L'écho du Yachting Français

Dernières actualités et nouvelles

Samedi 25 avril 2026
N° 4

Éditorial du Président

Avec les beaux jours, l'envie de naviguer se fait pressante et doit être satisfaite ! Il y a bien sûr le rallye de juin. Mais grâce à notre nouveau partenariat avec le Yacht Club de l'Ile de France (YCIF), les membres de notre Cercle peuvent d'ores et déjà bénéficier de leurs installations, ce qui comprend évidemment l'usage de voiliers et aussi des bateaux à moteurs classiques, avec pour ceux qui le souhaiteraient une initiation à la régate.

Les conditions financières de participation vous seront rapidement communiquées.

Ce plan d'eau magnifique et les installations qui l'entourent, intègrent un restaurant avec une splendide vue sur la Seine et le plan d'eau.

D'autres partenariats sont en train de s'organiser avec la Fédération Française de Voile et avec la Fédération Française Motonautique. Notre Cercle trouve ainsi sa place dans l'environnement institutionnel au profit de nos membres.

Nous nous réjouissons de vous voir nombreux à nos diverses manifestations.

Le Président
Edouard Guillaud



Aquarelle ©Axel Pivet

Calendrier des prochains évènements à terre :

26 mai 2026 :

Cocktail bimestriel, Au Bon Conseil – 6, rue de Lapparent – 75007 Paris, précédé d'une conférence à 18 h 30

« Que retenir de la guerre de 40 jours … »
Par l'amiral Alain OUDOT DE DAINVILLE
Ancien chef d'état major de la Marine

Participation de 40€ auprès de notre trésorier par virement au compte du NCYF :
IBAN FR76 3006 6100 1500 0204 0050 161
(Bien préciser sur le virement votre nom et « cocktail 26 mai 2026

20 juin 2026 :

Soirée au Clos Vougeot Chapitre de la Mer. I
nscriptions auprès de : jacquespotdevin@ncyf.fr

29-30 aout 2026 :

Championnat de France de motonautisme à Chalon-sur-Saône

Prochains cocktails bimestriels : 15 septembre et 17 novembre

A bord du SNLE *Le Téméraire*



Nous n'étions pas peu fiers, le 13 mars dernier, après avoir abandonné pour la journée nos smartphones avec nos bagages à bord d'un car de la Marine, d'embarquer à bord du « Transrade » à destination de l'Ile Longue de l'autre côté de la rade de Brest. C'est un peu un mystère qui se révélait à nous. Certes nous avions tous vu de nombreux reportages sur cet endroit, un des plus secrets de France, mais ce n'est pas la même chose d'y être accueillis et guidés jusqu'à pénétrer au cœur de la base opérationnelle, au milieu de tous ceux, plusieurs milliers, civils et militaires, qui y travaillent au quotidien, avant de descendre à bord du Téméraire, un des quatre SNLE de notre force océanique stratégique, composante essentielle de la dissuasion française depuis 1972. Depuis cette époque, à aucun moment il n'y a eu de rupture de cette dissuasion, dont on mesure encore plus l'importance en ces temps troublés.

Comme nous l'a dit son commandant, un SNLE, c'est la machine la plus complexe que l'homme a réalisée, 100 fois plus complexe qu'un Rafale me disait un de nos amis. Dans un cigare d'acier, autour d'une centrale nucléaire qui produit l'énergie nécessaire pour la propulsion, le dessalement de l'eau, l'oxygène que respire l'équipage, une base de lancement de fusées, comme Kourou, etc... qui plonge à une profondeur de (secret défense) et navigue à une vitesse de (secret défense)… Nous avions sans doute tous vu les nombreux films que les auteurs de fictions ont consacré à ces bateaux, d'Octobre rouge au Chant du Loup, et on espère que leurs équipages n'auront jamais à lancer les frappes nucléaires de riposte pour lesquels ils sont conçus. En touchant du doigt - au sens propre - les silos - ils ont chacun une plaque avec un nom - des seize missiles balistiques pesant 52 tonnes chacun qui, une fois expulsés du submersible, atteindront une altitude de 800 km (la station spatiale n'est qu'à 400 km) avant de plonger sur leurs multiples cibles à une vitesse de 20 000 km/heure, je ne pouvais pas m'empêcher de penser au livre de Nevil Shute « Le dernier rivage » (1957) qui imaginait ce que pourrait être la vie sur terre des survivants (un équipage d'un sous-marin) d'un holocauste nucléaire. C'est justement ce qu'il y a de merveilleux avec le Téméraire et ses frères, c'est qu'ils sont faits pour ne pas servir, autrement que par leur présence dissuasive sous la surface des océans et c'est justement parce qu'ils existent que la France jouit d'une paix, certes relative, et surtout préserve ses intérêts vitaux.

Machine complexe disait son commandant, mais qui n'a d'efficacité que grâce aux 120 hommes et femmes qui se dévouent à son bord. Respect !

Merci à l'amiral Jean-Louis Vichot, qui a commandé le Téméraire pour sa première patrouille, et à son épouse Marielle de nous avoir servi de guides et permis de vivre une journée exceptionnelle.

Bernard Reynis

Commission des évènements maritimes

La commission des évènements maritimes poursuit le rythme de ses réunions mensuelles.

Une visite du boat show de Düsseldorf le week-end du 23 janvier 2027 est envisagée ; les demandes d'inscription seront lancées juste avant l'été pour réserver l'hôtel dans lequel nous avons déjà séjourné et qui avait satisfait tous les participants.

Le rallye Bretagne, du 11 au 16 juin 2026 inclus, organisé par Antoine Boisroux avec 4 bateaux à voile et 3 à moteur. Il peut accueillir encore un ou deux bateaux.

La croisière sur les lacs suisses en septembre 2027 sera finalisée courant mai 2026 et s'organisera avec 9 cabines sur un bateau unique et éventuellement quelques passagers supplémentaires qui pourront dormir à l'escale tous les soirs dans les marinas des lacs que nous visiterons ou des hôtels les accueilleront.

Pour le rallye Alsace du 18 au 21 septembre 2026, toutes les cabines ont été réservées, il se déroulera donc comme prévu et nous finalisons l'organisation pour ceux qui y participent.

Nous vous espérons nombreux pour ceux qui s'intéressent au motonautisme aux championnats de France qui auront lieu les 29 et 30 août 2026 à Chalon-sur-Saône où une loge spéciale nous est réservée.

Enfin les installations du Yacht Club de l'Ile de France sont désormais ouvertes à nos membres.
L'organisation dédiée vous sera rapidement proposée avec la possibilité de prendre contact avec notre référent dédié.

Lancement ce Samedi 13 avril 2026 du partenariat avec le Yacht Club de l'Ile de France



Accueillis amicalement et généreusement par le Président de l'YCIF Éric Quémard, entouré de son comité de direction, une vingtaine de membres du NCYF emmenés par le vice-président Jacques Potdevin ont visité longuement les installations de ce club historique créé en 1906 qui comme le NCYF compte 180 membres.

Le partenariat sera officiellement signé lors de notre cocktail bimestriel du 26 mai 2026.
Au début de la saison nautique, toutes précisions nous serons données quant aux facilités de présence et d'usage qui nous seront proposées.

