L'écho du Yachting Français

Dernières actualités et nouvelles

Samedi 27 juin 2026
N° 5

Éditorial du Président

La saison estivale est à notre porte et beaucoup d'entre nous serons bientôt sur leurs bateaux.
Vous avez reçu récemment avec l'annuaire du cercle la liste de nos ambassadeurs. N'hésitez pas à les contacter, ils seront heureux de répondre à vos demandes

.

Si vous visitez l'île de Jersey le Royal Channel Island Yacht Club pourra vous accueillir, nous vous adresserons la procédure de contact.

A la rentrée pour notre coktail bimensuel nous nous retrouverons sur la péniche de l'Helice Club à Boulogne et pourrons partager les récits de nos aventures nautiques.

Le site web du Cercle est en cours de finalisation et nous vous y donnerons accès très prochainement.
Il rassemble toute notre histoire et vous donnera toutes les informations dont vous pourrez avoir besoin.
Enfin nous allons nous joindre au concert des protestations pour refuser le nouveau calcul de la taxe des bateaux à moteur avec une action au nom de notre Cercle auprès des autorités concernées.
Je vous souhaite de bonnes vacances et de belles navigations



Le président
Edouard Guillaud

Calendrier des prochains évènements à terre :

Par Bernard Reynis

JUILLET / AOUT SUR LES FAÇADES MARITIMES

Nos ambassadeurs sur les façades maritimes pourront vous proposer des événements au cours de l'été 2026, surveillez le fil WhatsApp du NCYF.
Ainsi Bernard Reynis va organiser en aout (à une date que la marée et la météo rendront possible) un pique-nique NCYF sur une île du golfe du Morbihan. Les participants pourront venir par tous moyens, une navette (zodiac) facilitant les mises à terre ; le bateau devra être privilégié !

- **AOUT :**

Championnat de France de motonautisme les 29 et 30 aout à Chalon sur Saône :
Réception au salon VIP, rencontre avec le Président de la Fédération Française Motonautique organisée par Jacques Potdevin

- **SEPTEMBRE :**

Du 18 au 21 septembre , Rallye fluvial Alsace, rendez-vous à Hesse (57) le vendredi
Un fil WhatsApp spécifique a été ouvert pour les participants (covoiturage, avitaillement…)
29 septembre 18 h 30 - cocktail des membres sur la péniche de l'Hélice Club de France - 1363 Quai Marcel Dassault, 92210 Saint-Cloud

- **NOVEMBRE :**

17 novembre - cocktail des membres aux Invalides, dans les salons du Gouverneur Militaire de Paris

- **DECEMBRE :**

1er décembre - dîner de Noel dans les salons du Sénat

SOIREE STRATEGIE ET MARINE NATIONALE

Notre cocktail bimestriel, s'est tenu le 26 Mai 2026 Au Bon Conseil, rue de Lapparent, dans le 7ème arrondissement de Paris.
Il était précédé d'une conférence : « Que retenir de la guerre de 40 jours » par l'amiral Alain Oudot de Dainville, ancien chef d'état-major de la Marine.
Exposé passionnant, qui grâce à une présentation claire, didactique et parfaitement maîtrisée, nous permet de comprendre dans ses grandes lignes le rôle essentiel de la marine nationale. Nous comprenons qu'il n'y a pas de stratégie sans Marine et qu'inversement la Marine sans stratégie perd de son intérêt.
De même, nous touchons du doigt la complémentarité et l'imbrication des missions de protection, détection, renseignements, attaques …., confiées aux différentes composantes des escadres.

Après ce brillant exposé, notre Président nous explique les liens qui se tissent entre le Nouveau Cercle du Yachting Français et le Yacht Club de l'Ile de France, que vient illustrer Eric Quémard, son sympathique Président en nous invitant à participer à de brillants événements aux Mureaux.

Puis nous nous retrouvons autour du verre de l'amitié, une soixantaine de membres, avec élégance et amitié comme composantes communes.
Encore une belle soirée.

Roland Dubois





Du Téméraire au Triomphant : le NCYF renouvelle sa visite à l'Ile Longue.

Par Jean-Louis Vichot

Quelques membres du Nouveau Cercle du Yachting français (NCYF) ont eu la chance de visiter récemment la base opérationnelle de la Force océanique stratégique (FOST) implantée sur la presqu'ile de l'Ile Longue, en rade de Brest.

