



Fishing smack
de l'Essex

Fly

MN 17

Construit
vers 1810

L'un des plus vieux bateaux au monde

Un voilier d'une rare beauté

Un état de restauration exceptionnel



Fly, l'un des plus vieux bateaux au Monde !

Fly

Caractéristiques techniques

CONSTRUCTION : entre 1805 et 1842

Cotre en bois non motorisé, gréement aurique.

Smack de l'Essex : type de bateau de pêche anglais dédié principalement au dragage des huîtres sauvages dans les rivières de l'estuaire de la Tamise, se livrant également à la pêche côtière, voire jusqu'aux îles anglo-normandes, au sauvetage en mer, à la contrebande.

Fly aurait été lors de sa construction au début du XIX^e siècle un bateau de la police des pêches (Fly boat), capable de naviguer plus vite que tous les autres afin de faire respecter la législation de l'époque.



Fly, l'un des plus vieux bateaux au Monde !

DIMENSIONS

Longueur hors tout : 15 m

Longueur de la coque, au pont : 10,98 m

Largeur au maître-bau : 3 m

Tirant d'eau : 1,20 m

Tirant d'air : 12 m

Déplacement 7,5 T

Hauteur sous barreaux : de 1,30 m à 1,60 m



Fly, l'un des plus vieux bateaux au Monde !

COQUE

Œuvres vives : bordés en mélèze (40 mm d'épaisseur) sur membrures chêne, fixation par carvelles.

Œuvres mortes : mélèze sur chêne.

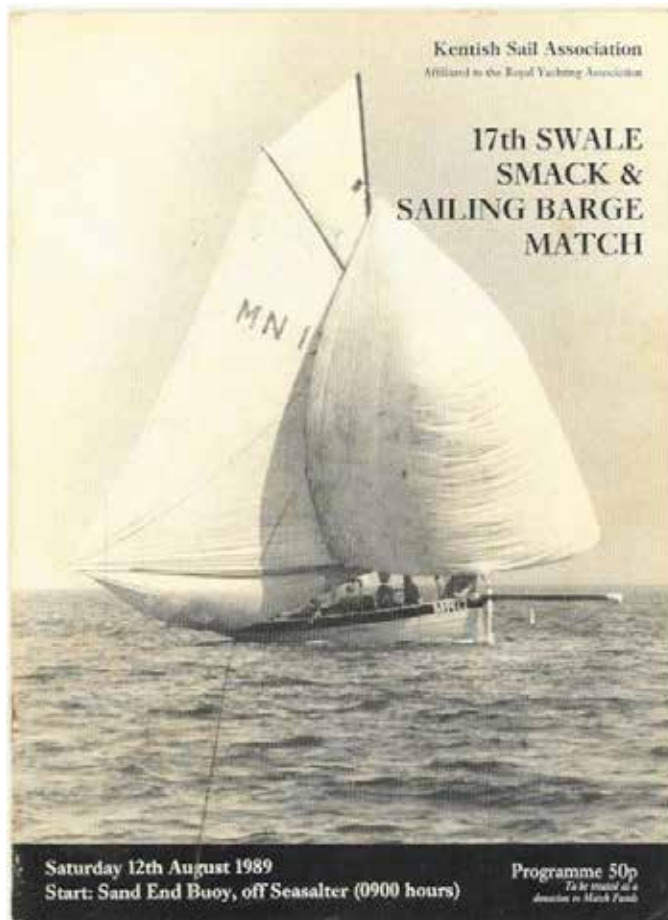
Saumon de lest en fer sous la quille longue (plus de 2 tonnes).



Première inspection de la coque de *Fly* à sec, sur la câle du port de Larros, lorsque je l'ai racheté, en 2019. Voici ses anciennes couleurs. Le bateau possède une paire de béquilles et s'échoue très bien du fait de son faible tirant d'eau.

