

Newsletter

N°5

MARS 2022



L'EDITO

Henri ESCOJIDO

PAVILLONS : BON USAGE

Bernard CEAS

DECISIONS DU CD

Jérôme CORTI

SNM : ENVIRONNEMENT

La REDACTION

LA PESTE MARSEILLAISE

Martine UGLIONE-CEAS (Episode 02)

TRADITION REGATES

LADY FIRST, TONNERRE de GLEN

LA TRANSQUADRA REPART

La REDACTION

LA SNM AIME LA SNSM

La REDACTION

SOCIETAIRE EN CROISIERE

La REDACTION

LE CALENDRIER AFYT

Chantal BENIGNI

L'EXPERT MARITIME

La REDACTION

ANIMATIONS 2022

Marc BEAUMONT

SOMMAIRE DU N°05 15 Mars 2022

L'EDITORIAL

Henri ESCOJIDO -----Page 03

DU BON USAGE DES PAVILLONS

Bernard CEAS----- Pages 04 à 10

LES REGATES AFYT 2022

Chantal BENIGNI ----- Page 11

TRADITION REGATES

Figaro, RORC, TransQuadra-----Pages 12 à 13

LA PESTE (épisode 2 sur 3)

Martine UGLIONE-CEAS-----Pages 14 à 18

LA NAUTIQUE ET L'ENVIRONNEMENT

Presse locale -----Pages 19 à 22

PORTRAIT : L'expert maritime

LA REDACTION -----Pages 23 à 25

LA SNM AIME LA SNSM

LA REDACTION -----Page 26

DECISIONS DU COMITE DIRECTEUR

Jérôme CORTI -----Page 27

COMMISSION ANIMATION 2022

Marc BEAUMONT-----Pages 28 à 30

SOCIETAIRES EN VADROUILLE

La REDACTION ----- Pages 31 à 32



LA NAUTIQUE NEWS LETTER EST UNE
PRODUCTION DE LA SNM

Directeur de publication :
Henri ESCOJIDO, Président de la SNM

Commission Communication :
François JALINOT

Rédaction / Coordination
Bernard CEAS

Autres membres du Comité de Lecture :
Jérôme CORTI
Chantal BENIGNI
Jean François ISNARD
Pierre SATHAL
Martine UGLIONE-CEAS

Correctrice :
Anne GHIO

L'EDITO

Henri ESCOJIDO

Chères amies, chers amis,

En ce matin pluvieux, situation d'une grande rareté depuis le début de cette année 2022, je suis heureux de rédiger l'éditorial du numéro 5 de notre Newsletter. Les retours concernant cette publication sont tous positifs et cela mérite d'être signalé. Je remercie en votre nom Bernard CEAS ainsi que les rédacteurs qui ont contribué à son contenu et j'en appelle à toutes les bonnes volontés pour l'édition suivante.

Nos coureurs ont porté haut nos couleurs cette année et nous pouvons être fiers de l'image qu'ils donnent de notre Club.

Après ces longs mois de contraintes sanitaires, la Nautique reprend ses activités et nous retrouverons avec grand plaisir les moments de partage qui nous ont fait partiellement défaut ces derniers mois.

La cinquante-sixième SNIM aura lieu du 15 au 18 Avril, pendant le week-end pascal, selon la tradition.

Je remercie par avance tous les sociétaires qui seront appelés à libérer les places destinées aux nombreux coureurs attendus.

Comme nous l'avons fait l'an dernier, nous avons prévu de recevoir les délégués de pannes lors du prochain comité directeur. Nous ferons le point sur les actions en cours ainsi que sur les suites données à leurs propositions précédentes.

D'importants travaux portant sur notre pavillon doivent être entrepris. Je remercie Nicolas Daher qui travaille avec une grande efficacité sur ce dossier.

A ce sujet, une information complète sera diffusée à tous les sociétaires lors de notre prochaine assemblée générale afin qu'ils soient en mesure de valider les interventions prévues en connaissance de cause.

Nos bateaux vont sortir de leur demi-sommeil hivernal et nous allons accompagner leur réveil avec l'attention qui convient en prévision des belles journées de navigation à venir.

Amicalement.



DU BON USAGE DES PAVILLONS

Bernard CEAS



L'étiquette navale impose quelques règles qu'il est toujours bon de rappeler même si elles ne sont pas toujours appliquées. En effet, en mer, à la différence du football, un jeu de gentlemen pratiqué par des voyous et du rugby, jeu de voyous pratiqué par des gentlemen, il s'agit d'une activité noble, pratiquée par des marins respectueux du milieu et des autres. Comme sur un green, influence anglaise, chacun se doit de respecter une certaine étiquette....

Pour tous les amoureux de la marine traditionnelle, il existe une culture maritime qui demande à respecter une certaine éthique. Sans être jusqu'au-boutiste, il est intéressant de la connaître pour ne pas froisser les susceptibilités des autres marins et particulièrement des étrangers rencontrés.

Tout d'abord, côté lexique, il sera bon de rappeler qu'il n'y a aucun drapeau à bord. On utilise uniquement des pavillons.

QUELQUES REGLES DE BASE DU CODE MARITIME

Un pavillon se hisse toujours à fond de drisse, au plus haut. Seule tolérance, un pavillon bloqué à mi- drisse, semblerait indiquer que le capitaine serait en position où tout dérangement deviendrait un tant soit peu gênant.

On n'installe jamais deux pavillons sur la même drisse. Seuls les pavillons du "code international des signaux" peuvent être superposés pour signifier un message.

Si l'équipage a entièrement quitté le bord, on doit normalement affaler tous les pavillons. Est-ce une astuce pour éviter les vols, ou risquer de nos jours de les provoquer ?

Un pavillon ne s'affale pas (comme une voile) mais il s'amène, sauf le pavillon national qui lui se rentre...

LE PAVILLON NATIONAL

Ce pavillon est aussi appelé "les couleurs". Il sert à identifier la nationalité du navire. C'est le plus grand de tous les pavillons, mais aussi celui qui est obligatoire. Sa taille doit rester proportionnelle au navire. Il s'envoie tout à l'arrière du bateau sur une hampe. Souvent par défaut, on le positionne sur le pataras des voiliers.

Le pavillon français est constitué de trois bandes qui ne sont pas toutes de largeurs égales, comme notre drapeau national. Le pavillon lui, diffère en pourcentage de taille : bleu 30%, blanc 33%, rouge 37%, ceci afin de donner l'impression d'avoir trois bandes égales lorsque ce pavillon flotte au vent. Il faut respecter une répartition égale de ces trois couleurs, car le bleu se voit plus que le rouge puisqu'il est attaché au mâtereau.

Par respect pour son pays et les pays visités, on essayera de conserver un pavillon toujours en bon état.



Il est obligatoire, car le bateau est une portion du territoire national et se doit donc d'être aux couleurs de son pays pour signaler son appartenance à celui-ci.