À propos du YCIF

L'YCIF ex-club nautique de Chatou fut créé et fréquenté par des aventuriers, hommes d'affaires, marins, armateurs fortunés et artistes de tous bords (écrivains, peintres, couturiers, acteurs du muet, …).

Des hommes et des femmes d'avant-garde (le commandant Charcot, le couturier Paul Poiret, qui en dessina le pavillon, le magnat du textile Armand Esders et son épouse Yvonne, les frères Monnet, Virginie Herriot, la star du muet Juliette Clarens (pour n'en citer que quelques-uns, …) se retrouvaient pour des régates acharnées à la barre de leur voilier, organisaient des soirées endiablées sur leur motor – yacht ou dans les jardins du club. Ils se réclamaient d'un excentrisme bon enfant et rêvaient de liberté, d'élégance et de créativité.
« L'esprit Chatouillard » (du club de Chatou) définissait cette culture loin du formalisme des clubs nautiques traditionnels de cette époque. Aujourd'hui leurs lointains descendants essayent de préserver ce style de vie.







Commission littérature

Le 19 février 2026 s'est tenu un déjeuner pour célébrer le lancement officiel de la commission littérature du NCYF.

Lors de cette première réunion de cette « Commission littéraire » sous la présidence d'Edouard Guillaud et de Bernard Desolneux, il a été convenu :

- que les membres de la commission littéraire prépareraient des fiches de lecture / recensions de textes sur la mer et les marins afin d'alimenter le bulletin du NCYF. Le bulletin paraissant tous les deux mois, on peut imaginer deux fiches de lecture par bulletin,
- qu'il serait souhaitable que notre commission se réunisse en séance plénière afin de parler de l'avenir.

La prochaine réunion se tiendra pendant 30 minutes juste avant le prochain cocktail bimensuel (le 26 mai à 18h30 - Au Bon Conseil – 6, rue de Lapparent – 75007 Paris), nous nous retrouverons ainsi à 18 h 00 en ce même lieu.

Denis Lazat se propose de parler brièvement d'un livre qui l'a enthousiasmé : "***Suez, histoire d'un canal à la croisée des mondes***", par Robert Solé (Editions Perrin – mai 2024), une histoire du canal de Suez. On se rapproche d'une zone du monde particulièrement d'actualité.

Denis LAZAT

Les lectures de la Commission littérature

Les plus beaux poèmes de la mer

Yves La Prairie, éditions du Cherche Midi

Après une vue d'aventures, un vrai roman, Yves La Prairie fut appelé à diriger onze ans durant le CNEXO (centre National pour l'Exploitation des Océans) qui deviendra l'IFREMER.

Plus jeune bachelier de France (son premier bac à 14 ans, le second à 15), sa vocation est d'entrer à l'Ecole Navale. C'est juin 40, il s'embarque de Brest pour gagner l'Angleterre sur un charbonnier danois. La Manche étant dangereuse, le cargo se déroute vers Bayonne. Elève à l'Ecole navale rapatriée à Toulon, il assiste au tragique sabordage de la flotte. Entré dans la Résistance il s'enfuit en Espagne, y est incarcéré et parvient à Casablanca et rejoindra l'Angleterre.

Il finira la guerre en Orient, jusqu'au Japon sur la frégate « La Découverte », anciennement HMS Windrush, bâtiment transféré aux FNFL dès sa mise en service, préposé à l'escorte des convois en Atlantique et à l'appui du débarquement de Normandie.

A la fin du conflit, il servira sur son navire en Extrême Orient, sous les ordres de Mc Arthur, face au Japon.

Ecrivain et poète, il sera membre de la Société des Gens de lettres, de la Société des Poètes français, de l'Académie de Marine et de l'Académie des Sciences d'Outre-mer.

Il laissera à sa mort (2015) une trentaine de livres et celui qui nous intéresse aujourd'hui est son anthologie de poèmes sur la mer, dont la préface dit, et c'est évidemment un insolite paradoxe, « le poète est par essence un écrivain sans frontières » - il est compliqué de lire de la poésie dans une langue qu'on ne maîtrise pas…

Plus loin, plus heureuses, ces lignes : « Mer et Poésie se sont intimement mêlées au fil des siècles : parce que toutes d'eux, accessibles à chaque homme en particulier, savent apporter mille visions différentes : parce que toutes deux recréent pour nous à chaque instant l'horizon, le ciel, l'amour, l'offrande, la mort… »

Et encore : « le pêcheur et le plaisancier, le plongeur professionnel et le croisiériste de paquebot, le baigneur et le cosmonaute ne pouvant éprouver les mêmes sensations, chaque homme a sa mer comme chaque poète la sienne. »

On sera pris de vertige de découvrir Philippe de Thaun » - orthographe qui n'est pas tout à fait canonique, poète normand à la cour d'Angleterre (XIIème siècle) qu'il faut translittérer. Il adoptera la translittération de Paul Eluard.

On lira un poème de Jean Parmentier que je reproduis ici :

« Qui congnoistra les merveilles de mer,
L'horrible son plein de pareil amer
Des flotz esmeus et troublez sans mesure ?
Qu la verra par gros ventz escumer,
Pousser, fumer, sublimer, se abysmer,
Et puis soudain tranquille sans fracture ?

Qui congnoistra son ordre et sa nature ?
Mais qui dira : »j'ai vu telle adventure
Sinon celuy qui navigue dessus ?
Cestuy là peut bien dire par droicture :
Ô merveilleus et terrible facture
Du merveilleux qui habite la sus ? »

Jean Parmentier et son frère Raoul furent les premiers français à doubler le cap de Bonne Espérance, sur les navires de l'armateur dieppois Jean Ango, Jean comme capitaine de « La Pensée » (200 tonneaux), Raoul capitaine sur « Le Sacre » (120 tonneaux).

L'objet de ce voyage sont les épices de la lointaine Asie.

Après avoir relâché aux Maldives, les frères Parmentier atteindront Sumatra où, à quelques jours d'intervalle, l'un et l'autre mourront.

Les navires d'Ango, séparés par la tempête au Cap de Bonne Espérance rejoindront Dieppe après s'être miraculeusement retrouvés passé l'Equateur.

Le cartographe et astronome Jean Crignon (Dieppe était célèbre pour son école de cartographie) présentera les poèmes de Jean Parmentier à François 1er.

Un grand marin et un grand poète que Yves La Prairie nous fait connaître, avec d'autres si ignorés.



Le Droit de la mer

Jules Michelet
Editions Rivages (Payot)



On prête à Michelet cette formule « le 14 juillet, une aurore de liberté s'éleva sur la France », mémorable maxime qui fut citée des centaines (des milliers ?) de fois dans les discours municipaux (et peut-être même à l'Assemblée) et qu'on chercherait en vain dans son « Histoire de France ».

