'association



« Corsica Clean Nature, qui nous ont gentiment fournis pinces, sacs, gants, et objets divers pour le tri sélectif et le nettoyage, sans oublier la logistique organisée par la CAPA ! et les

boulangeries Miniconi qui ont régalié tous les bénévoles volontaires ayant participé à cette première étape ; le tout sous la bienveillance de la Chambre régionale de l'économie Sociale et Solidaire (C.R.E.S.S.) suivie de divers ateliers avec la présentation de notre association et explication de nos différentes missions en méditerranée!



Ne nous cachons pas que le constat de cette action est alarmant ! En effet sur le quai qui est très régulièrement nettoyé par les services appropriés, des quantités de mégots et déchets en tout genre n'ont pas résisté aux yeux aguerris de nos bénévoles. Quand nous demandons à Georges le pourquoi de ce marathon ? Il nous répond humblement : «Tout commence avec mon arrivée à la

CRESS Corsica pour mon service civique international. (Une sorte d'ERASMUS du bénévolat si on veut faire simple). Libanais, j'ai commencé à œuvrer dans mon pays après l'explosion sur le port de Beyrouth qui a dévasté la ville. Sans me poser de questions, je suis allé aider mes voisins, et au fil des jours un raz de marée solidaire a vu le jour...Aujourd'hui c'est cette solidarité et cette envie d'aider son prochain que je souhaite partager. Pas avec des mots et des vidéos mais avec de VRAIES actions ici chez nous ! Du Liban à la Corse même combat ! La solidarité et l'entraide naissent de rencontres humaines.

Alors comme il le dit si bien :

« LET'S GO ! »

La Rédaction.





Chantier de carénage : de cette vieille dame est née une petite fille...

Avril 2022, nous voilà de retour chantier naval d'Ajaccio pour une semaine de travaux en tout genre...nettoyage de la carène ,points de rouille, peinture coque et pont, etc... Ce n'est pas le temps pluvieux qui a perduré durant ce chantier qui a démotivé nos bénévoles volontaires à tenir le cap tout au long des travaux ! C'est après de nombreux piquage de rouille, ponçage de carène et de coque, mastic et autre, que notre Président fut mentalement frappé d'un flash ,ou plutôt d'un éclair (de génie nous ne le saurons pas) l'idée que la légende de

Grande ZOT (voir notre chaîne d'encre n°4) précède le navire lors de ses arrivées aux ports ! Quoi de mieux que l'imager sur son étrave.... Quand on lui demande pourquoi avoir fait ce dessin sur la coque? la réponse est on ne peut plus clair : « Ce navire retourne les têtes ! de plus, dégage une énergie aussi forte que l'éclair, alors quoi de mieux que d'utiliser le dessin tiré de cette bande dessinée ?... Puis le côté mystique et intéressé de la chose (car il y en a un) est de faire « passer le pas » aux plus curieux de se poser cette question : « qu'est-

ce que cela veut dire ? » et de cette interrogation, en faire un premier échange humain avec chaque

« badaud » de passage qui s'interroge. Créer de cette curiosité l'envie de nous rencontrer ... Ceci dit ,je comprends aisément que cela ne peut plaire à tous mais rien que le fait de créer une discussion à ce sujet est déjà partie gagnée ... » Il est que l'art quel qui soit n'est-il pas fait pour en discuter ? ...

La Rédaction.



Quelques explications :

ZOT est le son que fait le fourmilier lorsqu'il attrape sa proie ! aussi le bruit de l'impact de l'éclair qui s'abat !

ZOT est un comic strip américain créé en 1958, écrit et dessiné par Johnny Hart jusqu'à sa mort en 2007. Il se déroule dans la Préhistoire, autour d'un groupe d'hommes des cavernes et d'animaux anthropomorphes des ères géologiques

Personnages humains :

BC, un homme des cavernes, un rustaud humble et naïf.

Peter, philosophe, génie et premier échec philosophique, fondateur de la *Prehistoric Pessimists Society* et de la *Column of Truth*.

Clumsy Carp, un conservateur portant des lunettes, assez maladroit pour trébucher sur une plage.

Curls, un maître de l'humour

sarcastique.

Thor, inventeur de la roue, du puits, du râteau, du peigne, et d'autres choses, et séducteur.

Wiley, poète unijambiste

superstitieux, mal rasé, qui craint les femmes, déteste l'eau, entraîneur de l'équipe locale de baseball.

Grog, un homme sauvage qui n'a qu'un mot de vocabulaire et assez de force pour bouter le soleil hors du ciel, un nounours pour le macho.

Fat Broad, une femme des cavernes grosse, autoritaire et musclée, qui aime se battre avec les serpents.

Cute Chick, une belle femme des cavernes blonde.

Personnages animaux :

L'early bird (l'oiseau matinal) et l'early worm (le ver matinal).

The woodpecker, le pire ennemi

de Wiley.

La tortue et l'oiseau, amis inséparables. Ils se nomment John et Dookie.

Maude, une fourmi qui a un enfant surdoué, un mari querelleur, qui menace toujours de partir avec Shirley. La Queen Ant (reine des fourmis), un dictateur insensible et abusif. Elle s'appelle Ida.

Plusieurs autres fourmis, dont un maître d'école et ses élèves. Le fourmilier (quatre d'entre eux peuvent surgir à la fois).

Le purple-bellied dingwhopper, le dernier de son espèce.

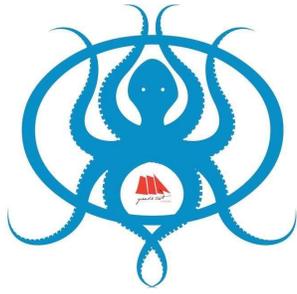
Le dinosaure.

Les clams, des palourdes parlantes à pattes.

Le serpent, le pire ennemi de Fat Broad.

L'apteryx (kiwi), un "oiseau sans ailes aux plumes poilues" (comme il se présente lui-même).





Aout 2022



Grande Zot dans la rade de Hyères

C'est durant une longue semaine début mai, que notre goélette s'est prêtée avec l'association les couleurs de l'espoir à diverses

Activités caritatives et environnementales. Tour à tour sur des actions de nettoyages avec l'association ORD 83, de rencontres avec les soroptimistes, le Rotary, ou encore avec le Lyons club, le tout orchestré d'une main de maître par Chantal Normandin, Présidente de l'association « les couleurs de l'espoir. »



Une ouverture sur des missions environnementales avec « l'association « les amis de port Cros » (l'AAPC) concernant le développement d'un sentier marin en images ou encore l'utilisation de l'énergie propre.



Durant tout ce séjour, l'association Grande Zot et sa goélette éponyme ont apporté notre vision du « de l'autre côté de la méditerranée sur toutes ces questions et réflexions de comment vivre ensemble plus propres et plus à l'écoute de notre environnement. Tout le

long de nos navigations dans la rade de Hyères entre Porquerolles, Port Cros l'île du Levant et le continent.

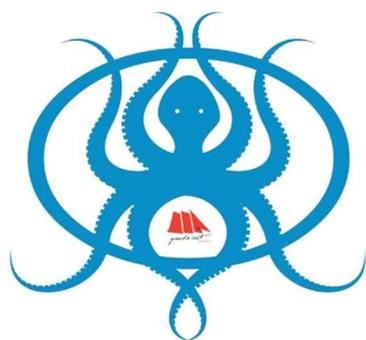


Cette mission à parallèlement contribué à apporter une aide à l'Ukraine par des dons à discrétion pour son peuple qui nous savons tous traverse une période difficile de son histoire.

La Rédaction.



L'Association Grande Zot remercie Chantal pour son accueil et sa présence ainsi que tous les adhérents qui ont participé à la bonne réalisation de ce projet magnifique !



Aout 2022



The Beit Project fait appel à notre Grande Zot pour sa mission pilote The Boat Project

Du 23 mai au 23 Juin dernier Grande Zot a été l'outil de jeu et d'étude de l'association « The Beit Project » pour sa mission pilote au travers de la méditerranée

« The Boat Project ». Durant un mois complet, tout en navigant nos

« compagnons de la méditerranée » se sont prêtés aux différents aléas de la vie en mer tout en suivant le fil conducteur de cette mission

« l'apprendre à vivre ensemble ». Ces compagnons, originaires de différents milieux, éducation, et religion ont appris à se serrer les coudes pour un seul objectif commun : arriver de l'autre côté ! Voici le récit :

L'association The Beit Project associe le patrimoine historique à la lutte contre le racisme, l'exclusion sociale et les discriminations. Il reçoit de nombreux soutiens dont : The Europe for Citizens Programme of the European Union, la ville de Paris, la ville de Marseille, la région Bruxelles-capitale, le ministère de la culture de la république de Nord Macédoine,

la SNCF, et de nombreux autres partenaires. Au cœur de ce projet, un voilier avec à son bord un équipage de dix jeunes femmes originaires du bassin méditerranéen (les Compagnons de la Méditerranée) qui navigueront, le temps d'une année scolaire, de septembre 2022 jusqu'en juin 2023, pour tisser les liens à travers neuf villes-ports : Marseille, Tanger, Barcelone, Alger, Gênes, Tunis, Djerba, Bastia et Palerme.