Il doit se fixer théoriquement sur le haut du mât d'artimon, concernant les ketchs, mais les voiliers n'étant généralement équipés que d'un seul mât, on le fixe donc à

l'arrière du bateau, sur une hampe ou un mâtereau spécifique, légèrement incliné vers l'arrière. Il doit être fixé sur une drisse pour être levé en cas de salut. "*Peu de personnes le savent, mais le pavillon national doit être fixé de sorte que quand il n'y a pas de vent, la toile doit affleurer l'eau*", difficile sur certains navires, en particulier sur un trawler....

Le commandant, comme pour un nombre important de responsabilités, est le seul maître à bord en mesure de gérer les pavillons du bord et leur usage.

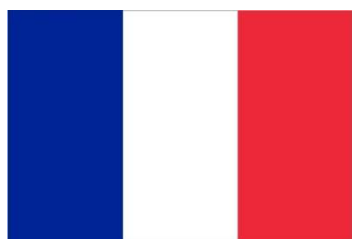
Il est très rare que les plaisanciers arborent un drapeau de taille convenable, respectant les proportions. La plupart des drapeaux nationaux sont ceux utilisés pour les bâtiments officiels et non pas pour les bateaux. On trouvera la plupart du temps le pavillon correct chez tout bon shipchandler, dans tous les ports de France.

Dans la nouvelle Division 240, qui est entrée en vigueur depuis le 1^{er} mai 2018, il est stipulé que le pavillon national doit être porté dans les eaux internationales (ça ne l'était pas avant) ainsi que les dimanches, les jours fériés et les fêtes légales, lorsqu'il y a quelqu'un à bord.

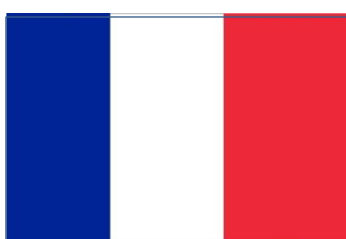
Quand le bateau n'est plus occupé, on doit en effet ramasser en théorie son pavillon, ce qui est rarement effectué. Enfin, il doit être hissé au lever du jour (8 h) et ce jusqu'à 20 h ou au coucher du soleil.

En mer, il est obligatoirement hissé pour identifier le bateau, c'est-à-dire aux entrées et sorties des ports et en vue de bâtiments de guerre, de navires français ou étrangers, de bâtiments de surveillance ou de police maritime.

En eaux étrangères ou internationales, le pavillon national doit être porté en navigation de jour.



Drapeau Français
(Mairies ou bâtiments officiels)



Pavillon
Maritime

Emplacement du pavillon national :

Sur les voiliers.

Il se porte à la poupe au milieu du tableau arrière sur un mâtereau légèrement incliné vers l'arrière.

Sur un deux mâts, il peut être arboré sur le mât d'artimon.

On évitera de l'installer sur un pataras ou un hauban sauf sur les petites unités.

Sur les vedettes à moteur.

Deux possibilités :

Soit à la poupe sur un mâtereau légèrement incliné vers l'arrière installé au milieu du tableau arrière ou à tribord,

Soit sur un mâtereau sur le toit de la timonerie.

LE PAVILLON DU CLUB

C'est le pavillon de votre propre club, on dit aussi « guidon » du club. Par défaut, il s'installe au point le plus haut de votre bateau. Sur les voiliers traditionnels, il s'installait tout en haut du mât. Avec l'apparition des nombreuses antennes qui occupent désormais le mât des voiliers, ce guidon a tendance à redescendre sous les barres de flèche tribord ou à l'étranger sur la drisse bâbord, la barre de flèche tribord étant occupée par le pavillon de courtoisie.

Le guidon est triangulaire, le battant étant égal au double du guindant.

Sur un bateau à moteur, vous pourrez installer un mâtereau spécifique à l'étrave, s'il n'y a pas de mât.

LE PAVILLON DE COURTOISIE

Par respect envers le pays que l'on visite, on envoie un pavillon du pays visité dans ses barres de flèche tribord (du mât le plus en avant). Ce pavillon est obligatoire et installé dès que l'on entre dans les eaux territoriales du pays concerné.

Plus petit que le pavillon national, la courtoisie veut qu'on le porte du lever au coucher du soleil et de 8h à 20h une fois au port.

Le pavillon de courtoisie n'est pas obligatoire, mais de bon goût. Parfois on envoie par excès traditionnel de courtoisie, un pavillon régional, dans les contrées à forte personnalité (Corse, Bretagne, ...).

Dans certains pays, c'est bien plus qu'une courtoisie, c'est une obligation.

Dans les eaux britanniques, c'est le « Red Ensign » qui est le pavillon maritime et donc le pavillon de courtoisie. Ne hissez jamais l'Union Jack ou la Croix de St George (drapeau anglais) sur votre bateau sous peine de tracasseries.



Red Ensign



Union jack

LE PAVILLON DE DEMANDE DE LIBRE PRATIQUE



Il s'agit du pavillon Q (en souvenir du temps où les navires restaient en Quarantaine). Ce pavillon s'envoie dans les barres de flèche bâbord. Il indique que vous demandez le droit de pénétrer et d'accoster dans les eaux du pays d'arrivée. Vous devez ensuite vous déplacer vers les bureaux des douanes pour effectuer les formalités d'usage pour le bateau (acte de francisation, attestation d'assurance) et les membres d'équipage (passeports).

Depuis la création de l'Union Européenne, cette pratique, tombée en désuétude, n'a plus cours en Europe, mais reste valable dans les autres pays. Une fois les formalités effectuées, on affale le pavillon.

LE PAVILLON DE PROPRIETAIRE

Ce pavillon est libre. Vous pouvez le créer à votre guise. Il s'envoie sous les barres de flèche tribord (sauf si elle est utilisée. Dans ce cas, il s'envoie à bâbord !...). Une fois envoyé, il signifie que le propriétaire est à bord. S'il est à mi- drisse, évitez de vous imposer, le capitaine a un câlin en cours !...

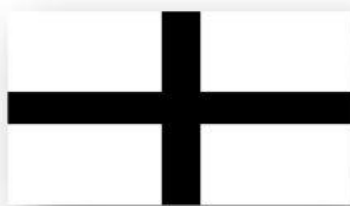
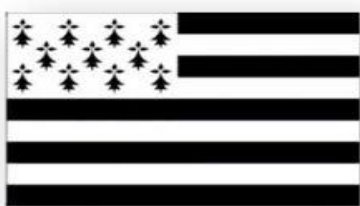
LES PAVILLONS REGIONAUX (Corse, Bretagne...)

Le pavillon breton est un pavillon de courtoisie et ne peut donc pas remplacer le pavillon national.

Il doit donc être hissé du côté tribord du bateau et en aucun cas à l'endroit où est placé le pavillon national, ni en dessous, ni au-dessus.

Pour l'anecdote, le pavillon breton "**Gwenn ha Du**" (dessous à gauche), que l'on peut voir flotter partout sur les bateaux n'est pas l'authentique pavillon breton.

Le vrai pavillon breton est un pavillon blanc avec une croix noire. Il date de l'époque où la Bretagne était indépendante et porte le nom de "**Kroaz Du**". (dessous à droite)



LE GRAND PAVOIS

Il s'agit d'envoyer tous les pavillons du "code international des signaux" sur une seule drisse allant de l'étrave à l'arrière du bateau en passant par la tête de mât. Le but est

alors de décorer le bateau pour les grandes occasions (réceptions, fêtes, cérémonies...).