Cet exemplaire patriote avait écrit ces mots qu'on jugerait aujourd'hui désuets : « notre glorieuse patrie est désormais le pilote du vaisseau de l'humanité. Mais ce vaisseau vole aujourd'hui dans l'ouragan ; il va si vite, si vite que le vertige prend aux plus fermes, et que toute poitrine en est oppressée. Que puis-je dans ce beau et terrible mouvement ? Une seule chose : le comprendre ; je l'essaierai du moins. Mais il part de haut et de loin ; ce ne serait pas trop de l'histoire du monde pour expliquer la France. »

On retiendra de lui son « Histoire de France » (1833-1867) en 19 volumes et son « Histoire de la Révolution française » (1847-1853) en 7 volumes, plus lu, récit engagé et hymne à la liberté.

A côté de ces livres majeurs, inséparables de la pensée politique de la République, on sait moins qu'il s'intéressa aux sciences naturelles, aux oiseaux, aux insectes, à la montagne et, ce qui nous occupe ici, à la mer (« La Mer » - 1861).

Très influencé par Geoffroy Saint-Hilaire, à qui est curieusement dédié par Balzac son « Père Goriot », Michelet voit dans la mer l'origine des espèces (et cela lui permet d'écarter toute référence à la Création chrétienne), et déplore que son exploitation soit irraisonnée.

Le Normalien et agrégé de lettres Kevin Pelladeaud a fait paraître aux Editions Payot (collection Rivages) un « digest »de « La Mer » fait d'extraits de l'œuvre de Michelet, accessible in extenso sur Gallica (https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k29494t/f23.image), l'édition de 1875 compte 428 pages…

Cela délivre le lecteur de l'édition princeps en quatre livres (« Un regard sur les mers », « La genèse la mer », « Conquête de la mer », « La renaissance de mer ». La partie « Le droit de la mer » est au livre III.

On y lira des phrases magnifiques et prémonitoires comme : « la mer, qui commença la vie sur ce globe, en serait encore la bienfaisante nourrice, si l'homme savait seulement respecter l'ordre qui y règne et s'abstenait de le troubler. »

Sur la « surpêche » : « c'est à la science, à la loi, d'arrêter cette décadence. La première, par sa direction habile, si elle est suivie, créera l'économie de la mer et reconstituera la pêche, école de la marine. La seconde, moins exclusivement influencée de l'intérêt de la terre, gardera dans le marin la fleur du pays, élite à part, nullement comparable aux grandes masses dont nous tirons le soldat… »

Appel à contributions pour l'Echo

Avec les beaux jours reviennent les jours de navigation et, qui sait ? quelques belles photos de nos bateaux.
N'hésitez pas à transmettre des visuels à l'équipe de rédaction de notre magazine bimestriel pour venir égayer nos colonnes.

L'essentiel est de partager notre passion pour la mer et pour les belles oeuvres qui la parcourent.

Il convient toutefois de veiller à nous transmettre des photos dont vous détenez les droits et sur lesquelles ne figurent que des personnes qui acceptent d'être diffusées dans nos pages.

Merci et bon vent, belle mer !

Soirée Jazz à la Maison de l'Arménie





Belle, très belle soirée de jazz ce mardi 14 avril 2026, parfaitement organisée par nos amis Patrick Pilossian et jacques Potdevin à la Maison de l'Arménie, située à Paris à proximité du parc Montsouris.

Nous sommes soixante, accueillis par le talentueux Patrick et ses amis musiciens : un apéritif sympathique permet de découvrir ou redécouvrir le raki et introduit également la formation de jazzmen par quelques morceaux légers.

Puis un dîner composé de spécialités arméniennes, toutes délicieuses, nous donne le temps de nous retrouver et d'échanger.

Et vers la fin du dîner, les choses sérieuses commencent, avec le concert de jazz qui nous permet d'écouter, de savourer, Jean-Luc Thibault (pianiste de star), Karim Rachedi (bassiste d'Enrico Macias) et Philippe Taib (guitariste et professeur).
Puis arrive la star Corse Jean Pierre Marcillesi (guitariste et chanteur), et depuis le début notre ami Patrick, dont nous avons appris qu'il emporte sa batterie même sur son bateau !

Les airs célèbrent s'enchaînent, l'ambiance monte, nos têtes rythment le tempo de la musique, puis notre ami Jacques Potdevin démarre un rock, suivi par notre Président et d'autres danseurs.
Nous écoutons, savourons et le temps passe vite : à 23 heures, il faut cesser la musique et nous nous séparons tandis que quelques acharnés dégustent encore un petit verre.

Une grande soirée, empreinte de convivialité et d'amitié, rythmées par ce très beau concert, sans oublier la suggestion de membres d'organiser un voyage en Arménie.
Merci Patrick !

Roland Dubois





LA ROYALE ET L'INDEPENDANCE DES ETATS-UNIS

Quelques mots de présentation

Je me suis intéressé à la guerre d'indépendance des Etats-Unis en ma double qualité de membre de la Société des Cincinnati de France et de membre de la Société des Fils de la Révolution américaine (SAR).

L'un de mes ancêtres, Charles René Ague Seigneur de la Voute, faisait partie des officiers qui combattirent aux Etats-Unis pendant la guerre d'indépendance, aux côtés de Lafayette et de Rochambeau.

Embarqué avec le régiment d'Agénois sur l'escadre de l'amiral d'Estaing, il a été blessé lors de la bataille de la Savannah, capitale de la colonie britannique de Géorgie.

Il a ensuite participé aux batailles de Chesapeake et de Yorktown, avant de trouver la mort en Vendée en 1795.

Il se trouve, par le plus grand des hasards, que l'épouse de notre président, l'Amiral Édouard Guillaud, descend elle aussi de cet ancêtre commun.

Notre marine s'est illustrée lors de la guerre de l'indépendance des Etats-Unis, indépendante pour laquelle elle a joué un rôle déterminant, dont, tant la société des Cincinnati que la société des Sons of the American Revolution entretiennent la mémoire.

L'objet de la société des Cincinnati est de perpétuer le souvenir de la guerre d'indépendance des Etats-Unis et de la fraternité d'armes qui ont uni officiers américains et français ; le premier président de la société des Cincinnati a été le général Georges Washington, et le premier président de la société des Cincinnati de France a été l'amiral d'Estaing.

La société des fils de la révolution française réunie quant à elle les descendants des personnes ayant contribué à l'indépendance des colonies anglaises d'Amérique.

L'une et l'autre de ces sociétés ont pour objet de maintenir les liens privilégiés et l'amitié entre nos deux pays.

Durant cette période troublée, il m'est apparu intéressant de demander à l'un de nos membres, Martin Boyer, par ailleurs ancien président des SAR en France, et au Professeur Patrick Villiers, Professeur émérite des universités, historien des SAR, de nous apporter un éclairage sur le rôle de notre marine durant cette période dans l'accession des Etats-Unis à l'indépendance.

Je les remercie très vivement du passionnant article qu'ils ont bien voulu écrire conjointement.

Didier le Prado
membre du CODIR du NCYF, Membre de la société des Cincinnati de France, et Membre de la société des fils de la révolution américaine (SAR).



Combat Guichen contre Rodney. Par trois fois Guichen tient les Anglais en échec, P. Villiers, la Marine de Louis XVI, p.154.