Grande Zot devant la mairie (vieux port de Marseille).

A chaque escale et avec l'aide de partenaires locaux et d'établissements scolaires, The Boat Project initiera la rencontre et le dialogue entre les habitants et des jeunes de tous horizons

autour des enjeux environnementaux, sociaux, économiques ou politiques.

Les traversées seront pour les dix

Compagnons de la Méditerranée un temps de création et de développement des ateliers qui auront lieu à chaque étape, grâce aux expériences vécues sur terre et en mer. Le bateau se déploiera ensuite à quai en école nomade pour proposer des activités pédagogiques dont le point de départ sera le territoire méditerranéen.

La phase pilote à laquelle participe Grande Zot a débuté les 23 mai sur le port de Marseille en réunissant deux classes de 5^{ème} pour discuter d'écologie et de sujets sociétaux.

Etape 1 Marseille – Barcelone

Quelques jours plus tard, lors de l'escale catalane, deux ateliers ont permis à des élèves de Barcelone de réfléchir et formuler différents messages à l'attention des élèves bastiais sur la diversité dans leur ville, la place de la femme dans le monde marin, les différences

entre cultures et religions au sein de la Méditerranée.



Etape 2 Barcelone - Bastia

Les Compagnons de la Méditerranée ont apporté ces messages, inscrits sur des

pavillons, aux élèves bastiais afin qu'ils se les approprient et développent leur propre point de vue.

Etape 3 Bastia – Marseille

C'est en total autonomie et sans équipier que nos compagnons (maintenant aguerris) ont relié Marseille au départ de Bastia avec notre capitaine.

Grande Zot a bouclé son circuit à Marseille avant de rejoindre les eaux corses à la fin du mois de juin.

En septembre prochain c'est à bord d'un autre voilier que les Compagnons entameront leur voyage méditerranéen d'une année scolaire pour porter tous ces messages de paix, de solidarité, d'humanité, aux enfants de Mare Nostrum, notre mer. Transformer la perception de l'autre, le différent, faire d'un obstacle un atout, telle pourrait être la devise de ce magnifique projet.



Etape 1 Marseille Barcelone



Etape 2 Barcelone Bastia



Etape 3 Bastia Marseille



Félicitation à toute cette belle équipe de Boat Project pour cette magnifique mission et les valeurs qu'elle transporte sur chaque rive de la méditerranée.

L'épopée de Mathilde : compagnon de la mission « the Boat Project »...

Après quelques repas de mise en confiance, nous voilà vaillamment partis de Marseille sur ce superbe bâtiment qui deviendra sous peu notre petite maison. Pleines d'entrain et d'enthousiasme, nous sommes sans peurs face à la grosse mer devant nous. Notre « équipage bien dégrossi » (dixit notre premier formateur François) a cependant vite été mis à mal par la houle croisée qui nous attendait dans la rade (j'utilise fièrement le vocabulaire technique appris durant notre périple).

Crucifiées sur pont, ces premières heures furent douloureuses pour notre corps, notre égo, et surement notre capitaine qui dû se demander ce qu'allait bien pouvoir donner une telle équipée de marins d'eau douce. De cette journée là resta un sac de vomi, qui nous accompagna jusqu'à Barcelone. Fort heureusement, nous retrouvâmes du poil de la bête dès la fin de journée, tendance qui se confirma chaque jour. Pourquoi le coucher de soleil a-t-il un effet régénérescent sur nos estomacs contrariés ? La science cherche encore.

Mais les faits sont là, et ni une ni deux une équipière s'empare du ukulélé pour attirer les dauphins, grâce à son jeu légèrement désaccordé. Et, miracle disneyien, ça marche ! Face à ce portrait idyllique, nos doutes s'envolent et nous attaquons hardiment les quarts de nuits. Ceux-ci nous donneront à voir tout le folklore de la nuit marine, et la puissance de notre imaginaire.

Est-ce le bruit des vagues, ou le souffle d'un cachalot ? Je soupçonne le capitaine d'avoir usé de sa position d'initié pour peupler notre

nuit de monstres marins, mais c'est une accusation qu'il nie en bloc. C'est donc pleines de courage que nous démarrons la deuxième et dernière journée avant Barcelone. Si les dauphins de la veille nous accueillirent pour le café, ils furent vite effarés par les décibels de notre contentement. Malheureusement, notre moral ne fut pas de taille face aux difficultés de notre oreille interne, et une fois de plus l'activité majeure fut de chercher de l'ombre pour dormir, seule occupation qui, à l'unanimité, ne nous donnait pas envie de vomir. Malgré tout,

nous accoutumions à la Grande Zot, au fonctionnement de sa barre franche et de ses voiles. Nous tentions de reconnaître les différents bouts, de mémoriser la logique de leurs emplacements, le nom des voiles. Le travail d'équipe s'affinait, nous arrivions à hisser en cadence et les préférences s'affirmaient. À majorité, nous aimions toutes hisser, et peu lover. Mais, en équipage discipliné sous la poigne de fer du capitaine, nous rangions du mieux possible chaque corde (non pas corde, bout !). Et nous lorgnions sur le filet à la proue, dans lequel il fallait grimper pour hisser et abattre le phoque. Moitié



peur, moitié envie, ce serait pour plus tard.

Arrivés à Barcelone, nous rencontrons de nouveaux désagréments. Déjà, le mal de terre. Mais il fut bien accueilli, car il signifiait que nous nous amarinions, nouvelle joyeuse et embellie par la poésie du mot amariner. Si Barcelone a commencé en tanguant, elle continua dans un flot perpétuel de visites et d'activité. Les enfants, qu'ils soient de Marseille, de Barcelone ou de Bastia, adorent ce bateau. Il a le pedigree d'un bateau de rêve, celui des pirates des imaginaires d'enfants. Le bois qui craque le rend chaleureux, accessible. Nous sommes tous à l'étroit mais ainsi il n'est pas intimidant. Certains se voient déjà habiter sur un bateau, troquer l'appartement de leurs parents pour la Grande Zot. Presque tous nous demandent de partir en mer. Puis, d'autres surprises de la vie à quai nous tombent dessus : nous ne parvenons pas immédiatement à décaler le bateau du bord du quai et devons éconduire les curieux qui montent sur le pont, l'accès aux douches se fait grâce à une réceptionniste peu consciencieuse et fort sympathique, et surtout nous parvenons à faire le plein d'eau en nous couplant au Santa Eulalia, magnifique vaisseau du Musée d'Histoire Maritime de Barcelone (dont Stéphane et moi recommandons fortement la visite exhaustive). Dû à une tempête faisant des siennes dans le golfe du Lion, notre départ est différé. Éreintés par deux jours de chants et musiques du festival japonais qui se déroula devant le bateau, nous prenons enfin la mer, au plus grand plaisir de tout l'équipage. Nous partons le soir, et nous nous sentons toutes bien aguerries, prêtes à affronter vents et marées. Une

biologiste marine a rejoint nos rangs à Barcelone, et les trajets nous offrent de nouvelles perspectives : puffins, poissons lunes, dauphins communs, thons en chasse, nous découvrons qu'il y a plus que « oh un poisson, regarde un oiseau ! » La tempête nous pousse à nous abriter au cap Béar. Nous accostons dans un petit port de pêche, préservé du tourisme abusif, dont je vais donc taire le nom, par respect pour la tranquillité de ses habitants. Ces derniers, forts charmants, nous font une place pour notre courte escale. Je crois pouvoir dire, au nom de tous, que nous gardons de cet endroit un souvenir rempli de gentillesse, de vent et des chansons. Ainsi que la présence récurrente d'un magnifique bonnet requin, que j'énonce simplement pour épaissir le mystère. En tout cas, à quai, le bateau bouge autant qu'il bougeait en pleine mer, et nous ne sommes pas très rassurés quant à l'état météorologique qui nous attend. Celui-ci n'est pas pour nous décevoir : nous revoilà crucifiées sur le pont, à vomir notre taboulé. Le second est dans le même état, ce qui nous rassure - à ses dépend - sur nos capacités de matelots. Mais une fois passée la queue de la tempête, c'est comme une deuxième jeunesse ! Jusqu'à Bastia, nous sommes aussi à l'aise sur le bateau que des poissons dans l'eau. Les embruns, le soleil, le vent, le roulis du bateau, la gîte, nous sommes amarinéés jusqu'au bout des ongles. Équipées comme pour le Vendée Globe, nous allons affaler le phoque, casquette au vent et la mer sous les pieds.