Il se fait avec les 40 pavillons du code international des signaux (lettres, chiffres et substituts).

Il est hissé exclusivement au port, jamais en navigation.

Pour obtenir une distribution harmonieuse des couleurs et des formes, on respectera un ordre bien précis qui n'est pas celui de l'alphabet. La flamme du code n'est normalement pas utilisée, le pavillon national en aucun cas. Selon l'étiquette de l'Amirauté française. Une disposition élégante est composée de deux pavillons suivis d'une flamme, et ainsi de suite...



LE PETIT PAVOIS

Le petit pavois est utilisé pour honorer un pays ou un club.

Dans ce cas, le navire se limite à arborer un petit pavillon national à la proue, le pavillon du pays ou club à honorer en tête du plus grand mât (en lieu et place du guidon de club) et du pavillon national à la poupe.

Le respect du bon usage des pavillons pour le plaisancier est important, cependant pour rester tout à fait cohérent, il devient dérisoire si les règles de base d'étiquette et de courtoisie liées à la culture maritime ne sont pas respectées. L'association de ces deux codes nous permettra de sauver cette partie de notre patrimoine.

CALENDRIER AFYT 2022

29 Avril - 01 Mai

DAMES DE ST TROPEZ Saint-Tropez

info@snst.org - www.snst.org

20 - 22 Mai

LES VOILES DES CASSIS Cassis

voilesdecassis@gmail.com

www.portdecassis.com

01 - 05 Juin

LES VOILES D'ANTIBES Antibes

infos@voilesdantibes.com - www.voilesdantibes.com

09 - 12 Juin

PORQUEROLLES' CLASSIC Porquerolles

yachtclub-porquerolles@wanadoo.fr

13 - 15 Juin

COUPE DE PRINTEMPS DU YCF

Etape 1 - 13 Juin, Porquerolles - Sanary

Etape 2 - 15 Juin, Sanary - Marseille

yfc@ycf-club.fr - www.ycf-club.fr

17 - 19 Juin

CALANQUES CLASSIQUE Marseille

regate@lanautique.com - www.lanautique.com

23 Juin - 09 Juillet

TROPHÉE BAILLI DE SUFFREN

St. Tropez - Mahon - Carthage - Malte

lpskipper@gmail.com

www.tropheebaillidesuffren.com

22 Août - 02 Septembre

CORSICA CLASSIC Bonifacio - St Florent

tibo-com@wanadoo.fr - www.corsica-classic.com

20 - 24 Septembre

RÉGATES ROYALES Cannes

yccannes@wanadoo.fr - www.regatesroyales.com

25 Septembre

COUPE D'AUTOMNE DU YACHT CLUB DE FRANCE Cannes - St Tropez

yfc@ycf-club.fr - www.ycf-club.fr

26 Septembre - 01 Octobre

LES VOILES DE SAINT-TROPEZ Saint-Tropez

info@snst.org - www.lesvoilesdesaint-tropez.fr

TRADITION REGATES...

Prétendre que notre Club, né il y a 135 ans de la Société des Régates Marseillaise (encore bien plus ancienne), est une association de régatiers n'est pas une posture ! Pierre QUIROGA du Pôle Course SNM remporte la solitaire du Figaro, nos Minots sont premiers nationaux en IRC3, Tonnerre de Glen et Lady First qui ont trusté partout les places d'honneur, terminent 3^{ème} et 5^{ème} de la RORC 2022 (Royal Ocean Racing Club) en IRC0, lors de l'arrivée à Grenade. Dans la TransQuadra qui vient de se terminer au départ de Madère, nos Provençaux, bien placés lors de la première étape, se distinguent lors de l'arrivée au Marin en Martinique.....

LADY AND TONNERRE ON THE RORC !...

TONNERRE DE GLEN



LADY FIRST



LA TRANSQUADRA



Flotte Méditerranée – Étape 1 (RAPPEL)– Classement en temps compensé

- 1^{er} : Bruno Maerten/Olivier Guillerot (Figaro 2 - Shamrock V)
- 2^{ème} : Jean-Christophe Petit/Grégoire Comby (Sun Fast 3200 - Gilolo)
- 3^{ème} : Antoine et Julien Lacombe (JPK 10.10 - Bidibulle)
- 4^{ème} : David Benoit/Guillaume Barbet (Sun Fast 3200 - Marcher sur l'eau)
- 5^{ème} : Paul et Patrick Gaver (JPK 10.10 - Hathor V)

VOIR LES ARTICLES COMPLETS SUR LA SOLITAIRE DU FIGARO – LA RORC – LA TRANSQUADRA.../.... DANS LA REVUE ANNUELLE 2022 DE LA SNM. PARUTION 15 AVRIL 2022

LA « PESTE MARSEILLAISE » 1720-1722 (SUITE)

Martine UGLIONE-CEAS



RESUME de début d'article (paru dans la NEWSLETTER N°4)

Jean Baptiste CHABAUD, fils de pêcheur, est devenu avec le développement économique de Marseille, capitaine de vaisseaux. Après plusieurs voyages au Moyen-Orient, il s'apprête à quitter la cité phocéenne à bord du « Grand Saint Antoine », pour un voyage vers la Syrie et le Liban, pour un juteux commerce d'étoffe, de blé, de soude.... Des pays où les épidémies sont encore ravageuses !

EPISODE N°2 : LE VOYAGE FATAL

Ils sont donc quatre associés sur la valeur des marchandises commercées. Les règles de répartition (des bénéfices ou des pertes éventuelles !), sont immuables au profit des propriétaires, des associés sur la cargaison et des membres d'équipages qui ne sont pas salariés mais intéressés au résultat.

Le capitaine est responsable du choix de l'équipage, plus d'une trentaine de personnes. L'armateur souvent lui adjoint son représentant, histoire de conserver un œil sur son investissement et aider, voire prendre la direction des opérations

marchandes. L'entreprise est souvent familiale et l'on va retrouver le frère de Jean Baptiste, Jacques, en capitaine en second et un cousin, autre Jacques qui sera écrivain de bord, un rôle capital concernant le livre de bord, mais aussi l'inventaire marchandise et les transactions. Ces écritures sont remises aux autorités compétentes pour vérification...

Il y a également un lieutenant, censé pouvoir suppléer au capitaine, et son second, un « pilote », marin très expérimenté porteur d'une large responsabilité, un « bosco », véritable chef d'équipe qui fait le lien entre les matelots et l'état-major du navire. Il y a aussi un « timonier » qui a pour rôle d'utiliser les instruments du bord : sablier pour le temps, sonde à main pour la profondeur, planche de loch avec laquelle on laisse filer les nœuds pour savoir la vitesse, compas (non compensé !) et arbalestrille, bâton avec lequel on est censé mesurer la hauteur des astres.... Le « canonier » depuis l'ordonnance de Colbert (1681), est censé défendre le bateau par la poudre si besoin. « L'aumônier » imposé par Colbert est souvent oublié, en l'occurrence il s'agira là, d'un pèlerin voyageant vers Jérusalem. Enfin le « chirurgien » est souvent recruté plus pour ses vertus de manœuvres que ses compétences à amputer une gangrène. Il a cependant pour rôle de détecter et signaler toute apparition de maladie (contagieuse !), qui pourrait se déclarer à bord. Les matelots et les mousses, corvéables à merci n'ont aucun droit que des devoirs et risquent punitions corporelles, voire la mort, en cas de désertion ou autre.