C'EST LA MARINE ROYALE FRANÇAISE QUI A GAGNÉ LA GUERRE D'INDEPENDANCE AMERICAINE

CONFLIT MONDIAL SUR LES MERS DE 4 CONTINENTS (1778-1783)

Par Martin Boyer, NCYF, CIN, SAR et Patrick Villiers, professeur émérite des universités

Cette année, nous fêtons le 400ème anniversaire de la création officielle de la marine d'Etat de la France par le cardinal-duc de Richelieu, sous le roi Louis XIII. Il a paru utile de rappeler ici l'une des périodes les plus brillantes de notre marine. Située justement entre les conséquences néfastes de la fin de la guerre de sept ans en 1763, et la destruction de la marine par la révolution française de 1789 qui mena à la défaite de Trafalgar en 1805, le rôle de la marine royale de Louis XVI dans la guerre d'Indépendance américaine (1778 - 1783) fut déterminant pour la victoire sur le Royaume-Uni, et la naissance de l'Union des Etats-Unis d'Amérique, appelée à devenir la première puissance mondiale, et depuis lors plus ancienne alliée de la France.

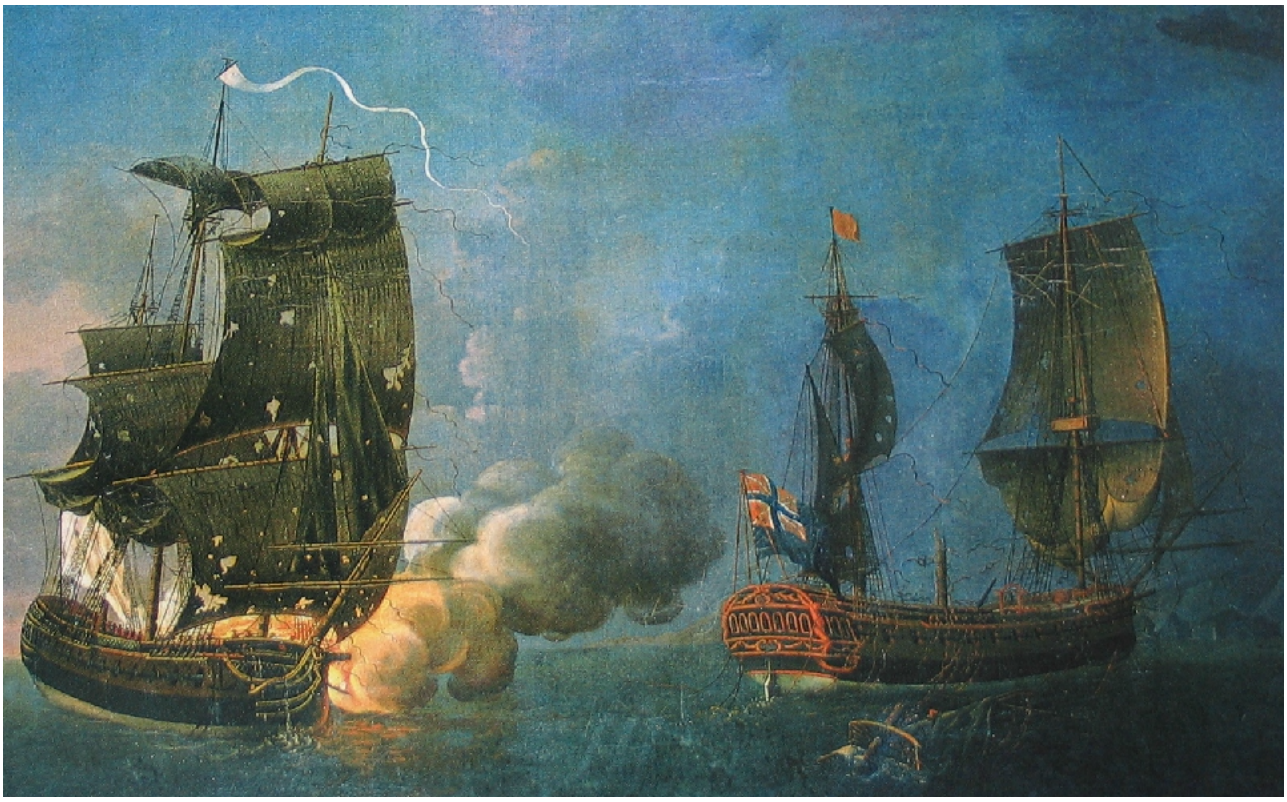
Le duc de Choiseul, principal ministre de Louis XV, peut être considéré comme le refondateur de la future marine de Louis XVI. Dans une France dont les finances sont ruinées par la guerre de Sept ans qui a coûté près d'un milliard de livres tournois, et ne pouvant reconstruire une flotte de guerre, Choiseul lance le *"don gratuit"* des vaisseaux. Sur les 53 vaisseaux armés en 1778, dix-huit sont construits qui portent le nom des donateurs : *Bretagne, Languedoc, Ville de Paris, Marseillais,* le *Saint-Esprit* (ordre du Saint-Esprit), le *Ferme* (fermiers généraux), etc. Choiseul publie également deux ordonnances qui réorganisent profondément l'armée (1761) et la marine (1765). Par le *"Proclamation Act"* de 1763, le roi George III d'Angleterre donne à la Couronne le monopole de l'achat des terres indiennes, ce qui déclenchera la fureur de, notamment, Benjamin Franklin et George Washington, alors sujets britanniques. Pour rembourser les emprunts d'une guerre qui a coûté aux Anglais 1,3 milliard de livres, le gouvernement du lord Grenville fait voter en 1765 par le parlement britannique le Molasse Act (taxe sur le sucre et le tafia) puis le Stamp Act, déclenchant une agitation qui culminera avec la Boston Tea Party du 16 décembre 1773. Le soulèvement des Treize colonies était largement prévisible. Beaumarchais, envoyé en mission à Londres découvre l'ampleur de l'opposition américaine à l'Angleterre qu'il rapporte à Broglie, chef du *"secret du roi"*. En Amérique, un congrès se réunit à Philadelphie en septembre 1774, et affirme le droit exclusif des colonies à voter les lois les concernant. Dès lors, la situation se dégrade en Amérique comme à Londres.

Tout change avec l'arrivée de Louis XVI sur le trône en 1774, et la nomination du comte de Vergennes aux Affaires étrangères. Il reprend les idées de Choiseul et Broglie, convaincus depuis le traité de Paris de 1763 qu'une nouvelle guerre avec l'Angleterre surviendrait et qu'il faudrait profiter de la révolte des colonies américaines. Cette guerre serait essentiellement maritime, même si un éventuel débarquement en Angleterre fut également projeté à partir de la Normandie (épisode du camp de Vaussieux) mais n'eut finalement pas lieu.