Nous trouvons des techniques pour dormir lorsque le bateau gîte trop, la mienne consistant à réveiller le second à la fin de mon quart afin qu'il prenne la relève et que je

puisse voler sa place (à la guerre comme à la guerre, mais il faudra que je lui offre un verre un jour pour me faire pardonner). Nous continuons à croiser des animaux marins, à inventer des chansons que nous chantons faux, à essayer différentes organisations pour nos quarts de nuit. Nous approchons de Bastia, et le plus grand moment de cette traversée arrive : la descente du cap corse. Nous atteignons les 9 noeuds en glissant le long du cap. Je crois que nous avons toutes attendu ça depuis le départ de Barcelone, nous qui alternions entre trop de vent ou pas assez, un vent qui refusait toujours. Nous ressentons le bateau différemment : la barre tire sur les bras, les voiles sont tendues (pression/dépression à l'oeuvre, nos cours avec Stéphane ne furent pas vains), le bateau gîte tant que nous mettons sans difficulté les pieds dans l'eau. Le capitaine doit ralentir nos ardeurs, nous nous sentons pousser des ailes et nous imaginons déjà entrer dans le port le Bastia tel un immense Kitesurf. Pour compenser, nous nous laissons dériver une petite demi heure au nord de Bastia, afin de plonger du bateau et d'admirer la beauté du cap. Les souvenirs du reste de la soirée sont flous, nous sommes complètement grillées par les jours de navigation. Mais dans mon souvenir, le port était beau, les pizzas étaient bonnes, et le bateau des douanes, notre étrange voisin, émet un appel sourd pour contacter ses semblables (le mec des douanes nous expliquera que c'est juste le bruit du refroidissement du système informatique mais je préfère ma version). Puis nous quittons Bastia et partons vers Marseille. Le moral commence déjà à redescendre un peu. Nous avons vécu dans une bulle pendant 3 semaines, et la

perspective du retour à la vraie vie n'est pas nécessairement pour nous plaire. Nous faisons un mouillage en haut du cap corse - notre premier ! - et le décor idyllique nous aide à digérer la fin toute proche. Une meute de globicéphales noirs nous redonne définitivement le sourire, et la dernière traversée se fait dans la douceur. Je crois que nous étions prêtes à en apprendre plus sur le fonctionnement du bateau. Durant trois semaines, nous nous étions amarinéés, nous comprenions le vocabulaire, les manoeuvres à exécuter, les spécificités des voiles. Nous avons désormais envie d'en savoir plus sur quand hisser une voile, comment les régler le plus finement possible, comment calculer au mieux notre route.

Nous avons les bases de tout cela, il était désormais temps de prendre des initiatives. Mais la terre était proche, et l'aventure se terminait. Nous prolongeons un peu en passant la nuit au Frioul, nous n'avons pas vraiment envie de nous quitter. Mais l'heure de rentrer à Marseille sonne, et nous revoilà dans les manoeuvres du port, celles que nous avons faites au départ, qui paraît être il y a une éternité. Je crois que la mer et la terre bénéficient de deux espaces-temps différents. Notre cocon se crève trop vite, et nous voilà chacun dans notre coin, le soir, avec un petit blues. Mais celui-ci passera, et resteront les bons souvenirs et les amitiés. Reste aussi, pour nous toutes, la bienveillance de Stéphane, et sa barrière au sexisme du monde marin. À ne jamais douter de nos forces et de nos capacités, et à les réaffirmer à tous ceux qui prétendaient le contraire. Merci à lui, et à la Grande Zot !

Mathilde.



Aout 2022



Des bouées sans ancre : l'innovation pour protéger les fonds marins, testée lors de la Massilia Cup

Des bouées drones, voilà ce qui a été utilisé pour baliser les parcours de la 40e édition de la Massilia Cup. Équipées d'un GPS, elles se déplacent seules et peuvent se maintenir en position, sans être lestées. Pour toutes régates, courses en mer qui se déroulent sur un parcours délimité, il faut des bouées, qui marquent le circuit. Problème : pour les empêcher de bouger, des parpaings ou des ancres sont utilisés et abîment les fonds marins.

Pour sa 40e édition, la Massilia Cup a donc décidé d'utiliser une nouvelle technologie. Il s'agit des "bouées dynamiques géo-stationnées", qui n'ont besoin d'aucune attache pour rester en



place.

Plus simplement des bouées drones.

Une antenne GPS, un moteur, une batterie constituent le cœur de chacune des bouées. Le pilotage se fait à distance : il suffit d'indiquer sur un portable une position GPS et la bouée peut s'y rendre toute seule, grâce à ses hélices.

Hélices qui permettent aussi à la bouée de se maintenir en place, malgré les vagues.

"Avec le téléphone, je peux vérifier les niveaux de batteries, avoir des informations sur le vent et dire à la bouée de se déplacer", détaille Charles Terrin, responsable chez MC Marine Concept.



Des bouées qui n'ont pas besoin d'ancre, c'est une excellente nouvelle pour le navigateur Sébastien Aufiane. "En Méditerranée, il peut y avoir jusqu'à 300 mètres de fond. Alors on met des parpaings pour tenir les bouées et souvent, on ne peut pas les remonter."

Une pollution supplémentaire, alors que la protection des mers est devenue un enjeu central. Le navigateur, parrain de la 40e Massilia Cup, espère que ces bouées seront également utilisées pour les courses de voiles, lors des Jeux olympiques de 2024.

Protéger les fonds marins "Les ancres abîment les herbiers" précise Yves Ginoux, vice-président CNTL Marseille, organisateur de la Massilia Cup.

Leur remplacement va permettre de préserver le milieu aquatique de la rade de Marseille.

Déplacements simplifiés

Autre avantage de ces nouvelles bouées : *"On peut les installer dans les zones protégées, là où avant, on ne pouvait pas mouiller"*. Un terrain de course plus grand, mais aussi un gain de temps. Les organisateurs n'auront plus besoin d'envoyer une équipe en bateau pour modifier les parcours de

courses. Il suffit de changer le point GPS des bouées sur le téléphone.

Des fonds marins toujours peu connus

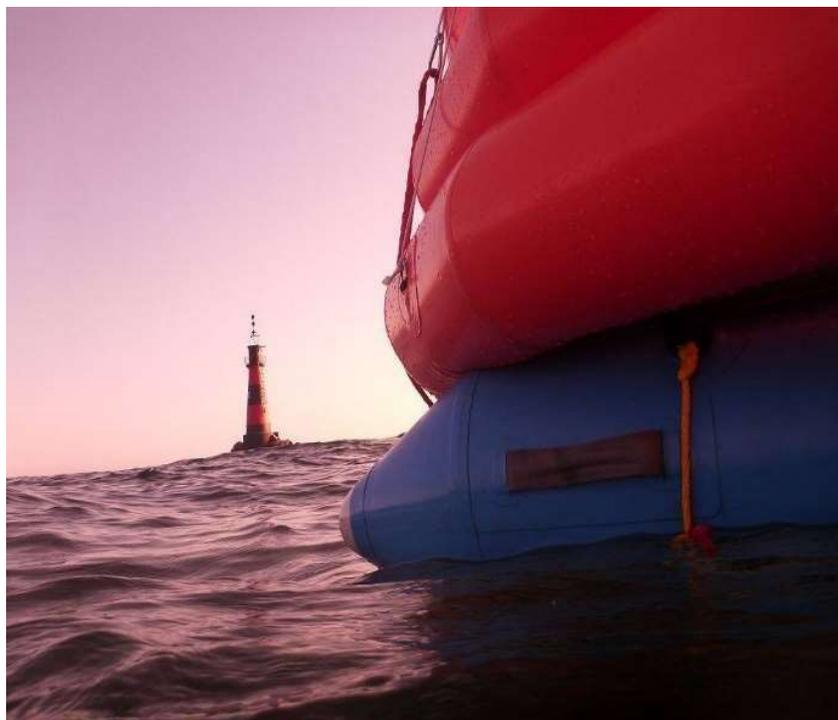
En février 2022, à l'occasion du One Ocean Summit, l'UNESCO, s'est

engagé à cartographier 80 %

des fonds marins à l'horizon2030. Seulement 20 % l'est déjà.

Une meilleure connaissance nécessaire, pour assurer la protection des écosystèmes que les océans et mers abritent.

Mariella Coste / FTV.





Aout 2022



La Sailcoop, coopérative de transport de passagers, inaugure ses rotations commerciales entre Toulon et Calvi à bord du Belle Aventure, un Bavaria de 50 pieds. Six cents billets sont en vente pour la saison, au prix fixe de 180 €. Une offre écolo et inédite.

Il y a les gros bateaux jaunes, les gros bateaux rouges, ou encore ceux représentés par une baleine. Tous transportent des milliers de passagers, de véhicules, de tonnes de marchandises, chaque semaine, entre la Corse et le Continent. Ils recrachent aussi du monoxyde de carbone dans des quantités souvent dénoncées par les défenseurs de la planète. Mais, à compter de ce week-end et sans doute pour la première fois, il sera possible de traverser à bord d'un voilier de 15 mètres ; sobriété carbone garantie sur facture.