Un premier groupe a visité le sous-marine nucléaire lanceur d'engins (SNLE) « Le Téméraire » en mars et un deuxième son frère aîné, « Le Triomphant » en mai.

Notre pays compte quatre sous-marins nucléaires lanceurs d'engins armés chacun de seize missiles mer-sol balistiques stratégiques (MSBS). Chaque missile peur emporter jusqu'à six têtes nucléaires capables de viser chacune une cible différente située à plus de 8000 km du point de lancement.

Le SNLE est l'engin inventé et réalisé par l'homme qui est le plus complexe au monde : c'est une base de lancements de 16 missiles intercontinentaux emportant des armes thermonucléaires. Cette base de lancement se déplace sous la surface de la mer, à plusieurs centaines de mètres de profondeur, elle y est invisible et peut rester ainsi cachée plusieurs semaines sans avoir à remonter en surface où elle serait visible et donc vulnérable. Le sous-marin est en effet propulsé par des turbines à vapeur qui font tourner une hélice particulièrement discrète. La vapeur est obtenue dans un réacteur nucléaire. Elle fournit également grâce à des turbo-alternateurs l'énergie électrique nécessaire à l'ensemble des installations du sous-marin. Parmi ces installations on trouve les sonars qui permettent à l'équipage du sous-marin de savoir quels sont les navires, les animaux marins, les obstacles qui se trouvent autour de lui. On trouve aussi des armes qui permettent au SNLE de se défendre si un ennemi veut l'attaquer. Des installations fournissent l'air (l'oxygène) et l'eau dont l'équipage de 115 personnes environ a besoin pour vivre.
Cet équipage se nourrit des vivres embarqués avant l'appareillage : ils ont de quoi tenir plus de cent jours ! Accueillis par le commandant puis guidés avec soin par des membres de l'équipage, nos membres ont pu visiter le sous-marin de haut en bas et de l'avant à l'arrière. Le sous-marin était au bassin : cela a permis à nos membres d'apprécier ses dimensions 138 m de long et une coque de 12,5m de diamètre !

Les SNLE en service opérationnel sont entretenus à l'Ile Longue, celui qui est en grand entretien ou en refonte est entretenu à Brest, son cœur et ses missiles ayant auparavant été débarqués à l'Ile Longue.

Nos membres ont atteint l'Ile Longue après avoir embarqué le matin à Brest sur un navire qui les a emmenés d'abord à Lanvéoc-Poulmic où ils ont pu admirer le site de l'École Navale avant de les déposer à l'Ile Longue où ils ont découvert la base et un des sous-marins qui y stationnait pour entretien. La base de l'Ile Longue a pour unique mission le soutien des SNLE. C'est un chantier de plus de 2500 personnes, civils et militaires, une vraie ruche qui ne s'arrête jamais comme l'a fort bien démontré son commandant en second lors de sa présentation. La base est séparée en plusieurs zones afin de protéger au mieux ses installations : la zone vie (administration, logements, alimentation, organismes de soutien, garages ...) ; la zone où se trouvent le commandement de la base, les moyens des fusiliers marins qui la protègent ; la zone pyrotechnique où sont stockées les têtes nucléaires qui ne sont pas embarquées et où sont réunis en un même ensemble les têtes et les deux premiers étages du missile ; la zone industrielle et ses ateliers ; la zone des bassins où se trouvent les deux sous-marins en entretien et le port principal qui peut accueillir à quai deux sous-marins avent leur départ ou lors de leur arrivée.
A l'issue de la visite du sous-marin, nos membres étaient fascinés par la taille de celui-ci, par la quantité des installations de tous types qu'ils avaient observées, par l'encombrement des lieux et le soin apporté à la discrétion acoustique. Sur le navire qui les ramenait à Brest, sous le soleil de Bretagne, ils ont partagé leurs impressions. Tous se souviendront de cette visite, puissent-ils faire part à leur entourage de leurs impressions et susciter des volontaires pour servir dans ces sous-marins ou dans les multiples organismes, civils et militaires qui les soutiennent.
Nous pouvons tous être fiers de ces vaisseaux que la France consacre à la dissuasion nucléaire.



Les évènements à la mer

par Jacques Potdevin et Antoine Boisroux

La commission des évènements maritimes se réunit régulièrement le quatrième mercredi de chaque mois. Son rôle est de proposer à nos membres diverses activités.