Petit rappel historique : d'août à décembre 1755, en pleine paix, la *Royal Navy* commandée par l'amiral Boscawen s'empare de plusieurs milliers de navires de pêche et marchands français revenant de Terre-Neuve, de caboteurs divers, et de navires coloniaux. Cette *"rafle"* de l'amiral Boscawen, véritable *"Pearl Harbour"* avant la lettre, et l'emprisonnement de milliers de marins français sur les pontons anglais sont, de Dunkerque à Rochefort, à l'origine d'un puissant sentiment anti-anglais qui n'existait pas précédemment. A la ruine des armateurs, qui ne seront pas indemnisés par le roi, s'ajoute la détention sur ces ignobles pontons de milliers de marins, mousses, matelots et autres marins qualifiés, incarcérés sans jugement et libérés seulement en 1763. Ce *"Guantanamo"* avant la lettre se traduit par une effroyable mortalité, frappant plus de 50% des marins détenus. Les marins français qui n'ont pas oublié ce drame des pontons anglais, attendaient la revanche.

Privés de manufactures d'armes et de poudres, les colons américains ne peuvent se révolter avec succès sans l'aide de la France et/ou de l'Espagne. En accordant les crédits à la marine française en 1775 pour la remettre en état de combattre, Louis XVI a déjà pris en son for intérieur la décision du réarmement du Royaume, et le risque d'une guerre. La politique de Vergennes triomphe lorsque Turgot et Malesherbes démissionnent le 2 mai 1776. Louis XVI accorde 9 millions de livres de plus à la marine, ce qui permet la refonte de 13 vaisseaux et l'achat d'équipements et de stocks de mâts en Baltique.

A la fin de 1775, l'Angleterre a réarmé 16 vaisseaux, 22 frégates, et envoyé 12000 soldats aux colonies. Il faut encore deux ans à la France pour disposer de 50 vaisseaux. Mais l'Angleterre en alignera alors 70. Dès lors, une alliance avec l'Espagne est nécessaire, et Louis XVI n'envisage d'entrer dans la guerre qu'avec une promesse ferme de l'Espagne de s'engager à ses côtés avec ses vaisseaux.



Pour Floridablanca, secrétaire d'Etat aux Affaires étrangères du royaume d'Espagne, le *« Choiseul espagnol »*, l'Espagne ne soutiendra pas une révolte coloniale (par peur de la contagion), mais pourrait le faire pour des buts de guerre fondamentaux : récupérer Gibraltar, Minorque, la Jamaïque, la Floride espagnole, etc., mais avec une condition préalable : pour démontrer sa puissance retrouvée, la marine française doit d'abord remporter une victoire navale sur l'Angleterre. D'où la volonté française de remporter une telle victoire, sur les côtes américaines, ou au large d'Ouessant.

La préparation de l'escadre de l'amiral d'Estaing dès 1777 a d'abord pour but d'éviter le blocage de la flotte à Toulon, comme cela s'est passé pendant la guerre de Sept Ans. En ordonnant à l'amiral d'Estaing de sortir avec 12 vaisseaux, dont le Fantasque du Balli de Suffren, et le Sagittaire de M. d'Albert de Rions, et croiser sur les côtes américaines, le secrétaire à la marine, le comte de Sartine espère une victoire sur les vaisseaux anglais. Ceux-ci sont dispersés sur les côtes américaines, depuis l'entrée de la rivière Delaware, au sud, jusqu'à Boston, au nord. L'arrivée de l'escadre d'Estaing aux Antilles, puis sur les côtes américaines chasse les anglais de Philadelphie, qui redevient le siège du *"Congrès Continental"*. Mais plus au nord à New-York, l'incapacité des Insurgents à fournir des pilotes pour faire entrer les vaisseaux français dans le port de New-York oblige d'Estaing à renoncer à attaquer New-York, très bien défendue. D'Estaing vise alors Newport en Rhode Island. Mais le fort retard des troupes terrestres américaines au rendez-vous fixé empêche un débarquement dont la réussite était pourtant acquise. La tempête disperse alors les vaisseaux anglais et français, alors en pleine bataille navale. La flotte française doit aller se réparer à Boston. Puis l'arrivée de l'hiver, de ses neiges et de ses glaces force d'Estaing à appareiller pour les Antilles à la grande déception des Américains, pour veiller à la défense des colonies françaises.

La victoire tant désirée viendra de la flotte de Brest. Dès 1777, les *"escadres d'évolution"* commandées par les chefs d'escadre comte du Chaffault, comte de La Motte-Picquet et comte de Guichen ont permis un entraînement efficace des équipages. C'est une flotte motivée par la revanche, commandée par le lieutenant-général comte d'Orvilliers, assisté par le chevalier du Pavillon et ses nouveaux codes de combat, qui en juillet 1778 surprend Keppel par ses manoeuvres, et par la qualité de son artillerie. Au Nord-Ouest d'Ouessant, le combat est si violent qu'après 5 heures de canonnade en ligne de file, les Anglais sont contraints de se retirer avec 407 morts et 789 blessés, contre 163 morts et 517 blessés côté français. Fort de ce succès d'Orvilliers rentre à Brest pour réparer.

A la suite de cette bataille navale, non conclusive mais considérée comme une quasi-victoire sur la Royal Navy, car ayant ainsi révélée la nouvelle puissance navale française, les Espagnols s'engagent aux côtés de la France. Ils veulent une guerre courte exploitant la supériorité numérique des forces alliées. Soutenus par Louis XVI et le roi d'Espagne Charles III qui signent le 14 avril 1779 le traité d'Aranjuez, les diplomates français et espagnols préparent donc une guerre courte avec un débarquement à l'île Wight, ce qui donnerait aux Espagnols un gage essentiel pour ensuite récupérer Gibraltar.

On a critiqué le retard des arsenaux espagnols à préparer leur flotte. Pourtant un an à peine s'écoule entre la victoire d'Ouessant du 27 juillet 1778 et la réunion des flottes le 2 juillet 1779 devant Sisargas (au large de Cadix) entre vaisseaux français et espagnols, alors que trois ans de

préparation avaient été nécessaires aux Français. Les retards indiscutables sont également attribuables à une météorologie défavorable qui ralentit la remontée vers la Manche. Mais surtout la mort s'est introduite à bord de la flotte française. Pendant les deux guerres précédentes chaque camp avait été accablé par les épidémies ; un nouveau désastre sanitaire frappera une seule flotte, et ce sera malheureusement la flotte française de d'Orvilliers en juillet-septembre 1779. Une terrible épidémie parmi les équipages français va sauver l'Angleterre d'une victoire annoncée et d'un débarquement, comme le reconnaissent les historiens anglais eux-mêmes. Avec des milliers de morts et plus de 20 000 malades sur les 30 000 combattants de la flotte française d'Orvilliers, ce dernier perdant même son fils unique, celle-ci doit renoncer et rentrer à Brest. Il faut alors renoncer à toute nouvelle offensive, en Manche comme devant Gibraltar.

C'est alors au tour de l'amiral comte d'Estaing de réussir la brillante opération combinée de la conquête de l'île de la Grenade les 4-6 juillet 1779, et la victoire navale sur la flotte de l'amiral Byron au large de la Grenade, visant à effacer la perte de l'île de Sainte-Lucie. Malheureusement son offensive suivante en Georgie et le siège mis devant Savannah tournent mal, et les troupes doivent se rembarquer à bord des vaisseaux, eux-mêmes malmenés par la tempête du 9 octobre. La flotte française se disperse, les vaisseaux souvent mis en difficulté par des dégâts matériels, d'autant qu'ils naviguent depuis 18 mois sans arsenal pour réparer.