Construit en 2007, il peut embarquer jusqu'à 10 passagers en plus de l'équipage composé d'un skippeur et d'un matelot. À compter du début du mois de juin, il assurera deux rotations hebdomadaires entre Toulon et Calvi.

"Le vent est une ressource inépuisable et propre, justifie Grégoire Thery, membre de la coopérative. Les progrès colossaux en termes de prévisions météorologiques permettent au XXI^e siècle d'en tirer un excellent parti. Le transport à la voile fait d'ailleurs sa réapparition dans le transport de marchandises, avec de nombreux projets français. En termes de transport de passagers, l'équipe pionnière de Iliens, une navette régulière entre Quiberon et Belle-Île, a réalisé une première saison 2021 plus qu'encourageante avec 14 000 passagers transportés à la voile. C'est dans ce contexte que nous ouvrons nos premières lignes et embarquons avec nous toutes celles et ceux qui pensent qu'un autre monde est possible, et qu'on peut, en conjuguant les bonnes énergies, retrouver le temps du

voyage."



Pour embarquer à bord du *Belle Aventure*, chaque passager devra déboursier le tarif fixe de 180 €. Un prix qui comprend la nuitée en cabine, les repas et la tranquillité d'avoir aux commandes un skippeur professionnel, titulaire d'un permis capitaine 200. Évidemment, l'offre s'adresse à des passagers piétons, pas trop chargés, et qui devront avoir un peu de temps devant eux. Entre Toulon et Calvi, la traversée dure en moyenne une vingtaine d'heures quand même. Mais, dans ce bateau confortable et bien équipé, la traversée doit être vécue comme une expérience à part entière.

« C'est environ deux fois plus cher et deux fois plus long que du transport carboné, admet la

Sailcoop. *Nous sommes aussi dépendants des conditions météo, notamment pour les heures de départ et d'arrivée. Mais l'offre reste accessible tout de même et s'adresse à des voyageurs soucieux de l'environnement. Le randonneur, notamment celui qui veut faire le GR20, constitue le profit type. Il peut arriver en train à Toulon, gagner la Corse à la voile et s'offrir une expérience de voyage extraordinaire avec quasiment zéro carbone.*

Six cents billets sont en vente sur le *Belle Aventure*, pour la saison 2022.

Mais la Sailcoop ne compte pas s'arrêter en si bon chemin. Elle cherche d'ores et déjà à acquérir d'autres unités pour multiplier les rotations. Dès juillet et jusqu'à la fin de la saison, un autre Bavaria 50 Cruiser assurera une liaison

régulière entre Saint-Raphaël et Ajaccio.



"L'aventure démarre plutôt fort et nous avons envie de massifier notre offre, ambitionne Grégoire They. Nous avons imaginé un modèle qui permet à nos bateaux de naviguer toute l'année. De mai à octobre, ils opèrent des traversées entre Continent et Corse. À l'automne, ils embarquent des passagers pour un transatlantique. C'est une traversée hauturière de 30 jours, vendue 4 000 € par passager, tout compris. En hiver, c'est-à-dire la saison basse en Méditerranée, ils relient la

Guadeloupe à la Martinique avant de rentrer, au printemps."

Un Bavaria 50 Cruiser d'occasion coûte environ 150 000 €. Grâce à une levée de fonds sur "Lita.co", une plateforme de fonds verts, Sailcoop espère acquérir rapidement son second et son troisième voilier. Dans un second temps, si le modèle économique fonctionne, la coopérative investira dans un catamaran plateforme capable d'embarquer 80 passagers. Mais il faudra déboursier 800 000 € pour acquérir ce navire de type Ocean's voyageur.

Selon le business plan établi par cette toute jeune compagnie maritime écologique, chaque bateau permet d'économiser 128 tonnes de Co2 par an.

L'Association Grande Zot félicite et encourage ce genre d'initiative au bénéfice de l'Energie propre et durable.



Épave sur la Garonne, une découverte majeure qui nous plonge au Moyen-Âge

C'est sur le chantier du Domaine de Geneste, un futur quartier commerçant situé sur les bords

de la Garonne, qu'a été découverte une épave datant du haut Moyen-Âge. Aujourd'hui, les travaux ont stoppé et l'INRAP - Institut national de recherches archéologiques préventives - joue contre la montre pour terminer les fouilles.

Une épave du Moyen-Âge dédiée au transport de marchandises

C'est une découverte majeure que viennent de mettre au jour une équipe d'archéologues de l'Inrap. Cette fouille, commandée et financée par l'état/DRAC de Nouvelle-Aquitaine a permis de découvrir une épave enfouie dans les sédiments humides de l'Estey du Lugan, un ruisseau de Villenave-d'Ornon, en bordure de la Garonne. Il s'agit d'un bateau robuste, certainement de transport de marchandises, dont les datations radiocarbone situent la construction entre la fin du VI^e et le début du VIII^e siècle, soit le haut Moyen-Âge. De la céramique datant du Moyen-Âge et retrouvée à l'intérieur confirme bien la datation du bateau. Des dendrologues vont également dater certaines pièces de bois.

Les restes consistent en un fond de coque avec membrures de 12 m de long et sa quille. La longueur totale

de ce bateau pourrait être de 15m puisqu'il manque toute la partie arrière.

« Au vu du nombre de membrures très serrées avec des allonges nombreuses et denses, la capacité de charge du bateau devait être très importante. Le vaigrage latéral et de fond offre la possibilité de transporter du vrac. On a également retrouvé des céréales et des plantes cultivées qui pourraient avoir été des marchandises transportées. Il faut déterminer si elles sont arrivées après ou si elles étaient présentes dans le bateau" nous explique Laurent Grimbert, responsable de la fouille.

Ce voilier de charge devait être capable de naviguer sur la Garonne, mais aussi de faire du cabotage sur la façade atlantique. L'épave est en bon état de conservation et plusieurs essences de bois ont pu être détectées, le chêne et des résineux.

Il y a peu d'indices sur le gréement, bien que l'empreinte du mât dans le plancher et le vaigrage devraient permettre de restituer la hauteur. Le gréement devrait être reconstitué pendant la phase d'analyse de l'épave.



Si la poupe de l'épave est manquante sans doute emportée par la marée et d'une longueur estimée à 2 ou 3 m, il n'y a pas de trace de perforation sur le reste de la coque. Le bateau a donc tout simplement dû être abandonné ou ne plus être entretenu, avant de prendre l'eau et de couler.

Analyser la méthode de construction des bateaux du Moyen-Âge

L'épave va être entièrement dégagée et documentée grâce à des photos, restitution 3D, topographie et les différentes pièces de bois enregistrées. Ce démontage intégral va permettre d'analyser la construction dans le détail et de déterminer la tradition architecturale dans laquelle elle s'inscrit. Les fouilles devraient également permettre de comprendre son environnement et les raisons de sa présence en ce lieu. Un petit port près de l'embouchure d'un cours d'eau latéral à la Garonne, dans une zone marécageuse exploitée dès l'Antiquité et durant toute l'époque médiévale prouve que la zone était exploitée pour ses ressources.

Si les données sur la navigation et les modes de construction

des années gallo-romaines sont assez nombreuses, cette période médiévale reste méconnue .

« En France pour ce type de voilier de charge, et cette époque, c'est une découverte rare. Une deuxième épave subaquatique avait été découverte en Charente, l'épave de Port Berteau ;elle était à l'envers dans la rivière, mais la quille n'avait pas été conservée » détaille Laurent Grimbert.



Qu'advient-il de l'épave ?

« Nous sommes uniquement chargés de démonter l'épave et de procéder aux analyses archéologiques. C'est un vestige majeur. Toutefois ,certaines pistes sont à l'étude pour l'avenir de l'épave. » poursuit Laurent Grimbert.

Trois solutions sont à l'étude, de la moins couteuse à la plus onéreuse. Une fois démontée, l'épave pourra être réenfouie. Une deuxième solution consiste à la mettre en bassin à l'extérieur pour un jour la présenter. Enfin, elle pourrait être stockée, tout ou partie, en bassin avant d'être lyophilisée et exposée dans un musée. Cette dernière solution est la plus onéreuse, car conserver une épave de cette taille

coute très cher. Seulement certaines parties seront conservées et le reste reconstruit en fac-similé.

En attendant, la fouille, qui devrait durer jusqu'en septembre 2022, est une sorte de course contre la montre puisque laissée en plein air, l'épave se dégrade fortement.

"Si on la laisse 3 jours sans l'arroser, elle va se dégrader et l'on va perdre beaucoup d'éléments. On la laisse beaucoup hors d'eau pour pouvoir travailler et on l'arrose régulièrement pour l'humidifier et éviter les dégâts. C'est une course contre la montre", conclut le responsable des fouilles.