Ainsi nous avons pu bénéficier le dimanche 7 juin d'une belle journée ensoleillée sur le très beau site de l'YCIF, Yacht Club de l'Ile de France, ce qui a permis à certains de nos membres et à leurs enfants ou petits-enfants d'en découvrir les activités nautiques désormais proposées aux membres de notre Cercle.
Le rallye Manche-Bretagne a été organisé et s'est déroulé du 11 au 16 juin en subissant les aléas de la météo, sans pour autant affecter la majeure partie de notre programme.

Pour le deuxième semestre nous pourrons assister au championnat de France de motonautisme à Chalon-sur-Saône les 29 et 30 Août.

Les beaux jours de septembre, nous permettront de profiter des canaux de l'Alsace, toutes les cabines ont été réservées.

Il sera proposé vraisemblablement une nouvelle visite de l'Ile Longue au quatrième trimestre 2026.
L'année 2027 commencera par notre présence au Boat show de Düsseldorf, le troisième week-end de janvier, puis sera suivie d'une visite du bassin du Havre, dont la date reste à fixer.
Comme cette année un rallye sera organisé à la fin du premier semestre 2027 et pour le mois de septembre un projet reste à finaliser pour une visite des lacs Suisse autour de Neuchâtel.
Une visite de chantier nautique devrait être organisée au cours de l'année 2027 et nous aurons le choix entre un grand chantier français ou un autre chantier européen

Tout ceux qui le souhaitent peuvent rejoindre la commission des évènements maritimes et pour tout renseignement concernant ce qui est organisé, Antoine Boisroux et Jacques Potdevin, sont bien sûr à disposition.



YCIF : Sails and Wheels 7 juin 2026



Par une très belle journée ensoleillée, en ce dimanche 7 juin, une vingtaine de membres de notre Cercle ont participé à cette grande manifestation organisée autour des voitures et bateaux classiques sur le site des Mureaux.

Cette journée organisée autour du plan d'eau pour des sorties d'initiation à la voile, la mise à l'eau de bateaux classiques et la visite des installations a permis aux plus jeunes d'entre nous de naviguer.

Au son d'un orchestre, nous avons profité des buffets et barbecues pour nous retrouver et profitez de ce beau dimanche à la campagne.

Les belles voitures classiques ont enthousiasmé les visiteurs.

Le restaurant bien situé, au bord de l'eau, pourra nous accueillir pour une prochaine manifestation et par un courrier séparé nous vous indiquerons la manière de participer aux activités nautiques de l'YCIF.

Nous avons remercié nos amis de l'Ycif pour leur accueil et les accords de partenariat qui dorénavant nous lient.

Jacques Potdevin





Le premier Rallye du NCYF de Guernesey à Saint Quay Portrieux

Par Antoine Boisroux

Après le désistement de Pamina et Mao Titoi pour raisons techniques nous restions six bateaux pour ce premier Rallye du Ncyf : deux Grand Banks : Makatéa à Axel Depont et Mercator à Olivier Bidet, un Trawler 47 : Argweda 4 à Jacques Potdevin, deux X 40 : Felix à Henri Du Boucher et Genepix à Christian Hunaut, et un Romanée : Saga à Guy Pigaux.

La météo n'étant pas idéale Felix et Genepix venant du sud se réfugièrent à St Quay port d'attache d'Argweda, Mercator et Makatea venant de l'est s'arrêtant à Cherbourg.

Seul Guy Pigaux parti bien en avance dans sa grande sagesse rejoignit Guernesey.

Nous avons donc dû annuler cette étape et renoncer à la promenade à Serk et à la visite de la maison de Victor Hugo et nous sommes rendus directement à Jersey. Ceux venant de Saint Quay arrivèrent le vendredi et purent faire leurs courses au magnifique marché de Saint Helier puis du shopping.

L'après-midi arrivaient Saga, Mercator et Makatea.



Le soir nous étions enfin tous réunis avec l'arrivée de JP Mounier et JF Moulin en ferry et avons partagé le premier diner en commun après un apéro-briefing sur Argweda.
Jean Francois avait tenu à être là même sans Pamina ayant organisé un déjeuner le dimanche au Royal Channel Island Yacht Club grâce à ses relations locales. Nous nous sommes donc rendus à Saint Aubin et avons été magnifiquement reçus par l'ancien Commodore du NCIYC.