Le Grand Saint Antoine quitte le Vieux Port le 22 juillet 1719, muni des documents officiels garantissant toute impossibilité de contrebande. Il ne va pas très loin ce premier jour et mouille dans les îles (Frioul, Riou ?). L'histoire ne précise pas s'il affronte ensuite le Cap Corse et le Libeccio, les Bouches de Bonifacio et le détroit de Messine, hantise des navigateurs, ou s'il laisse Corse et Sardaigne à bâbord... Fin août 1719, le Grand Saint Antoine est en vue des côtes turques, devant Smyrne, la « perle de l'Orient », après un mois de traversée.

En dehors des épidémies de peste qui sévissent ici et quelques tremblements de terre, l'escale est agréable, sauf pour le « maître d'hôtel » du bateau, qui est autorisé à débarquer. On charge du blé pour Chypre. A Seyde au Liban, on embarque en guise de lest retour cinq cents sacs de cendres de roquette (soude végétale), qui serviront à faire du verre et du savon, du coton, de la soie, de la laine et des peaux animales, dont les poils entreront dans la composition des chapeaux... Le tout pour environ 100 000 écus qui seront assurés, la prime dépendant de la sûreté supposée du navire !

Le 30 janvier 1720, le Grand Saint Antoine , en « bonne santé », ainsi que le précise dans ses écrits le consul de France, quitte Seyde pour la Syrie et c'est là un tout autre voyage. Le vent forçait en tempête et pour sauver navire et cargaison, il faut scier les mâts ! Le 20 février, le navire est à Tripoli pour réparer mâts et voilure. Le 3 avril, avec une quinzaine de « passagers payants », le bateau prend la mer vers Chypre, toujours estampillé en « bonne santé ».

LE VOYAGE RETOUR

Le 5 avril 1720, un des passagers turcs est retrouvé mort sur un tas de cordages. Le chirurgien du bord stipule un « étouffement durant son sommeil et une mort subite », ce qui rassure. On le jette à la mer, selon la tradition, avec son lit de cordages découpés et éparpillés... Le 18 avril, on fait route vers la France. Les 23 et 24, deux matelots se plaignent d'oppression de poitrine, ils meurent les 27 et 28. Le 2 mai, deux autres matelots sont pris du même mal, ainsi que le chirurgien qui avait examiné les premiers. Ils décèdent très vite et le capitaine, avisé, interdit désormais tout contact humain au sein de l'équipage et s'isole à l'arrière du vaisseau, pour commander. La peste est à bord !

Il est envisagé un moment de relâcher à Livourne pour y subir la quarantaine et tenter de sauver la cargaison, mais c'est finalement au Brusco, près de Toulon que le navire fait escale du 4 au 10 mai 1720. On y décharge habituellement le blé, mais Jean Baptiste CHABAUD a vendu le sien à Chypre... Au Brusco, on contacte les armateurs, quelques marchandises de contrebande débarquent, surtout des sacs de bourre, apparemment sains. Ordre est donné d'appareiller vers Livourne, le contrôle sanitaire y est moins tatillon ! On y séjournera du 14 au 19 mai. Trois autres membres d'équipage y décèderont et seront enterrés sur la plage. Un très jeune « chirurgien » sans expérience y sera recruté et le bateau repartira, lavé de tout soupçon ! Du 21 au 23 mai, on relâche de nouveau au Brusco, pour attendre les ordres de l'armateur. Ils arrivent, sans équivoque : « faire voile sur Marseille » !

Le 25 mai, le Grand Saint Antoine mouille dans le port naturel de Pomègues dans l'archipel du Frioul, pour quarantaine. Des signaux de fumée, tout au long de la côte, La Ciotat, Cassis,... ont annoncé son arrivée ! Le navire lui-même doit signifier son état par différents coups de canon : patente brute (doute de maladie), on va mouiller à Jarre, patente nette (sans problème sanitaire), on reste au Frioul. On ignore aujourd'hui les indications données au canon mais le navire va rester au Frioul et mouiller « à la Bermudienne », ancres au fond, plus amarres à terre.

Un canot portant à sa hampe la flamme de couleur des bateaux de quarantaine emporte Jean Baptiste CHABAUD, vers un bâtiment flottant, accolé à la tour Saint Jean : le « Bureau de la Santé ». Le capitaine se présente « chapeau bas » et répond, sans débarquer, depuis son canot, puis prête serment. On respecte les « gestes barrière », à grand renfort de vinaigre et l'on échange les documents par « pinces ». La quarantaine imposée est finalement de vingt jours pour le vaisseau, trente jours pour les marchandises et dix pour les passagers. La foire de Beaucaire proche est donc sauvée et les 100 000 écus du départ vont rapporter beaucoup, notre homme repart tête haute avec son couvre-chef !

Le capitaine a-t-il tout bien raconté à Charles-Joseph Tiran l'intendant semainier ? Celui-ci a-t-il bien tout rapporté sur son procès-verbal qui aurait dû déboucher vers une patente « brute » vers Jarre, au vu des décès constatés ? C'est peu probable et d'évidence, les écrits ont été postérieurement retouchés, surchargés et raturés. Tandis qu'état-major et passagers font leur quarantaine payante à terre aux « Infirmeries », l'équipage demeure à bord et un nouveau décès survient. Le 17 mai, nouvelle délibération des intendants du Bureau de Santé, toujours sous la présidence de Charles-Joseph Tiran. Dans le doute, le navire est isolé dans la crique voisine de la « Grande Prise » et sa cargaison bloquée à bord. La vie s'organise, on jette par-dessus bord tout ce qui est cassé, inutile, dont un nombre important de vieilles pipes. La crique est aujourd'hui connue comme la « Calanque aux pipes ».

Le mois de juin s'avance et le 14, la quarantaine des passagers est levée. Ils quittent le Lazaret et dans sa dernière phase de quarantaine, la cargaison du Grand Saint Antoine est stockée avec d'autres, pourtant « à patente brute », une attitude irresponsable et risquée. La veille, à Pomègues, le garde placé à bord du vaisseau en quarantaine est mort... En juin et juillet, plusieurs portefaix manipulant la cargaison d'étoffes aux Infirmeries décèdent. La peste est désormais une évidence, la marchandise repart en vraie quarantaine vers Jarre.