Mais alors quelle stratégie nouvelle adopter pour satisfaire l'alliance espagnole, et soutenir les Insurgents ?

Il faut aussi financer l'effort de guerre. Le soutien des négociants du commerce colonial et la protection des convois de navires marchands sont indispensables. Les chambres de commerce des grands ports se plaignent des agressions et des captures par des corsaires anglais et des frégates de la Royal Navy. Sartine, le secrétaire d'Etat à la Marine et aux Colonies, avait bien consacré ses moyens à l'armement des vaisseaux et des frégates. Après avoir tenté la tactique de *"la route patrouillée"*, c'est-à-dire protéger le départ et l'arrivée des navires coloniaux de chaque côté de l'océan Atlantique, Sartine décide l'escorte obligatoire des convois de bout en bout des traversées. Au début, les convois de 10 à 20 navires sont escortés par les frégates, mais aussi par des vaisseaux de 50 canons comme le *Fier* commandé par le capitaine de vaisseau vicomte de Turpin. La taille des convois augmente brutalement, la valeur d'un convoi pouvant dépasser plusieurs millions de livres. Ces convois de bateaux marchands sont des objectifs stratégiques. En 1779, leur protection par les escadres de l'amiral comte de Guichen devient nécessaire. Il en est de même chez les Anglais. Cette bataille de l'Atlantique devient essentielle. Les escadres de Rodney et de Guichen s'affrontent par trois fois en mai 1780, mais sans emporter de victoire décisive. Versailles a décidé l'envoi en Amérique de 6 000 hommes, commandés par le général comte de Rochambeau, envoyés au secours des Insurgents. En dépit d'une population américaine forte de 2,7 millions d'habitants, jamais le général George Washington n'a pu disposer de plus de 10 000 hommes environ, face aux soldats anglais et leurs supplétifs allemands Hessiens, bien entraînés. Alors que les Loyalistes et les indécis sont majoritaires mais plutôt passifs dans les colonies, l'aide française est indispensable pour soutenir les Insurgents, en proie également à une crise monétaire. Partie de Brest le 2 mai 1780, la flotte de l'amiral comte de Ternay mouille le 11 juillet à Newport, ayant transporté les troupes du général comte de Rochambeau, renforçant la cause des Insurgents de Nouvelle Angleterre. L'apport majeur des troupes de Rochambeau alimente le fort désir du général Washington d'attaquer la place de New-York. Toutefois New York est très bien défendue par les Anglais du général en chef Clinton, et la réussite d'un siège s'avère irréalisable aux yeux de Rochambeau et ses officiers supérieurs, dont Chastellux et Viomésnil, comme au général du Portail assistant le général Washington comme commandant du génie américain.

En février 1781, de Grasse est nommé à la tête d'une flotte de 20 vaisseaux qui appareillent de Brest avec plus de 15 000 hommes. De Grasse commence par se faire remarquer en réussissant la traversée la plus rapide en escortant un convoi. Il a fait remorquer les navires marchands les plus lents par les vaisseaux du roi les plus rapides. Partie le 22 mars, la flotte voit d'abord s'éloigner le 29 mars l'escadre du bailli de Suffren avec ses transports, qui cingle vers l'Inde. De Grasse arrive le 28 avril devant la Martinique, protégeant son convoi qui rentre au port. Dès le lendemain il engage le combat contre la flotte de l'amiral Hood qui bloquait Fort Royal. Le combat est violent et si vif que de nombreux vaisseaux souffrent. Si Vaudreuil, la Touche-Tréville et d'autres sont félicités, Bougainville qui est sorti de la ligne malgré les ordres doit prendre les arrêts pour deux jours.

Sur les côtes d'Amérique, cette flotte livrera 4 grands combats. Par une instruction à Sartine en mars 1781, le secrétaire d'Etat Vergennes rappelle que la mission de de Grasse, après l'escorte essentielle du convoi colonial, est de remporter une victoire décisive contre les Anglais sur la côte américaine. Si le choix du lieu lui est laissé, la Virginie est clairement désignée. De Grasse voudrait d'abord remporter une victoire aux Antilles. Sa flotte est handicapée car victime du manque de vaisseaux doublés en cuivre. Si les vaisseaux français sont le plus souvent supérieurs aux Anglais, le doublage en cuivre des carènes adopté par tous les vaisseaux anglais leur donne une homogénéité et une vitesse supérieures aux vaisseaux français, dont la moitié seulement sont doublés en cuivre, faute de stocks suffisants dans les arsenaux. Grâce au doublage en cuivre, les Anglais pourront s'enfuir à chaque situation dangereuse. Par exemple le 29 avril 1781, de Grasse ne peut pas rattraper la flotte anglaise de l'amiral Hood qui refuse le combat devant la Martinique, et s'éloigne dans la nuit.

Le 2 juin, les Anglais refusent à nouveau le combat, préférant sacrifier l'île de Tobago qui est prise par les Français.

Une victoire navale décisive ne pouvant avoir lieu, il faut revenir à la tactique de la Galissonnière à Minorque, et de d'Estaing à la Grenade, c'est-à-dire une opération navale, combinée avec une prise terrestre.

En Virginie, dans le sud, pendant ce temps, avec le soutien de la Royal Navy, l'armée anglaise du général Cornwallis déplace ses troupes. Après s'être emparée de Charleston, elle menace la Virginie.

De Grasse précise alors son plan de l'attaquer là-bas, message qu'il fait parvenir à Washington et Rochambeau. Aussitôt les troupes de Rochambeau, et les Insurgents de Washington réunis autour de New York quittent ce siège et se dirigent à marche forcée vers le sud. De son côté, le général marquis de La Fayette et ses 1 500 hommes guerroyant en Virginie, se rapprochent pour bloquer la garnison anglaise. Cornwallis confiant dans l'invincibilité de la Royal Navy s'enferme dans le piège de Yorktown. Tout repose sur de Grasse et sa flotte. Cette expédition n'aurait pu se faire sans "l'argent métal" prêté par les banquiers espagnols de La Havane. L'amiral de Grasse avait confié la mission au capitaine de vaisseau comte de Traversay commandant la frégate l'Aigrette, d'aller à Cuba récupérer ces fonds, équivalant à 1,2 million de livres, de Grasse ayant mis ses biens propres en garantie ! Ce soutien financier nécessaire, fut accordé notamment en reconnaissance du rôle essentiel de l'escadre française du chevalier de Monteil, dans la victoire de Pensacola, en Floride du nord, menée sous les ordres du général espagnol Bernardo de Galvez.