Le lundi cap sur Saint Cast par vent faible et mer plate, les voiliers au petit jour les Trawlers avant la fermeture de la marina. Le soir retrouvailles avec Christian et Jean Yves Chaufour qui a défaut de faire le Rallye sont venus en voisins diner avec nous

Le mardi dernière courte traversée de Saint Cast à Saint Quay Portrieux par temps variable. Jacques et Léna y avaient organisé leur célèbre « cocktail Argweda qui cloturait ce premier rallye.

Au vu des réactions positives des participants ce fut un succès même si hélas les visites étant prévues les deux premiers jours à Guernesey n'ont pu avoir lieu et que nous avons été un peu frustrés de ce point de vue.









Commission littéraire

“Suez, un canal à la croisée des mondes” Robert Solé

Editeur: Perrin, 464 pages, Mai 2024
Le Canal de Suez est long d’environ 193 kilomètres. Moins de 2cm sur les cartes de la région, pourvu que l’échelle soit petite. C’est l’immense histoire de ces 2 cm que nous conte Robert Solé, en 464 pages tout de même: de 1859 à nos jours.
Dans *Suez*, nous découvrons comment, au XIXe siècle, le Français Ferdinand de Lesseps se lance dans une idée qui n’est pas nouvelle, mais paraît totalement folle : creuser un canal à travers le désert pour relier la Méditerranée à la mer Rouge. Aujourd'hui, on sortirait les drones et les engins de chantier. À l'époque, il fallait d’abord convaincre les dirigeants du monde, et faire preuve d’énormément de courage, de persévérance, d’une patience à toute épreuve… et rassembler des milliers d'ouvriers.
Après dix années de travaux, le canal est inauguré en grande pompe en 1869. Depuis, il n’a cessé d’être agrandi. Résultat : hommes et marchandises n'ont plus besoin de faire le grand tour par le cap de Bonne Espérance pour relier l’Europe à l’Asie. Des semaines de navigation sont économisées, pour le plus grand bonheur des marines marchandes du monde.
Robert Solé nous montre comment cette nouvelle voie maritime change peu à peu la face du monde. Le canal de Suez n'est pas seulement un exploit technique, mais aussi un enjeu politique, économique et stratégique qui marque profondément les relations internationales.
Il devient bien plus qu’un raccourci maritime. Les grandes puissances comprennent l’importance que revêt le contrôle du canal. Français, Britanniques, puis Égyptiens se disputent son avenir. Le point culminant étant bien sur la crise de 1956, lorsque Nasser nationalise le canal, déclenchant une véritable tempête diplomatique.
Dans cet ouvrage, on parle énormément de géopolitique, un mot infiniment suremployé de nos jours, vous en conviendrez. Mais pas que! On y parle des enjeux financiers. On y parle autant des hommes que des bateaux. On y découvre comment le canal va provoquer des conflits internationaux, bouleverser le commerce mondial, faire frémir les marchés boursiers européens et changer le destin de l’Egypte.
Ce livre est un passionnant concentré d'histoire, de politique, d'ambition… Tellement actuel, tandis qu’aujourd’hui d’autres voies maritimes étroites se rappellent à nous, réapparaissent sur nos écrans radar, et tiennent le monde en alerte: Panama, Malacca, Béring, Ormuz.

Denis Lazat – Juin 2026

« Ouragan sur le Caine » d’Herman Wouk

C’est un livre de guerre américain dont l’action se déroule durant la guerre du Pacifique.

Publié en 1951 sous le titre « The Caine mutiny », cette histoire d’un dragueur de mines affecté à des tâches sans gloire durant tout son service valut en 1952 le prix Pulitzer à son auteur.

Suivra un film, où Humphrey Bogard acceptera de jouer le rôle du médiocre officier commandant le Caine et sera parfait dans l’expression de la couardise du personnage, de son incompétence, de son incapacité au commandement, dissimulés sous une mesquinerie autoritaire et une petitesse d’esprit qui le font brocarder par l’équipage et, c’est plus alarmant, narguer puis désobéir par ses officiers.

Conduit par ce « lieutenant commander » soupçonneux et surtout dans l’appréhension du jugement de ses supérieurs, le Caine multiplie les balourdises, autant de bévues qu’il faut dissimuler à l’amirauté ou en rejeter l’origine sur les subalternes.

Au cœur d’un typhon, le navire durement secoué, le commandant pris de panique est relevé de son commandement par son second, officier de réserve, excellent marin, avec l’approbation de l’officier de quart.

S’ensuit un conseil de guerre où les officiers mutins, le second et l’officier de quart, doivent être jugés pour cette insubordination.