La maladie se répand du lieu de quarantaine, à cause des sorties de contrebande, vers les quartiers pauvres, puis les îlots bourgeois. On enterre « à la chaux vive ». Plus de mille décès en septembre. On libère des forçats qui deviennent « Corbeaux » et jettent les morts dans des fosses communes. Michel GOURY, auteur de « Un homme, un navire, la PESTE DE 1720 » Ed Jeanne Laffitte, 2013, conclut : *Peu à peu Marseille s'endort dans le suaire de la mort, tandis que les édiles demandent conseil au régent, attendant des décisions sur le devenir des responsables du drame ».*

Fin juillet et en août, navire, cargaison et équipage sont renvoyés en vraie quarantaine à Jarre, île vers laquelle le « Grand Saint Antoine » est remorqué à la rame, depuis Pomègues. Des volontaires grassement payés se chargent de ce transfert de marchandises. Ils devront subir la même quarantaine en plus des risques pris. A Paris et Marseille, les évènements sont appréhendés différemment selon que l'on soit proche ou éloigné du drame. Les décisions se font attendre. Dans le doute, Jean Baptiste CHABAUD est enfermé dès septembre dans une cellule du Château D'If. Il va y passer trois ans...



NB : A SUIVRE SUR LA NEWSLETTER DE JUIN...

MARSEILLE : UNIQUE AU MONDE, UN FILET GEANT POUR CAPTURER LES DECHETS DES EGOITS DU VIEUX PORT

Source : France Info



Marseille, sa “bonne mère”, son Vieux-Port...
Et son plastique déversé dans la Méditerranée !

Dans la deuxième ville de France, des milliers de tonnes de ce matériau pas vraiment fantastique font chaque année leur chemin dans les égouts, avec en bout de course, la mer. Une start-up veut y remédier. Récupérer les déchets urbains dans un filet géant avant qu'ils n'atteignent la mer. Voilà le défi écologique auquel a souhaité répondre la start-up marseillaise Green City.

Il faut dire qu'aux abords de la cité phocéenne, la Méditerranée a été rebaptisée "mer de plastique" par les associations environnementales. Chaque année, près de 10.000 tonnes en sont rejetées dans les eaux. Un désastre environnemental pour Isabelle Gérante, une des rares femmes scaphandrières de France. Arrivée à Marseille en 1994, elle devient peu à peu une inconditionnelle de plongée sous-marine. Mais rapidement, elle et ses amis plongeurs, sont marqués par la pollution

marine, notamment plastique. "En mer, on trouve de tout. Des lingettes, beaucoup, mais également des masques, gants, et mégots, sans parler des micro-plastiques.

Quand on voit ça quotidiennement, ça donne envie de s'engager pour trouver une solution", indique Isabelle Gérante, fondatrice de Green City Organisation. Alors, Isabelle se plonge, avec des collègues spécialistes, dans l'organisation du tout-à-l'égout phocéén. Ils se rendent compte que tout ce qui est charrié par les eaux de pluie se déverse dans le système d'égouts et finit donc à la mer. Avant d'arriver dans la Méditerranée, les eaux passent par des exutoires, véritables bouches immergées qui recrachent aussi une multitude de débris. Il en existe près de 200 à Marseille et une dizaine dans le Vieux-Port.

Fleurit alors chez Isabelle l'idée de recouvrir ces exutoires d'un filet géant afin de récupérer ces déchets avant qu'ils n'arrivent dans la Grande Bleue. "L'intérêt, c'est d'empêcher la pollution à la source. Car, une fois en mer, les déchets se dispersent et les opérations de dépollution a posteriori sont très coûteuses". Illustration du dispositif de retenue, baptisé "D'Rain" • © Green City. Un dispositif de retenue unique au monde d'une envergure de quatre mètres par trois, les équipes de Green City Organisation imaginent, avec une ferronnerie locale, un immense cadre de métal capable d'encager une des plus grandes bouches du Vieux-Port. Baptisé D'Rain, les mailles de ce filet seraient capables de capter les détritiques à minima de la taille d'un mégot de cigarette.

Mais la vraie originalité de cette "époussette géante" réside dans le caractère connecté du dispositif. Lorsque le collecteur sera trop plein, il est prévu que les gestionnaires reçoivent une alerte sur leur smartphone tandis que le piège à débris se sera lui automatiquement refermé. La "collerette" qui servira de cadre au dispositif anti-pollution. Cette technologie brevetée a valu à Isabelle Gérante et ses équipes de recevoir début septembre le prix EDF Pulse. Il récompense les start-up engagées dans la préservation de la biodiversité. Green City Organisation voit donc désormais plus loin et envisage de proposer ses solutions bien au-delà de la France.

En attendant, sur cet exutoire du Vieux-Port et les 500 autres où sera installé le D'Rain, l'objectif est de récupérer 11.000 tonnes de déchets en cinq ans. Le premier d'entre eux doit être mis en place dans les prochaines semaines, non loin de la Société Nautique de Marseille.

<http://www.francetvinfo.fr/> PAYS : France TYPE : Web Grand Public 9 septembre 2021 - 07:56 > Version en ligne

MARSEILLE : UN FILET CONNEXE DE 3 METRES PAR 4 POUR TRAQUER LES DECHETS DU VIEUX PORT

Source : La Provence

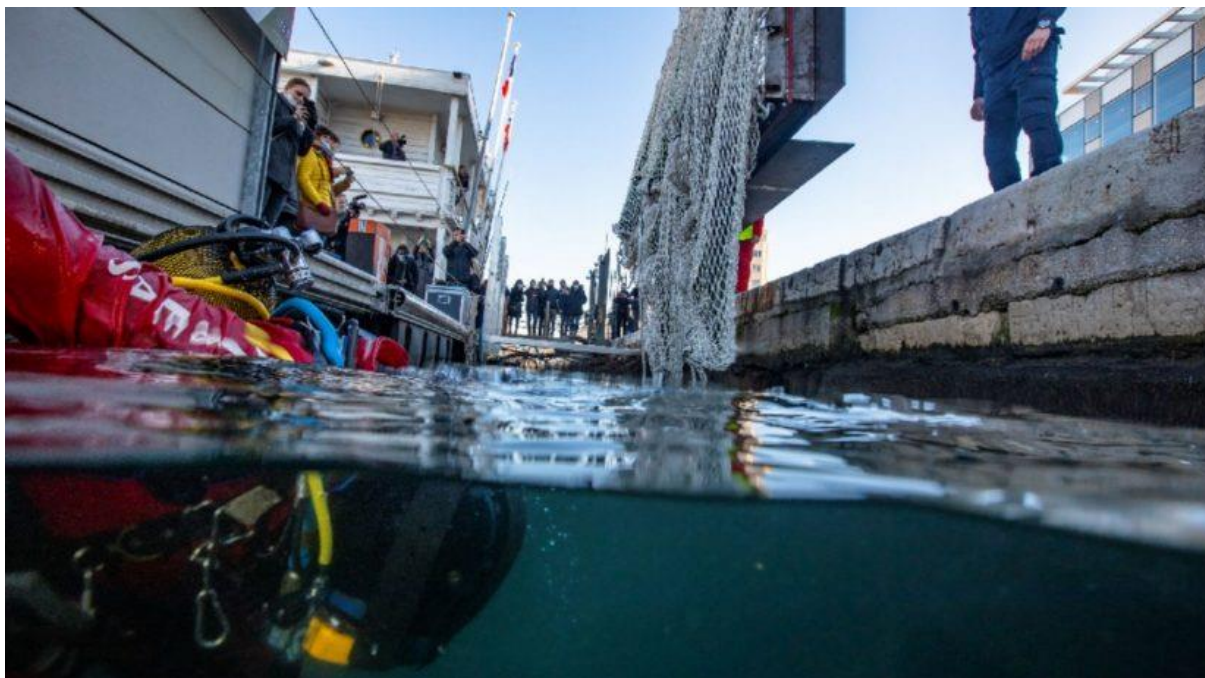


Photo © Guillaume Ruoppolo, Wallis

Etrange opération de treuillage que celle qui a animé le quai de Rive-Neuve, hier matin. Sous les yeux de riverains intrigués, la Société Nautique de Marseille installait un dispositif de rétention des déchets charriés par les exutoires où circulent les eaux pluviales.