De Grasse bénéficie d'une météorologie plus favorable que d'Estaing, et il ordonne surtout à sa flotte, au lieu de prendre la route habituelle plus au large, d'enfiler le détroit des Cayes le long de la Floride, échappant ainsi à la vue de l'escadre britannique. Les amiraux anglais Graves et Hood ne voyant pas l'escadre de Grasse pensent que les Français sont déjà en Virginie, et se dirigent donc vers la baie de la Chesapeake. Ils n'y voient pas de vaisseaux français, et pensent alors que ceux-ci sont partis attaquer New York au nord, que la flotte anglaise s'empresse donc de rejoindre. Pendant ce temps, l'escadre de Grasse qui arrivait du sud le long des côtes, arrive dans la baie de la Chesapeake le 30 août 1781. De Grasse débarque 3 000 hommes des troupes des Volontaires de Saint-Domingue prêtées par le gouverneur marquis de Bouillé, et Barras doit apporter l'artillerie de siège, commandée par le général comte d'Aboville. Ce piège tendu aux Anglais révèle chez de Grasse une profonde maîtrise de l'emploi des troupes combinées, auxquelles il apporte un soutien sans faille avec ses chaloupes, ses frégates et ses troupes embarquées. Il y neutralise les quelques navires anglais en garnison, et en attendant l'escadre de Barras, commence à débarquer des canons et



du matériel de siège, en vue de Yorktown où lord Cornwallis a concentré ses troupes.

Quand les vigies signalent l'arrivée de nombreuses voiles, au matin du 5 septembre, et que l'on comprend qu'il ne s'agit pas de Barras mais des escadres anglaises, revenues de New York, de Grasse donne l'ordre à tous ses vaisseaux d'appareiller, en coupant les câbles, et de sortir de la baie par ordre de vitesse. Les vaisseaux en train de débarquer hommes et matériels font preuve de gros efforts pour se déhaler le plus rapidement possible, malgré une partie des canons et des équipages débarqués, qui vont donc manquer pour le combat à venir. La brise légère du Nord-Est, et la marée montante ne facilitaient pas les manoeuvres de sortie de la baie, dont l'ouverture est de plus obstruée par un haut-fond rendant impraticable la navigation sur plus de la moitié nord de sa largeur, entre le cap Henry et le cap James. Le 5 septembre 1781 vers 2 heures de l'après-midi, les vaisseaux français commencent à sortir par la passe sud. L'escadre anglaise se rapprochant doit virer de bord pour éviter le haut-fond, et forme une ligne bâbord amure vers l'est sud-est, parallèle à la ligne des vaisseaux français en train de se former. Le violent combat dure jusqu'à 6 heures et demie du soir. Les Anglais qui combattent au vent rompent l'engagement. Toute la nuit, et pendant les cinq jours suivants, les deux flottent s'observent, les Français recherchant l'engagement. A la faveur de la nuit du 9 septembre 1781, l'amiral anglais Graves finalement s'éloigne, et ordonne à sa flotte de rentrer se préparer à New York, abandonnant ainsi la garnison anglaise de Yorktown et Lord Corwallis à leur sort, et à leur probable capitulation. L'Histoire est trop souvent survolée, mais ici elle est surtout le fait des vaisseaux, des chefs et des officiers qui les commandent, et des hommes qui les montent, et à qui il convient ici de rendre hommage. L'amiral de Grasse avait organisé sa flotte en trois escadres, mais l'urgence de sortir de la baie de la Chesapeake a bouleversé cet ordre classique. C'est ainsi

que le chef d'escadre comte de Bougainville se retrouve en avant-garde, et son escadre en désordre.

De Grasse remporte donc cette victoire navale stratégique de la Chesapeake, celle qui ouvrira la voie à la victoire terrestre de Yorktown. Il souhaite ensuite repartir vers les Antilles, mais cède aux demandes pressantes du général Washington de rester pour soutenir les opérations du siège de Yorktown, jusqu'à la reddition, et même jusqu'au 4 novembre, heureusement sans subir d'ouragan pourtant toujours menaçants en cette saison. Reconnaissant, Washington lui enverra son compliment le plus élogieux : *"Yorktown's surrender, the honor of which belongs to your excellency, has anticipated our most presumptuous expectations"*.

Le 4 novembre 1781, Bouillé reprend l'île de Saint Eustache. En décembre 1781, de Grasse de retour au Cap Français expédie vers la France les convois retenus à Saint-Domingue, qui parviendront à bon port.

De Grasse poursuit sa politique de conquêtes des îles et se porte à l'attaque de Saint-Christophe les 25 et 26 janvier 1782. Elle est prise en dépit du combat habile de Hood. En dépit de son état de fatigue, et de son souhait, de Grasse est maintenu au commandement de sa flotte. La prise du convoi de renforts qui lui était destiné, par l'amiral anglais Kempenfelt, le prive de tous nouveaux secours, en hommes, en officiers et en équipements. Castries lui communique cependant les ordres de la Cour, d'expédier et protéger un convoi chargé de troupes et de denrées coloniales pour s'emparer de la Jamaïque.

C'est protégeant ce convoi que de Grasse livre le combat *"de trop"* au large de l'archipel des Saintes le 12 avril 1782. La capture du lieutenant-général des armées navales, et celle de cinq vaisseaux est célébrée comme un triomphe par les Anglais, mais dans les faits, le grand convoi vital est sauvé par l'action de de Grasse, et parviendra à destination. Et comme le démontre le marquis de Bouillé, le potentiel offensif franco-espagnol n'est pas atteint par cet échec. D'ailleurs, aucun des vaisseaux alors pris par les Anglais ne parviendra en Angleterre. Très atteints par le feu échangé le plus vif des deux côtés, les échanges de canonnades, ils vont tous être hors de combat, et vont couler malgré les efforts des Anglais pour les sauver.

Peu de navires de commerce français sont capturés dans l'Atlantique en 1782 consacrant la victoire des franco-espagnols dans la bataille de l'Atlantique. Des renforts réunis à Cadix sous le commandement de l'amiral d'Estaing sont prévus pour le printemps 1783. Devant cette menace, les Anglais accélèrent les pourparlers de paix dont les préliminaires sont signés à Paris en février 1783. Ce fut un conflit mondial. Si l'essentiel des combats déterminants se produisit dans l'Atlantique et en Manche, la Méditerranée est-elle devenue une mer franco-espagnole avec la reprise de Minorque le 18 août 1781 ? Les combats si célèbres aujourd'hui de Suffren dans l'Inde sont restés largement ignorés des contemporains compte tenu de la lenteur des communications : La Praya, la protection de la ville du Cap (Afrique du Sud), Sadras le 17 février 1782, les combats de Provédien le 12 avril, de Négapatam 6 juillet, de Trincomalee le 25 août, de Gondelour le 20 juin 1783. Par ailleurs le comte de La Pérouse sur le *Sceptre* de 74 canons détruit les comptoirs de la baie d'Hudson en aout 1782, et le capitaine de vaisseau comte de Kersaint s'empare de la Guyane anglaise du 1er au 8 février, autant d'autres éléments de la stratégie périphérique qui sont également peu connus. A côté des vaisseaux, les frégates jouent alors un rôle de plus en plus important. D'abord principalement utilisées pour éclairer les flottes, les frégates vont escorter les convois et transporter les informations urgentes et les personnalités. Après avoir transporté La Fayette, la frégate *Hermione* commandée par Latouche Tréville, reste en mission le long de la côte américaine de la Chesapeake à Boston escortant les navires de commerce puis effectuant des missions de ravitaillement. Après Yorktown, elle rentre en France pour un grand radoub, puis est affectée à l'océan Indien en escorte de convois. Si dans cet exposé, une place souvent prépondérante a été accordée aux batailles navales, la mission stratégique de protection des convois a été décisive pour les économies française, espagnole, hollandaise et neutres. La revente des produits coloniaux par les Français aux négociants et armateurs de la mer du Nord a généré des profits qui ont permis aux ports de France de souscrire aux emprunts émis par le gouvernement français pour financer la guerre d'Amérique. Les navires du commerce colonial ont ainsi grandement financé l'Indépendance des Etats-Unis.