L’avocat de l’officier en second, contre toute attente, obtient son acquittement.

La rémission de l’officier séditieux est emportée par le comportement à la barre du lieutenant commander Queeg, inélégant, apeuré, parfois incohérent, presque paranoïaque, et c’est donc reconnaître que la marine des Etats Unis aura été imparfaite dans le choix d’un officier supérieur appelé au commandement d’un navire en guerre.

Après le film tiré du livre, une pièce de théâtre fut jouée dès 1953 à Broadway au « Circle in the Square Theatre » et en 1957 à Paris au « Théâtre en rond », mises en scène où les acteurs sont entourés des spectateurs de tous côtés.



La pièce de théâtre ne fait vivre qu’un extrait du livre, la cour martiale qui, d’une certaine façon, recommence toute l’affaire.

L’adaptation française sera de José-André Lacour, très ramassée et peut-être plus dramatique que la version théâtrale américaine. C’est l’acteur Jean Mercure qui en fera la mise en scène et aura, sur scène, le premier rôle, celui de l’avocat dont la stratégie au conseil de guerre ne cherchera pas à disculper les mutins mais à établir l’insuffisance du commandant d’un navire de guerre et, au-delà, de ses chefs qui auront été aveugles sur les faiblesses humaines.

Bernard Desolneux

MOBY DICK by HERMAN MELVILLE

par Alain Canac

Bored New Englander Ishmael thinks it would be jolly to spend a year or two chasing whales in the sun, so-he and his tattooed chum Queequeg bum a ride on the Pequod. But crazy Captain Ahab, the mad monomaniac, is out for revenge against a white whale with a penchant for legs who had him stumped a while back. During the voyage, they manage to kill some minor whales and soliloquise



« L'échappée héroïque du Strasbourg »

Les Editions « Les Toiles de Mer » ont fait paraître le récit direct, écrit jusqu'après le drame, et d'après ses seules notes, de Bertrand Géli, alors officier de manœuvre sur le cuirassé Strasbourg, embossé à Mers El-Kébir lors de la funeste attaque par la Royal Navy de nos navires immobiles (du 3 au 6 juillet 1940).

L'armistice unilatéral brusqué entre la France et l'Allemagne laisse les Anglais interdits et leur indomptable Premier Ministre tourmenté par l'idée que cette flotte moderne et puissante, forte de 250 unités, puisse passer son contrôle allemand.

3 juillet 1940.
Entre l'amiral anglais commandant à Gibraltar et le vice-amiral d'escadre Gensoul commandant à Mers El-Kébir, s'établit une négociation qui prend rapidement la forme d'un ultimatum. Après l'échec de discussions tendues, Churchill donne l'ordre d'attaquer la partie de notre flotte à quai.

Le cuirassé Strasbourg est une unité récente de 26.500 tonnes, rapide, armée de 8 canons de 330 mm en deux tourelles sur l'avant.
Le commandant Collinet avait ordonné qu'on maintienne les feux pour et qu'on dispose les amarres en vue de la plus rapide sortie de la rade.

14 h 15. Est donné l'ordre de dégager le long navire (215 mètres) qu'il faut faire pivoter vers la passe pour se dégager.
On libère l'ancre tribord qui file à l'eau. Le navire n'est plus tenu que par son ancre bâbord.

17 h 56. Les premiers obus anglais sont dirigés vers le Strasbourg. Trop court.
Un coup de masse libère un manillon de la chaîne bâbord puis « barre à gauche toute, les machines tribord en avant 150 tours, bâbord en arrière 120 ».
La masse grise avance. 5 nœuds au loch. « Bâbord stop » dit le pacha.
On franchit la passe : « route au 120, zéro la barre, machines à 15 nœuds ».

Les marins voient le cuirassé Bretagne chavirer, l'équipage sautant dans la mer de mazout.
L'artillerie du Strasbourg réussit à tirer deux salves en direction de la flotte hier alliée aujourd'hui adversaire.
Et c'est la sortie de la baie d'Oran.

4 juillet 1940.
A 10 h, après un judicieux détour par la côte sarde, cap au nord vers Toulon.
A 20 h, alignement sur l'entrée de Toulon.
A 21 h 10, le Strasbourg franchit les passes de Saint Mandrier. Sauvé.

Le Strasbourg sera sabordé par son équipage le 27 novembre 1942.
Une autre tragédie encore n'épargnera pas la Marine nationale.