C'est la start-up Green City Organisation qui s'est chargée de concevoir le dispositif. Celle-ci présentait alors son concept, au 2e étage de la "Nautique", avant la pose du filet, devant un public nombreux, composé d'élus et d'acteurs du monde marin local. Fruit d'un développement de deux ans, le prototype qui est désormais prêt à être commercialisé, se présente comme une sorte d'énorme filet comportant deux mailles de tailles différentes qui viendra se fixer devant les bouches des canalisations d'eau de pluie ; ces dernières ne bénéficiant pas du même traitement que les égouts des eaux usées.

La particularité de ce dispositif, qui fait de cette journée un événement de portée mondiale, est sa conception. En effet, un filet classique, placé dans les mêmes conditions, risquerait, une fois les déchets agrégés, de se comporter comme un bouchon et de faire augmenter la pression dans le réseau, risquant alors de déclencher une catastrophe dans toute la ville.

Le modèle développé par cette jeune entreprise innovante, possède, en plus d'un système antiretour à l'image d'une nasse, un capteur intelligent qui lui permet de détecter si la poche est remplie, et la décrocher automatiquement, laissant alors s'écouler le flux et garantissant une "non-remise en charge du réseau". Le boîtier connecté va alors émettre un signal pour qu'un opérateur puisse relever les filets et envoyer la collecte en filière de valorisation, en collaboration avec le Seramm, le service d'assainissement métropolitain.

<http://www.laprovence.com/> PAYS: France TYPE : Web Régional et Local 15 décembre 2021 - 22:24 > Version en ligne <https://medialb.ultimedia.com/multi/38umm/qxksfff-O.jp>



Photo : Juliette Matilla / 20 Minute

L'EXPERT MARITIME CET INCONNU

La Rédaction



Que l'on navigue à voile ou à vapeur, que l'on soit plaisancier ou professionnel, il est à parier qu'un jour ou l'autre on ait à faire avec un expert, pour un problème d'assurance, d'achat ou de vente sécurisée d'un navire.

La profession a un large spectre d'activités et ne dispose pas d'un cursus précis de formation standard ou d'une réglementation stricte de la profession. Il existe cependant des certifications qui garantissent le savoir-faire du spécialiste pour réaliser ses différentes missions.

La profession regroupe des parcours très variés, issus de cursus de grandes écoles comme les Arts et Métiers, des architectes navals, des anciens de la marine marchande (capitaines ou mécaniciens), des différents métiers de la filière nautique. Tous font valoir une riche expérience dans d'autres secteurs d'activité avant reconversion dans l'expertise.

Les connaissances des technologies maritimes peuvent donc être acquises par une formation technique appropriée ou par une expérience professionnelle, souvent longue et diverse. L'expert peut être tout autant autodidacte qu'ancien d'une école d'ingénieur ou maritime.

On peut définir une sorte de « tronc commun » de connaissances qui pourront amener l'expert à un examen « généraliste » d'un bien maritime. Il existe également des compétences particulières, plus spécialisées dans des domaines d'activités précis (mécanique, coques, gréements, revêtements, aspect financier...). Il sera donc important d'adapter ses propres besoins pour le choix de l'expert. Lors de missions longues et complexes, ce dernier pourra s'entourer des compétences d'un « sapiteur », sachant particulier sur un domaine précis, tel que la propulsion ou l'électrolyse par exemple.

L'expert peut être requis par de simples plaisanciers pour sécuriser un achat ou une vente, son intervention fera souvent faire une économie substantielle, par rapport aux coûts de surprises éventuelles ou de frais de justice ou d'avocat ! Il pourra être mandaté par d'autres donneurs d'ordre, professionnels, assureurs, administrations....

Concernant les assureurs, il permettra en amont d'assurer un bien selon sa vraie valeur, pour éviter tout litige ensuite. En cas de sinistre, il aura à préciser des mesures conservatoires éventuelles, préciser les causes de l'accident, les responsabilités, les chiffrer et requérir des devis de réparation après avoir évalué usure et vétusté d'une pièce particulière ou d'un ensemble.

Dans le domaine de l'administration, il pourra intervenir pour les douanes (pour une importation), pour le fisc (lors d'une succession par exemple), ou pour les tribunaux dans le cadre d'un conflit entre parties. Auprès des professionnels, il aura un rôle prépondérant pour sécuriser une vente ou un achat, en précisant les travaux utiles à réaliser, constater des manquements, vérifier des factures...

Les plaisanciers feront appel à un expert pour faire un état des lieux du bateau qu'ils souhaitent acheter, et des éventuelles réparations requises afin de disposer d'une photographie précise lors de la négociation / transaction.

Les qualités requises de l'expert sont multiples, au-delà de la simple connaissance technique. Rigueur et méthodologie, curiosité d'une documentation complémentaire, esprit de synthèse, pédagogie, sincérité et probité seront les qualités indispensables pour mener à bien une tâche de confiance, vis-à-vis des enjeux en cours

L'expert maritime peut exercer son métier dans le cadre d'une société, en profession libérale, ou comme salarié. Pour rappel l'expert maritime, comme tout autre expert, est un technicien, inscrit comme tel auprès des tribunaux, mais n'est pas un juriste.

Son intervention débute souvent sur un bâtiment à flot, pour prélever de l'huile sur un moteur chaud aux fins d'analyse (moteur diesel ou essence, inverseur, groupe électrogène). Elle se poursuivra par un essai en mer vérifiant le bon fonctionnement des différents organes : étanchéité des presse-étoupes, fonctionnement du guindeau, sècheresse des fonds de cale, électronique embarquée... Après tirage à terre et temps de séchage, l'expertise se poursuivra par une soigneuse percussion de coque au maillet, à la recherche sonore d'une zone délaminée ou cloquée dont on examinera au testeur d'osmose les entrées humides éventuelles. Toutes les pièces en

mouvement, hélices (liberté de rotation, alignement), arbres, safrans, flaps, jeu des bagues autolubes... feront l'objet d'un examen soigneux, ainsi que toutes les œuvres vives, dont les gréements bien évidemment pour les voiliers, ainsi que leur garde-robe.