... La suite de notre édition Chaîne d'Encre n°3 (septembre 2021) notre équipe avait relaté la découverte d'une épave rarissime dans le golfe d'Ajaccio. Voici la suite des actions menées sur cette affaire ...



Aout 2022

Ajaccio : à bord de l'Alfred-Merlin avec les archéologues sous-marins

L'Alfred-Merlin, fleuron de la flotte scientifique française, est arrivé à Ajaccio cette semaine à l'occasion du lancement de l'opération 2022 des fouilles sur l'épave Sanguinaires C.

À bord de ce nouveau navire du Drassm (Département des recherches subaquatiques et sous-marines), de nombreux spécialistes sont attendus pour étudier le chargement, les vestiges architecturaux, le mobilier de bord et les restes alimentaires, qui seraient conservés au cœur de cette mystérieuse épave qui n'a pas encore livré tous ses secrets.

Ce dimanche 24 avril, les passionnés d'histoire, de chasse aux trésors et les apprentis "Indiana Jones" pouvaient venir à la rencontre des archéologues de l'Alfred-Merlin dans le cadre des Journées européennes de l'archéologie.

Une occasion unique de pénétrer à l'intérieur de ce navire de 46 mètres de long qui arpente les mers à la recherche des quelque 200 000 épaves perdues dans les espaces maritimes français. Avec à son bord, entre autres, un robot humanoïde.

Une découverte exceptionnelle en Méditerranée

Les visiteurs auront également l'occasion d'échanger avec les archéologues qui ont découvert

l'épave Sanguinaires C dans le golfe d'Ajaccio.

"Découverte en 2005 lors d'une prospection du DRASSM, l'épave Sanguinaires C gît par 19 mètres de profondeur aux îles Sanguinaires, à la sortie du golfe d'Ajaccio. Par sa construction à clin, ce navire d'origine nordique constitue une découverte exceptionnelle en Méditerranée",

indique l'ingénieure de recherche au Drassm, Marine Sadania, en expliquant que les fouilles ont déjà permis de mettre au jour de nombreuses pièces rares sous un énorme chargement de calcaire dolomitique. *"Les premiers objets découverts témoignent de la richesse et de la diversité de la culture matérielle de l'épave : céramiques pisanes et ligures du début du XVI^e siècle, ancres en fer à jas en bois, grandes meules en conglomérat de pierre, rarissime couvercle en bois d'une boîte de compas de navigation et armes à feu portatives",* raconte la scientifique aux côtés d'Hervé Alfonsi, président de l'Association pour la recherche archéologique sous-marine.

La fouille, soutenue financièrement par la Collectivité de Corse et le ministère de la Culture, a d'ores et déjà permis de formuler quelques hypothèses sur l'origine de la construction du navire et sur celle de son chargement de pierres.

Néanmoins de nombreuses questions restent en suspens.

Certains curieux passionnés eurent la chance de monter à bord de l'Alfred Merlin au port Tino-Rossi, le dimanche 19 juin 2022 dans le cadre des Journées Européennes de l'Archéologie.

Pendant ce temps dans le Cap ...

C'est une opération de sauvetage assez inhabituelle qui a été menée dans la marine d'Albu. Ce mercredi, les équipes du parc naturel marin du Cap Corse et de l'Agriate, alertées par le maire de la commune d'Ogliastru, sont intervenues pour secourir une baleine Ziphius sur la côte ouest au lieu-dit "a punta bianca."

Deux cétacés s'étaient en effet échoués sur le littoral. Si l'un d'eux était déjà reparti vers le large à l'arrivée des équipes du parc, un baleineau d'environ 3,5 mètres se trouvait toujours sur place. En concertation avec le Cross Med et Cétacés Association Recherche Insulaire (CARI), une minutieuse opération de sauvetage a été engagée pour ramener le cétacé vers les eaux très profondes, à environ 800 mètres des côtes, qui constituent l'habitat habituel de ces mammifères.



Aout 2022

Atelier Matelotage

Les chaussettes de pare-battage peuvent avoir un petit côté snob, jusqu'au jour où l'on constate que ses défenses commencent à se dégonfler au soleil... Voici comment réaliser rapidement des protections DIY* pour vos pare-battage à l'aide d'une machine à coudre.

Des chaussettes de pare-battage faites maison

Nul besoin d'être un expert pour réaliser des chaussettes de pare-battage. C'est probablement le projet couture le plus simple à réaliser sur un voilier. Il vous faut : des pare-battage à recouvrir, un peu de tissu, du fil, de l'élastique, et une machine à coudre (ou pas mais alors, c'est plus long).



Côté tissu, nous avons opté pour du tissu éponge comme celui des serviettes de toilette. Ce type de toile pardonne tout, même si vous coupez de travers ou cousez en

zigzag cela ne se verra pas et, en plus c'est un peu élastique. Vous pouvez aussi prendre du jersey, plus fin qui sèchera plus rapidement. On trouve également en ligne du tissu spécifique pare-battage traité anti UV, ce qui allongera leur durée dans le temps, mais sera forcément moins économique. Comment réaliser sa protection de défense ? Pour commencer vous devez mesurer la longueur et le diamètre de votre pare-battage. Dans notre cas il fait 60 cm de périmètre et 52 cm de longueur. Pour mesurer votre coupon de tissu vous devez ajouter 2 cm au périmètre et 4 cm à la longueur. Nous avons donc coupé un morceau de 62 cm sur 56cm.



En haut et en bas, prévoyez de coudre un rabat de 2 cm. Celui-ci vous permettra de passer un fil élastique pour serrer les extrémités. Ensuite pliez en deux votre tissu, endroit contre endroit dans le sens de la largeur (périmètre) et cousez à 1 cm du bord. Prenez soins de commencer après le rabat du haut, en terminant avant le rabat du bas, vous fermerez le passage de l'élastique. Soyez généreux, doublez vos coutures, cela ne coûte rien et ça durera plus longtemps.



pour la remettre à l'endroit et l'enfiler sur votre pare-battage. Reste à passer un fil élastique dans l'ourlet du haut et dans



celui du bas, serrer et faire un nœud.

Si vous avez des chutes de tissus, vous pouvez les convertir en gants de toilette, en serviettes, en lingettes ou même en sopalin réutilisable. Et pour un DIY* totalement écolo,

Une fois cousue, vous pouvez retourner votre chaussette

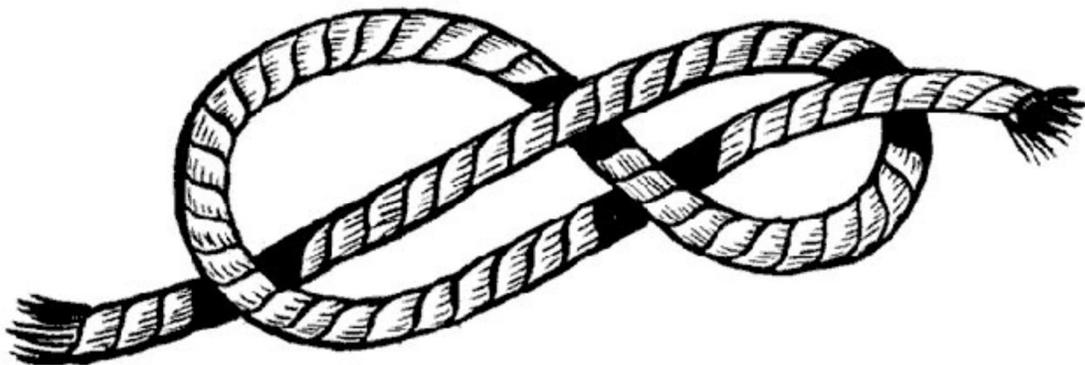
les chaussettes de pare-battage peuvent tout à fait être réalisées en serviettes de toilette recyclées.

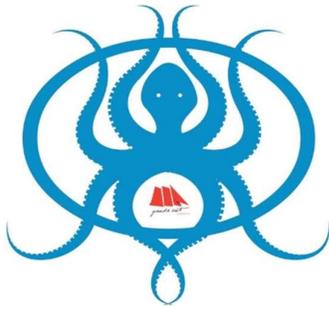
La rédaction.

*DIY Do It Yourself

Faites-le-vous-même.

Si vous souhaitez un tutoriel sur un nœud en particulier, n'hésitez pas à me contacter via chainedencre2a@gmail.com je partagerai avec plaisir dans une prochaine édition.





Aout 2022

Fiche Technique

Navigation : Echelle de Beaufort Quesque c'est ???

L'échelle de Beaufort tient son nom d'un amiral anglais du 18e siècle, Francis Beaufort, qui inventa, en pleines guerres napoléoniennes, une échelle empirique de mesure de la force du vent ,et donc de l'état de la mer.