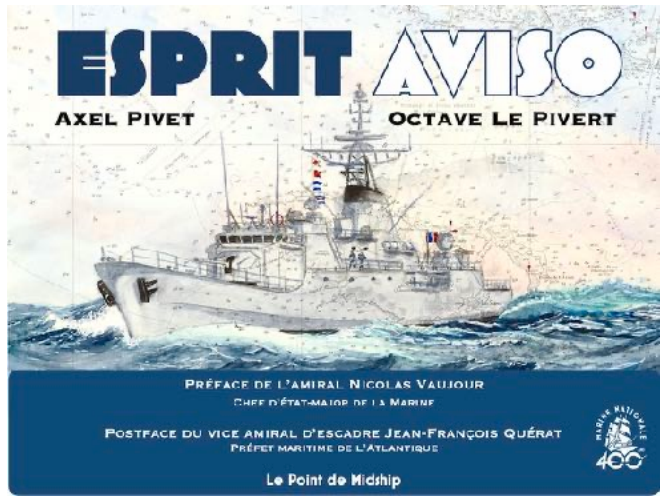
Dans le « Jules César » de Shakespeare :
« The fault is not in our stars, but in ourselves, that we are underlings », qui se traduit comme : « Les hommes sont parfois maîtres de leur destin. »

Bernard Desolneux



Vient de paraître : Esprit Aviso

Axel Pivet, artiste réserviste, propose un carnet de voyage au coeur de ces navires emblématiques de la Marine nationale que sont les avisos.
Aquarelles, croquis, récits, poèmes et témoignages d'anciens marins s'associent pour raconter bien plus qu'un bateau : une communauté, une époque et une manière de naviguer.
Un livre labellisé 400 ans de la Marine, avec une préface du chef d'état-major et une postface du préfet maritime de Brest, dont les droits d'auteur sont entièrement reversés à Entraide Marine ADOSM.
En vente sur : https://axelpivet.sumupstore.com/article/livre-esprit-aviso



Nouveau Cercle du Yachting Français

DOSSIER de CANDIDATURE

NOM :

PRENOM :

Adresse principale :

Adresse secondaire éventuelle :

Adresse électronique :
Téléphone :

Date de naissance :
Nationalité :

Situation personnelle :
Situation professionnelle , actuelle ou antérieure :

Appartenance à des entités marines ou autres :

Type et nom du bateau éventuel :
Bassin de navigation éventuel :

Noms des deux parrains ou marraines :

Je soussigné(e) déclare souhaiter adhérer au Nouveau Cercle du Yachting Français et m'engage à en respecter les règles d'étiquette, de courtoisie et de bienséance.

A Le

Signature :

Montant de la cotisation : 50 €
Droit d'entrée : 100 €
Réponse à retourner à : jycoudriou@ncyf.fr et : jacquespotdevin@ncyf.fr

7, rue Galilée – 75116 Paris

La boutique du NCYF



Fichier excel soit à imprimer remplir à la main et scanner soit à remplir sous excel et à retourner aux adresses suivantes :

antoineboisroux@ncyf.fr cfranchetdesperey@ncyf.fr jacquespotdevin@ncyf.fr

Nom / prénom				**Frais d'envoi**	**A REGLER**
Adresse mail :					**0,00 €**
Polo homme	Blanc	Marine	**Polo Femme**	Blanc	Marine
Taille			Taille		
Nombre			Nombre		
Prix	45	45	Prix	45	45
S/total 1	0	0	**S/total 2**	0	0
Tailles disponibles : XS, S, M, L, XL, 2XL, 3 XL					
Nom du bateau sur polo		**Cravate**		**Foulard**	
Nombre		Nombre		Nombre	
Prix	15	Prix	40	Prix	100
S/total 3	0	**S/total 4**	0	**S/total 5**	0
Guidon		**Casquette**		**Twilly**	
Nombre		Nombre		Nombre	
Prix	75	Prix	20	Prix	80
S/total 6	0	**S/total 7**	0	**S/total 8**	0
Ci-aprés Nom que vous souhaitez faire broder sur votre polo :					
Ci-dessous Adresse si vous souhaitez un envoi Dans ce cas ajoutez 10 dans la case *Frais d'envoi*					

L'écho du Yachting française est une publication non professionnelle destinée à une diffusion interne exclusivement.
Les textes reproduits ici ne représentent que l'opinion de leurs auteurs

©NCYF juin 2026