Un rapport écrit, circonstancié, agrémenté des photos correspondantes sera remis au requérant. Emanant d'un expert agréé, inscrit auprès des tribunaux et reconnu comme tel, ce précieux document sera opposable à un tiers, assurance, administration, autre plaisancier... Il faudra compter quatre à cinq heures pour une expertise sérieuse, sans compter les temps de préparation, rédaction, impression, pour un coût situé généralement entre 1000 et 2000 €, selon les dimensions et l'état du navire, ce qui semble raisonnable au vu de la sécurité que cette assistance peut apporter.

NB : Experts d'assurances et experts maritimes inscrits auprès de la Cour d'Appel ont des statuts différents, afin de ne pouvoir en aucune manière être juge et partie....

D'après Gilles CHIORRI - Expert maritime - yachtconsulting@gmail.com

Pour de plus amples renseignements sur l'expertise maritime, **Jean Michel ARNAUD**, expert maritime et membre de la Société Nautique, pourra vous renseigner.

Tel : 09 56 15 86 36

Mail : jmarnaud@pronautique.fr



Photo : Julien Berthier (Un artiste plaisancier qui ne manque pas d'humour !....)

LA SNM AIME LA SNSM !...

En plus des initiatives privées de quelques-uns de ses membres, la Société Nautique de Marseille est partenaire à part entière de la Société Nationale de Secours en Mer.

Ce 10 janvier, en prélude de la première réunion 2022 de son Comité Directeur, la Nautique en la personne de son Président Henri ESCOJIDO et en présence de tous ses autres dirigeants, a été très heureuse de remettre aux sauveteurs bénévoles, un chèque de plusieurs milliers d'euros, fruit de la participation financière de ses sociétaires à une institution qui aide ou sauve chaque année des centaines de malchanceux... ou d'imprudents ! On se comprend entre bénévoles partageant une passion identique pour le milieu marin, sa magie, ses dangers...

A cette occasion, les dirigeants de la SNSM ont rappelé leur initiative de proposer à chaque sociétaire SNM qui en fera la demande, une visite de courtoisie gratuite, qui fera avec chaque plaisancier chef de bord, un point complet sur sa sécurité : matériels, protocoles, astuces...

Ce sont environ deux heures de convivialité avec ces bénévoles à votre bord, pour explorer et répondre au mieux à une vingtaine d'items qui recouvrent l'ensemble des situations de dangers rencontrées, le matériel impliqué, les réactions adaptées à conduire. N'hésitez plus, entrez en contact avec eux et partez encore plus sereins.



visitedecourtoisiemarseille@gmail.com



DECISIONS VOTEES EN COMITE DIRECTEUR DEPUIS LA PRECEDENTE NEWSLETTER

Jérôme CORTI



CD du 10 janvier 2022 :

- Le CD, sur proposition de son responsable Bernard CEAS, approuve le recrutement d'un moniteur saisonnier pour l'école de voile
- Le CD, sur proposition des responsables du pôle course, Bernard DAURELLE et Stéphane SOLLARI, et après passage au vote, va soutenir les cinq sportifs suivants : Lili SEBESI, Marie de REVIERS, Emma PICOT, Pierre QUIROGA et Julien JORDAN.

Lili SEBESI ayant prévenu d'un possible désistement de sa part, c'est Fabio GENNARI qui a été choisi pour la remplacer.

CD du 07 février 2022 :

- Après rencontre entre notre Président Henri ESCOJIDO et Franck RECOING, Président du CNTL, décision a été prise de créer un groupe de travail comprenant des représentants de la SNM, du YMC et du CNTL.
- Le CD approuve, après présentation des appels d'offres, les travaux importants qui devront être réalisés sur le Pavillon, et salue le travail de la commission travaux et de son responsable, Nicolas DAHER. Ces travaux feront l'objet d'une résolution soumise à l'AG.

COMMISSION ANIMATION

Marc BEAUMONT

Quelques bénévoles Pères-Noëls....



La commission compte aujourd'hui 24 membres dont 6 délégués de panne et leurs 6 suppléants. Il n'existe pas de procédure écrite pour l'organisation des animations, à l'exception du Noël. La répartition des tâches entre commission sportive et commission animations n'est pas clairement définie non plus. Cela reste à faire.

Les annulations successives.

Les Apéros Nautiques mensuels ont été annulés jusqu'en septembre.
Le traditionnel Loto de début d'année n'a pas pu être programmé.

Les visio-conférences

- Le 19 mars, notre sociétaire Jean François MAURRAS a développé le sujet complexe de «La Puissance des Engins à Voile»,
- Le 6 mai, Jacques GISPERT a traité du sujet des « Mouvements apparents du soleil ».

Nos collaborations avec le Parc National des Calanques

Opération zéro déchet dans les calanques le 27 juin

A la demande du Parc National des Calanques, quinze sociétaires ont armé leur voilier pour former la flottille des Pirates du Plastique, embarquant à bord des membres des associations participant à cette opération. Les enfants se sont régalés. Nous avons regretté que les vedettes à moteur soient écartées de cet événement.

Le 30 juin, à notre demande, Messieurs Nicolas CHARDIN, directeur adjoint du Parc National des Calanques et Julien Tavernier, chargé de mission activités nautiques, ont animé une réunion d'information sur l'évolution de l'organisation des mouillages au sein du Parc.

Nous avons aussi invité les sociétaires du Yacht-Motor-Club et du CNTL. Il est à noter le faible nombre d'auditeurs pour un sujet qui nous concerne tous ...

La vidéo complète est visible sur notre site et le diaporama y est aussi téléchargeable.

Le 28 août. La Grande parade maritime

Notre challenge était d'être le club le mieux représenté. Bingo ! Nous étions en plus grand nombre avec en tête de cortège le voilier de notre Président.

Le 4 septembre, la fête du club.

200 convives autour du traditionnel aïoli. Bravo à Jacqueline pour sa tenue d'époque remarquable. Le concours photos a eu un franc succès.

Les expositions à l'Espace Nautique.

Du 9 au 16 octobre, Bernard CEAS a exposé ses plus récentes aquarelles. 50% des profits de la vente ont été versés à la SNSM.

Aude SILVE et Yan LETESTU ont exposé leurs sculptures et peintures du 8 au 14 novembre.

Reprise éphémère des Apéros Nautiques

Le vendredi 15 octobre,

Le vendredi 19 novembre, l'Espace Nautique qui affichait complet quand Christopher PRATT parut à l'écran et s'exprima en direct de l'IMOCA CHARRAL en pleine transat Jacques Vabre.

La SNIM du 29 octobre au premier novembre.

Cette grande régata habituellement programmée au printemps a mobilisé une vingtaine d'Animateurs disponibles en automne, ils ont su s'adapter et bien évidemment ce fut une réussite.

Le Noël des enfants de la SNM

98 enfants inscrits devaient recevoir leurs cadeaux des mains du Père Noël arrivé en bateau. Cinq jours avant la date, nous avons dû annuler Grâce à la générosité de sociétaires, nous avons remis 28 jouets à l'association « 123soleil » qui, juste avant Noël, organisa la distribution aux enfants de La Timone.

Bernard CEAS tient à remercier, pour l'école de voile, notre aide à l'organisation de la soirée du Beaujolais nouveau où furent invités les stagiaires. La jauge de 80 participants a été facilement atteinte.