L'amiral Francis Beaufort

Jeune, l'amiral Francis Beaufort vécut un naufrage à l'âge de 15 ans, qui traumatisa à ce point l'officier de marine en devenir, qu'il en développa une véritable obsession pour l'hydrographie et la météorologie. L'Amirauté britannique d'alors était engagée dans une guerre à outrance avec la France napoléonienne. La Grande-Bretagne lançait annuellement

des dizaines de vaisseaux de guerre neufs. La standardisation étant désormais la norme dans la construction militaire navale, il était temps de standardiser les manœuvres à bord des bateaux de la Royal Navy. La formation des officier de marine de la Royal Navy se trouva drastiquement écourtés en ces périodes de guerre et les fringants jeunes officiers manquaient d'expériences. C'est ainsi que Francis Beaufort en vint à concevoir une échelle de mesure empirique composée de 13 grades, dont chacun décrit une

“fourchette” de vitesses du vent. Les travaux de Francis Beaufort reçurent un chaleureux accueil de la part de l'amirauté. Casses, naufrages et démâtages restaient relativement fréquents et la nécessité d'éditer un guide de manœuvre dont le respect constituerait une obligation pour les futurs officiers de la Royal Navy se fit alors cruellement sentir. L'échelle de Beaufort servit de cadre d'estimation de vitesse du vent à ce guide de manœuvre.

Le principe de l'échelle de Beaufort



BSF	Qualification du vent	Vitesse (nœuds)	Vitesse (km/h)	Etat de la mer	Indices à terre	Pour la navigation
0	Calme	Moins de 1	Moins de 1	Miroir	Fumée verticale	Pas de vent
1	Très légère brise	1-3	1-5	Quelques rides	Fumée indique le sens du vent	Pétrole
2	Légère brise	4-6	6-11	Vagues lattes non déferlantes	Les feuilles des arbres bougent	Quasi-pétrole
3	Petite brise	7-10	12-19	Quelques moutons	Les feuilles bougent en permanence	Temps de demouille
4	Jolie brise	11-15	20-28	Petites vagues, nombreux moutons	La poussière vole	Tout dessus sans stress
5	Bonne brise	16-20	29-38	Vagues modérées, nombreux moutons	Les petits arbres balancent et tous les bouppiers bougent	On est prêt à réduire
6	Vent frais	21-26	39-49	Crêtes d'écume blanchâtres, embruns	Le vent siffle	2 ris dans GV et agencis bien roulé
7	Grand vent frais	27-33	50-61	Trainées d'écume, lames déferlantes	Tous les arbres bougent et il faut déployer des efforts pour marcher contre le vent	3 ris dans la GV et tourmentin
8	Coup de vent	34-40	62-74	Tourbillons d'écume, trainées d'écume	Quelques branches cassent, marcher devient difficile	Sans voiles de gros temps, on reste au port
9	Fort coup de vent	41-47	75-88	Grosses lames déferlantes	Dégâts aux bâtiments possibles	Au port, on affale la bôme dans le cockpit, et on l'arrime. Contrôle des amarrés.
10	Tempête	48-55	89-102	Très grosses lames à longue crête, surface de l'eau blanche, visibilité réduite	Rare à terre, gros dégâts	On dort à l'hôtel
11	Violente tempête	56-63	103-117	Lames exceptionnellement hautes. Mer recouverte de bancs d'écume blanche. Visibilité réduite	Très rare à terre, gros dégâts	On localise son contrat d'assurance
12	Ouragan	63 et +	117 et +	Air plein d'écume et d'embruns. Mer entièrement blanche. Visibilité fortement réduite.	Etat de catastrophe naturelle	On se met en sécurité dans un bâtiment adéquat

En pratique, pour classer la vitesse du vent en degrés Beaufort, il convient d'en mesurer la vitesse moyenne durant une période de 10 minutes. On les classe ensuite en 13 catégories, les 13 degrés Beaufort. Les effets du vent sur la mer ou sur des objets familiers, tels que les arbres ou la fumée, la végétation, sont grossièrement similaires, où que se trouve l'observateur sur le globe. Ce constat permet alors, à l'observateur entraîné, d'approcher le degré Beaufort en fonction des observations qu'il est capable de faire. C'est très pratique pour le navigateur qui peut alors, depuis la terre, se rendre compte de l'état de la mer sur son lieu de mouillage ou

au large, même s'il a quitté son bord et ne dispose plus de vision directe sur l'affichage de son anémomètre.

L'utilisation actuelle de l'échelle de Beaufort

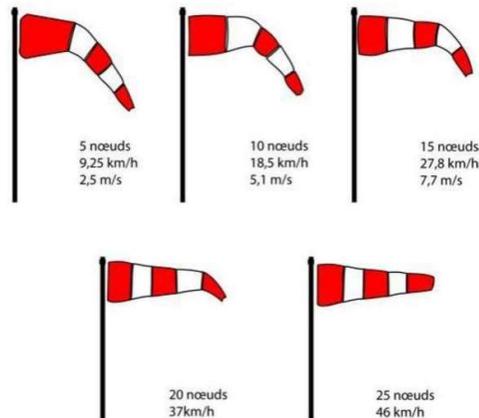


Même si l'appareillage moderne installé à bord de tous les navires de croisière comporte un anémomètre digital capable d'évaluer avec précision la vitesse du vent, l'échelle de Beaufort permet d'exprimer clairement la situation météorologique dans laquelle on se trouve. C'est ainsi que les bulletins météorologiques marins sont exprimés en degrés Beaufort lorsqu'il

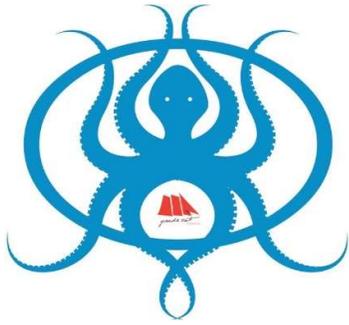
s'agit de la vitesse du vent. Lorsque la vitesse du vent dépasse les 7 Beaufort, les CROSS émettent d'ailleurs un BMS (un bulletin météorologique spécial). Au bar du port, on entend souvent un commentateur évoquer un vent de X degré Beaufort avec des rafales à Y degré. Ce procédé descriptif est inexact, le degré Beaufort se rapportant exclusivement à une vitesse moyenne du vent. L'échelle de Beaufort ne doit pas être confondue avec celle de Douglas, à 9 degrés, qui décrit les conditions de mer.

La Rédaction.

Le corps d'une manche à air est divisé en 5 anneaux de couleur, successivement oranges et blancs. Ce n'est pas par hasard, chaque anneau représente 5 nœuds de vent. Ainsi une manche à air est capable de vous indiquer le vent compris entre 0 et 25 nœuds.



Voilà pour la théorie, car dans la pratique, les choses sont moins nettes que cela, et seul un bon anémomètre saura vous renseigner sur la véritable force du vent.



Aout 2022



Fiche Pratique

Comment était la vie à bord d' un bateau de pirates ?

Un équipage de pirates ne se résume pas à une simple meute d'assassins vivant sur un navire : chacun des membres a un rôle et des responsabilités spécifiques, et tous ceux qui se dérobent à leurs devoirs sont soumis à de sévères châtements. Voici quelques-uns des rôles courants que l'on trouve généralement sur un bateau pirate. S'ils ne sont pas systématiquement représentés sur tous les navires, ces détails aideront nos lecteurs à comprendre les devoirs quotidiens de leurs personnages.

Maître d'équipage. Le maître d'équipage, ou **bosco**, est responsable du pont supérieur du navire et de tout ce qui se trouve au-dessus. Il est donc en charge de tous les cordages, des gréements, des ancres et des voiles.

Au début de la journée, le maître d'équipage et ses hommes lèvent l'ancre, hissent les voiles et font un rapport sur l'état général du pont du navire au capitaine. Étant donné qu'il supervise nombre des travaux de base quotidiens du navire, le maître d'équipage est souvent chargé de veiller à maintenir la discipline et à dispenser les punitions qui s'imposent.

Mousse. Au service du capitaine et des autres officiers, ce membre d'équipage situé au bas de l'échelle, et souvent jeune, aide les autres marins dans leurs devoirs et accomplit différentes courses sur tout le navire, ce qui exige une certaine compréhension de presque tous les rôles que l'on trouve à bord du navire.

Capitaine. Autorité suprême du navire, sa parole fait loi à bord. Le capitaine décide où voguer, que piller et qui placer aux autres postes du navire, entre autres capacités de commandement, très nombreuses. Cela dit, commander un navire est souvent un exercice périlleux car le capitaine est avant tout chargé d'assurer le succès de son navire et de son équipage. S'il devait échouer dans sa tâche, le risque de mutinerie deviendrait bien réel.

Charpentier/chirurgien. Peu importent les enchantements ou les onguents alchimiques qui améliorent les bateaux pirates, les navires sont quand même faits de bois jusqu'au cœur et jusqu'à l'os. Cette simple réalité fait du poste de charpentier l'un des plus importants à bord de tout navire. Les charpentiers sont

principalement responsables de l'entretien du navire sous les ponts, où ils dénichent et colmatent les brèches, réparent les dégâts et remplacent les mâts et les vergues. Comme il est le membre d'équipage le plus compétent pour manier la scie, le charpentier officie également comme chirurgien (les os se découpent tout aussi facilement que le bois).