Martin Boyer, NCYF, CIN, SAR
Patrick Villiers, professeur émérite des universités

Bibliographie :

P. Villiers, La marine de Louis XVI, Ed. Debbane/ ANCRE Publ.
P. Villiers, Hermione, ANCRE Publ.
J. de Trentinian, La glorieuse campagne de l'amiral de Grasse, SPM
O. Chaline et J.M. Kowalski (dir), l'amiral de Grasse et l'indépendance américaine, &
Commander en opération, Sea Power, SUP
J. Boudriot, le vaisseau de 74 canons, Ed. ANCRE Publ

Références de l'iconographie :

1. Combat Guichen contre Rodney. Par trois fois Guichen tient les Anglais en échec, P. Villiers, *la Marine de Louis XVI,* p.154.
2. Combat *Belle-Poule-Arethusa*, première victoire d'une frégate française, in P. Villiers, *L'Hermione*...p.136
3. Plan de défense de Newport par l'escadre française, in P. Villiers, *L'Hermione*…p.147.

AMITIE AU BORD de MER

En préparation de nos navigations de l'été nous avons imaginé la possibilité de s'aider mutuellement dans des ports ou sur des rivages dont les uns ou les autres ont une bonne connaissance.

Cette mission et la liste des Ambassadeurs seront publiées avec la mise à jour semestrielle de l'annuaire fin mai-début juin qui aura une connotation plus nautique.

LA MISSION DES AMBASSADEURS DU NCYF :

Qu'attendons-nous des Ambassadeurs de notre Cercle ?

Nombre d'entre nous arrivant dans un port qu'il n'avait jamais fréquenté s'interroge sur la présence d'autres membres du Cercle pour les rencontrer ou bénéficier de leur connaissance des lieux pour découvrir les bonnes adresses pour la navigation, mouillages abrités, plages agréables, lieux de pêche, pour l'entretien du bateau, pour la réparation d'une panne, utiles à la vie à terre, un lieu de chalandise, la découverte d'une bonne table, d'un bar chaleureux.

Un accueil par un autre membre du Cercle peut apporter des réponses à toutes ces questions par un simple appel téléphonique ou par une visite sur le ponton.
Un tel engagement fait partie sans aucun doute du plaisir de partager avec d'autres membres nos aventures maritimes.

Ceux qui se sont déjà manifestés et dont la première liste est jointe ont accepté cette sympathique et conviviale mission pour les deux prochaines années.
Elle est bien sûr à compléter, dites-nous.

Cet engagement peut s'exercer sur place, pendant les vacances, ou sur le lieu de la résidence principale pendant le reste de l'année.
Les téléphones et adresses électronique des Ambassadeurs sont dans l'annuaire du NCYF.

Qu'ils soient vivement remerciés, au nom de tous les membres.

LES PREMIERS AMBASSADEURS DU NCYF :

MANCHE EST et MER du NORD :
Deauville : Olivier Bidet - Axel Depondt
Dives sur Mer : Jean-Yves Coudriou
Courseulles : Jean-Michel Berly
Barfleur : Edouard Guillaud

MANCHE OUEST :
Cherbourg : Nicolas Boisroux
Carteret : Nicolas Boisroux
Granville : Guy Pigaux
Iles Chausey : Guy Pigaux
Dinard : Christian Chaufour - Éric Dyevre
Saint Cast : Jean-Yves Chaufour
Lancieux : Jean-Yves Chaufour
Saint Briac : Didier le Prado
Paimpol : Jacques Potdevin
Saint Quay Portrieux : Jacques Potdevin
Trébeurden : Guillaume Silve
Iroise nord et Presqu'ile de Crozon : Jean-Louis Vichot

ATLANTIQUE :
Iroise ouest - sud et Audierne : Agnès Savin
Larmor-Baden : Bernard Reynis
Golfe du Morbihan : Bernard Reynis
La Trinité : Jean-François Moulin - Jean-Pierre Mounier
La Baule : Gérard Petipas
Ile d'Yeu : Cyrille Parlos
La Rochelle : Antoine Boisroux
Port Médoc : Antoine Boisroux
Bassin d'Arcachon : Alain Canac
Saint-Jean de Luz : Yves Léon

MEDITERRANNEE :
Sanary : Bernard Gillet - Jean-Yves Coudriou
Fréjus : Daniel Chouland
Saint-Raphaël : Daniel Chouland
Hyères : Sophie Autechaud
Corse nord - Saint-Florent : Cédric Lecomte-Swetchine
Corse sud : Patrick Pilossian

Mais également à l'étranger :
Grèce : Dodécanèse : Christophe Franchet d'Esperey
Mer Egée - Sporades Nord : Vincent Roubertie
Le Pirée : Vincent Roubertie
Egine : Georges Géronymos
Espagne - Minorque : Olivier Pécoux
Suisse - Léman - Pully : Peter Kenally-Smith
Italie - Sardaigne : Patrick Pilossian

Histoire de la Marine de l'Ordre de Malte



85 membres du Nouveau Cercle du Yachting Français se sont retrouvés au siège de l'Ordre de Malte à Paris pour une brillante soirée sous le patronage bienveillant de Dominique de la Rochefoucauld, Bailli de l'Ordre, Président de l'Académie historique de l'Ordre Souverain de Malte.

Jean-Yves Coudriou et Edouard Guillaud lancent la soirée et présentent le conférencier Thierry de Seguins Cohorn, Vice-Président de l'Ordre de Malte et secrétaire général de l'Académie historique.
Notre président rappelle avec élégance tout ce que la Marine nationale française doit à l'Ordre de Malte en matière de formation, en particulier avec la création de la première École navale.

Le conférencier commence par tracer les grandes lignes de l'histoire de l'Ordre de Malte, de la première Croisade à nos jours, en en présentant les principales implantations, surtout en Méditerranée, en particulier Chypre, Rhodes, et évidemment Malte, ce qui introduit fort bien l'importance de la marine de l'Ordre.



Puis il nous décrit les Caraques et les Galères, en précisant que les équipages de ces vaisseaux sont pour la majeure partie des « professionnels ».

Il est difficile de ne pas être impressionné par les performances nautiques de ces Caraques si hautes sur l'eau, de même que par leur puissance de feu, démontrée lors de nombreuses batailles.

Cette présentation passionnante se termine avec le traditionnel jeu de questions-réponses, avant le cocktail qui complète cette soirée dans une ambiance chaleureuse autant qu'amicale.
Merci à notre conférencier, ainsi qu'à Jean-Yves Coudriou, organisateur de cette belle soirée qui illustre bien la composante culturelle de notre Cercle, et s'inscrit parfaitement dans le triptyque fondateur du NCYF : « Amitié, Elégance et Belle plaisance ».

Roland Dubois



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 avril 2026