PROJETS 2022

A l'exception de SECURIMAR, tous les sujets sont abordés en mode conversation à bâtons rompus.

Le loto

Il est habituellement programmé fin janvier ou début février, mais étant donné la situation sanitaire incertaine, il ne nous sera pas possible de le préparer sereinement, il n'aura donc pas lieu cette année.

SECURIMAR

Jean Michel BERTANI annonce la tenue d'une journée SECURIMAR le 21 mai en collaboration avec l'YCPR pour 20 participants à répartir entre les deux clubs.

Apéros nautiques dès jeudi 10 Mars

Conférences dans les tuyaux. Suivant étude de la situation sanitaire.

Météo par Joseph Ohayon qui avait déjà opéré en 2019.

Le choix, voiture électrique ou thermique ? Par JF MAURRAS

La SNIM du 15 au 18 avril

Nous nous mobiliserons en lien avec la commission sportive.

La fête de La Nautique

Chacun approuve son organisation en juin comme l'a suggéré notre Président. Puisqu'il faut revoir la formule nous conservons le dîner du samedi soir et le concours photos et abandonnons les autres animations. L'idée est lancée de prolonger la fête le dimanche par une sortie en bateau, voiliers et vedettes confondus avec une formule à définir, rallye, pique-nique au Frioul ... proposition très bien reçue, certains imaginent que lors du dîner des sociétaires entraînent d'autres à leur bord ...

Soirées festives

Des projets sont mis à l'étude tels que : soirée cabaret, soirée prestidigitateur, musiciens, chanteurs, danseurs. Nous attendons vos suggestions.

SOCIETAIRE EN VADROUILLE

La Rédaction

Photos Ariel BENKEMOUN



Ariel BENKEMOUN, 64 ans (ça sent bon la retraite), a quitté la Nautique en mai 2021 sur son voilier « ANGELINA », un Rush du chantier Jeanneau, sloop de 9,20 m, dont la production, débutée en 1979, s'est terminée en 1984 (583 exemplaires vendus !)..

Ariel, sociétaire de la SNM a laissé le Vieux Port le 26 mai 2021, pour différentes escales en Méditerranée, vers la Sardaigne (Carloforte), puis Bizerte où il arrive en pleine pandémie et se voit confiné à bord, sans même pouvoir goûter le délicieux couscous au poisson, spécialité du lieu.

Lors d'un assouplissement des rigueurs sanitaires, il s'échappe vers Kelibia, malgré une météo aléatoire pour envisager une traversée sereine. A l'arrivée, le port est saturé, désorganisé, et il doit repartir, sans même accoster, en prenant soin d'éviter les nombreux bouts flottants, menaçant son hélice. Cap au sud vers Monastir quelques 60 milles plus bas, par grosse mer, de nuit avec une veille constante, afin d'éviter les nombreuses barques des pêcheurs au lamparo. Il en frôle certains, dans des surfs à 10 nœuds qui pourront faire sourire les équipiers de Tonnerre de Glen ou Lady First, mais qui représentent, pour le plaisancier standard, une pointe honorable...

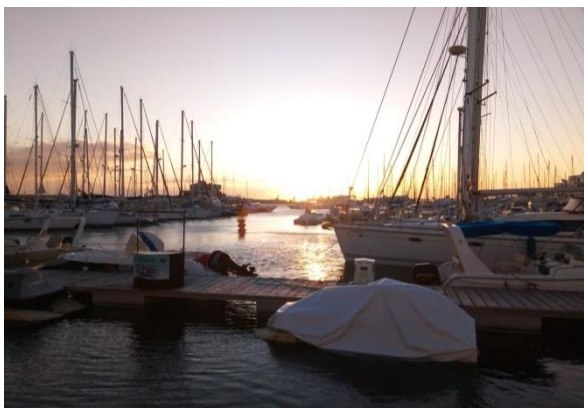
En juillet à Monastir, les conditions sanitaires ne sont guère meilleures qu'à Bizerte, et Ariel et son épouse retombent dans les arcanes habituels de la crise sanitaire, vaccins, tests PCR, confinement. La traversée vers l'Italie est impossible, la Grèce difficile, en plus de la saison qui avance avec l'arrivée prochaine d'une météo moins favorable (Meltem). Une escapade vers Pantelleria fin Juillet va aboutir à dix jours de nouveau confinement malgré des papiers en règle, obligeant ensuite un retour vers Monastir, où le bateau va hiverner quelques mois !

Janvier 2022, nouveau départ dans une période encore incertaine, l'avion a du retard, les tests (PCR au départ – antigénique à l'arrivée) une routine, la météo un cauchemar ! Les quelques travaux devenus indispensables après hivernage débutent, avec l'espoir de mettre rapidement le cap à l'est, vers de nouveaux rivages...Sicile, Grèce, côtes Turques...

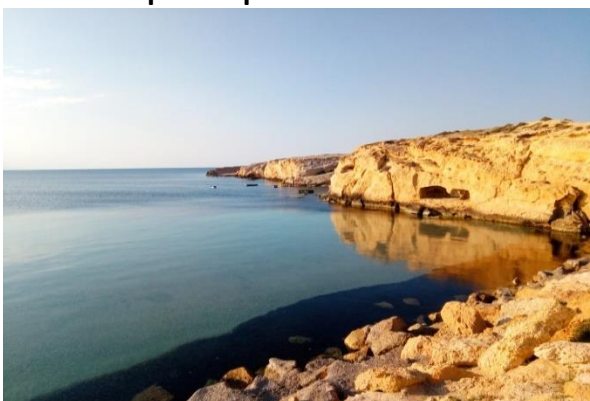
Bon vent ANGELINA !



Monastir après la pluie



Monastir côté Nord



Monastir levé de soleil



Monastir côté Est



Monastir marché couvert



Méduses cet été



Angelina à Bizerte



Monastir la plage

CETTE NEWSLETTER EST LA VOTRE
MERCI DE NOUS AIDER A L'AMELIORER EN NOUS RETOURNANT CE QUESTIONNAIRE :

SOCIETAIRE DE LA SNM DEPUIS :

POSSESSEUR DE VOILIER **BATEAU MOTEUR**

LISEZ- VOUS REGULIEREMENT NOTRE NEWSLETTER ?

SON CONTENU VOUS SATISFAIT-IL ?

QUELS MODIFICATION PROPOSERIEZ-VOUS ? -----

TROP COURTE
TROP LONGUE
PERIODICITE SOUHAITEE-----

QUELS SUJETS AIMERIEZ-VOUS VOIR TRAITES ? -----

AURIEZ-VOUS DES TEXTES A PROPOSER POUR LES PROCHAINES NL

L'EXPEDITION PAR MAIL VOUS SEMBLE-T-ELLE JUDICIEUSE ?

AUTRES CRITIQUE OU PROPOSITIONS ? -----

Merci d'adresser vos textes éventuels et ce questionnaire avant le **15/05/22**
Pour les soumettre à notre Comité de lecture
communication@lanautique.com
qui transmettra, merci