Coq et Maître Coq. Si le quartier- maître est, en principe, celui qui partage les rations, le cuisinier et son apprenti sont ceux qui préparent et servent les repas à l'équipage. Bien que certains navires mieux équipés emploient des cuisiniers compétents pour s'occuper du capitaine et des officiers, beaucoup de cuistots sont choisis parmi les membres d'équipage diminués suite à une blessure, ce qui leur permet de continuer à servir à bord après leur traumatisme.

Maître d'armes. Chargé de veiller à la sécurité du navire, à la bonne condition physique de l'équipage et à l'application de la justice, le maître d'armes est

souvent l'un des officiers les plus craints et redoutés du navire.

Maître artilleur. Le maître artilleur est responsable de toute l'artillerie du navire, veillant à ce que l'humidité et la rouille ne détruisent pas les armes et à ce que l'équipage sache comment s'en servir. Sur les navires équipés d'armes à feu, le maître artilleur entretient les canons, l'ensemble des armes à feu et

les réserves de poudre.

Sur les navires ne possédant pas de telles armes, il entretient les balistes, les catapultes, etc.

Quartier-maître. Le quartier-maître est chargé de veiller aux provisions et aux objets stockés sur le navire. Il entretient les réserves de vivres et les stocks d'armes, il supervise la distribution des aliments au cuisinier et il distribue les rations de rhum à l'équipage.

Gabier. Les gabiers s'occupent des

gréements et déploient les voiles.

En combat, leur rôle est l'un des plus dangereux après celui de l'équipe d'abordage, puisqu'ils attirent les navires ennemis suffisamment près pour que les autres puissent les aborder.

Moussaillon. Le moussaillon est celui qui nettoie les ponts. En argot, ce terme désigne également tous les membres d'équipage de base ou sans compétence.

La Rédaction.



Les 10 Commandements



- 1 Le Capitaine toujours raison il a!
- 2 A bord le Capitaine au-dessus de dieu tu placeras!
- 3 Les rares fois où le Capitaine à tort à l'article 1 tu te réfèreras!
- 4 En tant qu'équipier ,humble tu resteras !
- 5 Le navire tu vérifieras!
- 6 A ton Capitaine tu obéiras !
- 7 Aimable et courtois tu resteras !
- 8 Ni en mer ni à terre, de rhum tu ne boiras !
- 9 Pour ton Capitaine tu cuisineras !
- 10 Toujours ton Capitaine tu défendras!

Le voilier est un microcosme avec des espaces restreints, il est nécessaire respecter les règles de conduite pour permettre à chacun un agréable séjour à bord. Ces notes découlent de l'expérience de plus de 40 ans de navigation, chacun les garde en évidence et essaie de les respecter, pour que cette fête devienne agréable pour tous ! Evitez au capitaine la tâche déplaisante de se rendre extrêmement désagréable !

Rappel de quelques règles à bord :

L'EAU : l'eau douce à bord est un bien commun et précieux, manifestement les réserves sont limitées si vous ne voulez pas être esclave des ports dans lesquels vous trouvez en haute saison ou dans certains endroits, ils ne sont pas toujours disponibles Contrôler le gaspillage et l'utiliser avec parcimonie.

L'eau provenant des robinets n'est pas potable !



L'ELECTRICITE: à bord il y a de l'électricité produite par les batteries et alimenté par des panneaux solaires qui doivent être bien gérés. Rappelez-vous de ne pas laisser les lumières inutiles allumées.

LES TOILETTES: laisser la salle de bain toujours propre désinfectée et assurez-vous qu'il n'y a pas de restes organiques ; l'utilisation des toilettes se fait avec de l'eau de mer. Ne jetez rien dans les toilettes, mettez le papier ou autre chose dans la poubelle prévue à cet effet. Evitons les dommages, il n'est pas facile de faire des réparations en mer.

LES PARTIES COMMUNES: évitez de laisser traîner vos affaires personnelles (vêtements, paréos, lunettes, livres etc... sur le pont, dans le carré de vie ou sur la table à cartes) car personne ne rangera les affaires des autres. Le désordre peut créer des problèmes de coexistence et de sécurité.

SUR LE PONT: pendant la navigation ou en dormant lors d'un mouillage ou au port le puit doit être exempt d'objets pour des raisons de sécurité. Les chaussures utilisées à terre ne sont pas utilisées à bord pour des raisons d'hygiène et doivent être rangées dans votre espace personnelle. Utilisez des chaussures appropriées uniquement durant la navigation ou manœuvre à la demande du capitaine. Avant de commencer la navigation il vaut mieux ranger ses affaires personnelles ; sur le pont, elles se mouillent et terminent à la mer.

SOUS LE PONT: nous vous rappelons d'éviter d'aller sous le pont ou dans les cabines en étant mouillé d'eau de mer ou d'eau douce, procurez-vous ce dont vous avez besoin avant de vous baigner. Ne marchez pas sur les canapés et ne placez pas de nourriture dessus.

TOUR DE CORVEE: les participants sont appelés à collaborer, à tour de rôle, aux tâches de la cuisine, faire la vaisselle, mettre en place, ranger, préparer les repas ; même ceux qui ne sont pas de service peuvent apporter une aide par eux-mêmes pour satisfaire le groupe ! chacun, lors de l'utilisation du réfrigérateur doit remplacer les boissons.

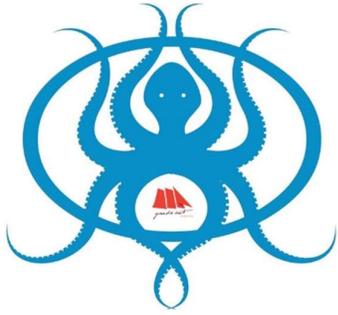
LE SOMMEIL: à bord chaque bruit est amplifié, pour permettre aux invités et au capitaine de se reposer (le repos du capitaine est essentiel pour la sécurité) vous devez limiter le volume de vos activités de 23h00 à 8h00 (sauf pour d'autres besoins de navigation), éviter d'utiliser la cuisine, marcher sur le pont (si nécessaire avec un pied marin léger).

LA FUMÉE: beaucoup viennent en bateau pour respirer de l'air pur, le fumeur doit le respecter, vérifier dans quel sens le vent souffle ! Il est obligatoire de ne pas fumer près des voiles et à l'intérieur du bateau. La cendre salit beaucoup Le tissu et si elle pénètre dans les yeux, elle brûle !...

LA SECURITE: votre capitaine et son équipage seront avant tout ceux qui veilleront à votre sécurité. À bord : établir une relation de pleine confiance et toujours suivre les conseils et les indications du capitaine.

Le Président.

Différentes règles de vie en communauté que vous trouverez à bord de notre goélette. Pour le bien de tous merci de les respecter.



Aout 2022

Citations de Saison

Grande Zot

** Plus la mer baisse, plus les rochers montent.*

Plus l'amer est haut, plus la mer est basse.

** Les mouettes naissent des mouchoirs que l'on agite au départ du bateau.*

** Comme il ne pouvait contrôler ni le vent, ni la femme, l'homme inventa les voiles ...*

** Les navigateurs sont l'inverse des camemberts : ceux qui coulent ne sont pas les meilleurs !*



Glossaire

Approximatif et déjanté des termes de marine

Abattre

D'une voix mâle, le capitaine lança au barreur « Abats, Abats ! » Et que croyez vous que fit ledit barreur ?

Non, il ne sortit pas sa hache pour abattre un mât.

Pas non plus son pistolet.

Pas davantage, il ne quitta son poste pour descendre à la cuisine préparer des rognons...

Notre barreur, tout simplement, et par un élégant mouvement de barre, fit s'écarter le bateau du lit du vent.

Et puisque vous me le demandez, je précise que le lit du vent n'est pas l'endroit où se couche Eole, mais l'endroit d'où vient le vent.

Il est des voiliers qui fuient le lit (du vent), on les dit « mous » ; d'autres au contraire, qui montant au lit (du vent), on les dit « ardents ».

Toute comparaison avec certaines personnes que vous connaissez n'engage que vous, je ne voudrais pas choquer.

Tiens, à propos un de ces jours, il faudra que je vous dise comment « choquer » une voile sans être impudique ni tenir de propos contraires à la morale et aux bonnes mœurs .



ThB.

Illustration : Lucas-Tosi.



Où sont les Femmes ?...

Où sont les femmes ? De nos jours nous parlons de parité, en économie c'est un principe, en politique c'est une action en faveur de l'égalité...



Et bien les femmes (sans féminisme exacerbé) sont où elles veulent être !

Et sur GrandeZot , elles sont de plus en plus partantes pour hisser les voiles, tenir la barre, être numéro 1 ou autre.

Quel plaisir de se sentir marin à part entière et non entièrement à part .

Nos petites équipières de ces dernières semaines, nous ont bien prouvé qu'elles pouvaient allègrement traverser la mer immense. Grande Zot leur a permis de naviguer à son bord d'Ajaccio à Hyères en parité 3 filles 3 garçons. Bon oui il y avait le capitaine, mais lui, il surveillait la bande de marins !!

Puis de Hyères à Marseille, Barcelone, Bastia, Marseille, Ajaccio

La boucle était bouclée.

Nous sommes partantes pour la navigation mais beaucoup de femmes bénévoles participent aussi à l'entretien de notre belle dame .

Nous apprenons le ponçage, le vernissage, la peinture, l'électricité, la carène etc. Tout est bon à apprendre.

Actuellement notre belle dame se présente au soleil en face du port d'Ajaccio.

Pourquoi les bateaux sont souvent considérés comme étant des femmes ? Et pourquoi une figure de proue?

Selon le Musée impérial de la guerre, il s'agit probablement d'une tradition ancienne, remontant aux Romains et aux Grecs, qui estimaient que leurs navires étaient sous la protection de déesses mères. Il est intéressant de noter qu'en allemand, les navires ont traditionnellement été appelés "il". Une grande partie de notre terminologie de la voile, en anglais, est d'origine néerlandaise, mais dans la plupart des langues germaniques, le mot " ship " n'est pas un nom sexué — il est neutre. En français, autre point d'origine possible, les termes pour les différents navires sont soit masculins soit féminins selon leur taille et leur type .

Une autre source possible est l'italien, car l'Angleterre (comme d'autres pays européens) a engagé beaucoup de navigateurs italiens entre le XIVE et le début du XVIe siècle. Barca est féminin.

Un petit article sur « Ça m'intéresse » Décrit assez bien la légende de la figure de proue.

Parce qu'une femme en chair et en os porte malheur. Les équipages ayant été longtemps uniquement masculins, une femme ne pouvait qu'y semer la discorde... Sa présence était donc souvent réduite à un buste avantageux, à l'avant du bateau, représentant une divinité protectrice.

Au fil du temps, et selon les régions, les superstitions varient.

Avocats, prêtres... La liste est longue des passagers indésirables, car plus que tout autre, le marin est superstitieux. Pendant des siècles, la mer a été un milieu dangereux et mystérieux où l'homme ne s'aventurait qu'après s'être assuré toutes les protections possibles pour bénéficier d'une bonne traversée. On évite ainsi d'appareiller un vendredi, encore moins un jour en 13 ou d'allumer sa cigarette à la flamme d'une bougie, ce qui, au XIXe siècle, revenait à priver d'un don la Société des Hospitaliers Sauveteurs Bretons (ancêtre de la SNSM), qui vendait des allumettes.

Au fil du temps, et selon les régions, les superstitions varient. Mais aujourd'hui encore, le skipper Jean Le Cam avoue éviter de prononcer le mot « lapin », ce maudit rongeur capable d'ouvrir des voies d'eau. Enfin, pas question de quitter le port sans avoir baptisé dignement son bateau. Une tradition qui remonterait à la légendaire guerre de Troie durant laquelle, pour faire souffler les vents, Agamemnon dut sacrifier sa fille. D'abord symbolisé par une libation de vin rouge, le sacrifice se fait désormais au champagne ! Une tradition boudée par la compagnie White Star Line en 1912, quand elle lança sur les mers... le *Titanic*. CQFD ! Enfin, une autre superstition veut qu'on ne change pas le nom d'un bateau où qu'on prononce le mot corde ! Mais ça, c'est encore une autre histoire !

Dominique .



Aout 2022

Un Peu d'Histoire...

LA BATAILLE NAVALE D'ALALIA

Entre le Xème et le VIIIème siècle avant notre ère, des Grecs venus de Grèce continentale fondèrent la cité de Phocée dans le golfe de Smyrne, en Turquie actuelle.

Cette cité se développa rapidement et, grâce à l'invention du pentécontère, un vaisseau de trente cinq mètres de long pour cinq de large et doté de deux rangs de 25 rameurs chacun, Phocée installa des colonies partout en Méditerranée occidentale : Massilia, Avenio, Antipolis, Nikaïa, et Alalia¹, pour ne citer qu'elles.

Alalia, l'actuelle Aleria, constituait un comptoir idéal : point stratégique sur les routes maritimes de Sardaigne, du golfe du Lion, de la Sicile et de l'Afrique du Nord et juste en face des ports Etrusques, la cité bénéficiait des richesses d'une plaine fertile au débouché du Tavignano et d'un arrière-pays riche en cuivre, fer, plomb argentifère, chaux...

Mais la prospérité d'Alalia commença à inquiéter les cités Etrusques et Carthagoises qui craignirent la concurrence de ce centre commercial

qui devint d'autant plus important que sa population s'accrut considérablement après la prise de Phocée par les Perses en 545 av.-J.C. et l'exil qui s'en suivit des Phocéens de métropole vers les colonies, dont la riche Alalia.

D'après le récit qu'en fit Hérodote, seul historien à rapporter cet épisode, pour finir d'inquiéter ses concurrents, Alalia s'adonnait à la piraterie maritime intensive, perturbant ainsi le commerce de ces cités. C'est ce qui, toujours selon Hérodote, motiva une coalition entre Etrusques et Carthaginois pour chasser l'encombrant et « sans gêne » voisin Phocéen d'Alalia.

Laissons un instant la parole à Hérodote : « « Comme ils razziaient tous leurs voisins, Tyrrhéniens et Carthaginois s'entendent pour lancer contre eux leurs navires au nombre de soixante pour chacun. Les Phocéens armant eux aussi leur flotte, forte de soixante navires, les affrontent dans la mer appelée Sardonienne. Le résultat du combat naval fut pour les Phocéens une

victoire cadméeenne² ... Ils regagnèrent Alalia, prirent à bord leurs enfants, leurs femmes et tout ce que leurs navires pouvaient porter du reste de leurs biens et après avoir abandonné la Corse ils firent voile vers Rhégion³...».

Il n'y a guère de trace de cet épisode et l'on sait qu'Hérodote a largement romancé son récit, comme il était alors d'usage. Encore aujourd'hui, on s'interroge sur la date (\pm 540 av. J.C.) et la localisation exacte de cette bataille navale qui opposa 180 unités, selon le chroniqueur.

Les rameurs de pentécontère n'étaient pas des esclaves mais des guerriers libres qui montaient à l'abordage des navires ennemis éperonnés.

Bien que les Phocéens d'Alalia soient sortis vainqueurs de cette imposante bataille navale, celle-ci vit la perte ou la prise par la coalition, des deux tiers des navires phocéens et le reste de la flotte emporta une partie de la population en Calabre et à Massilia.

¹ Marseille, Avignon, Antibes, Nice Aléria.

² =Une victoire à la Pyrrhus i.e qui provoque la ruine du vainqueur.

³ Actuelle Reggio de Calabre.

Mais, contrairement aux propos d'Hérodote, l'archéologie montre que tous les grecs ne quittèrent pas Alalia et de nombreuses traces attestent de la présence d'une population grecque à côté des Etrusques et Carthageois bien-au-delà de la fameuse bataille navale.

La Bataille d'ALALIA

La cité d'Alalia se mélanga fortement à partir de cette époque et continua de prospérer sous la courte domination des Etrusques, puis des Syracusains et des Carthageois qui se montrèrent les plus violents et s'attirèrent une forte opposition de la population Corse.

Mais la Rome grandissante ne supporta pas longtemps la puissance de Carthage et à l'issue des guerres puniques, Alalia devint Romaine, comme bientôt tous les rivages de Mare Nostrum.

De la même façon que, contrairement au récit d'Hérodote, la bataille d'Alalia ne vit pas la disparition totale des Phocéens de Corse ni de leur influence commerciale en Méditerranée, il semble aujourd'hui attesté que ce n'était pas la soi-disant piraterie des Phocéens qui provoqua la bataille d'Alalia. Plus prosaïquement les intérêts économiques furent certainement à l'origine du conflit :

les Etrusques et Carthageois jusqu'alors commercialement dominants ne supportèrent pas de voir émerger une cité rivale leur rafler leurs « parts de marché ». L'emprise commerciale grandissante d'Alalia sur le monde d'alors, plus sûrement qu'une prétendue piraterie, fût à l'origine d'une des plus grandes batailles navales de l'antiquité.

Le « monde moderne » n'a rien inventé de bien original en la matière.

ThB.



Adhésion N° _____



info@grandezot.fr

Le Club

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 - 06 30 21 20 63 - 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 humanitaire. 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 a 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°5



Aout 2022

Chaîne 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*



grandezot2a

Siege : Mairie Annexe 20166 Pietrosella

Courrier : Association Grande Zot 149 Domaine de Suartello 20090 Ajaccio

info@grandezot.fr - www.grandezot.fr - associationgrandezot@gmail.com



06 30 21 20 63