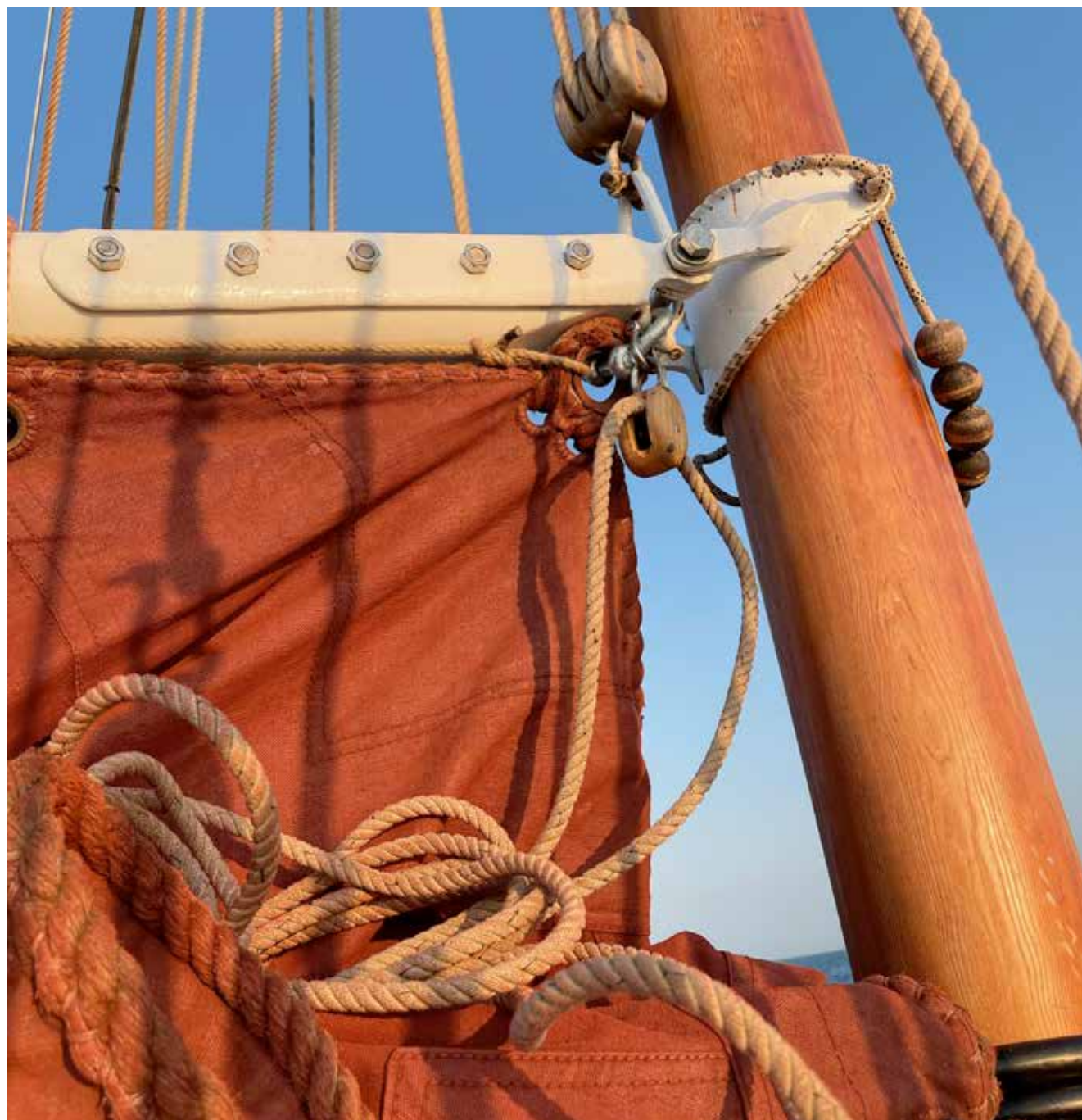
VOILURE

Grand-voile et housse, focs 1/2/3, trinquette, grande trinquette, flèche, bonnette, spinnaker asymétrique en tissu terylène blanc datant de 1998, réalisées par Gayle Geard, un excellent voilier anglais. Bon état.



Fly, l'un des plus vieux bateaux au Monde !

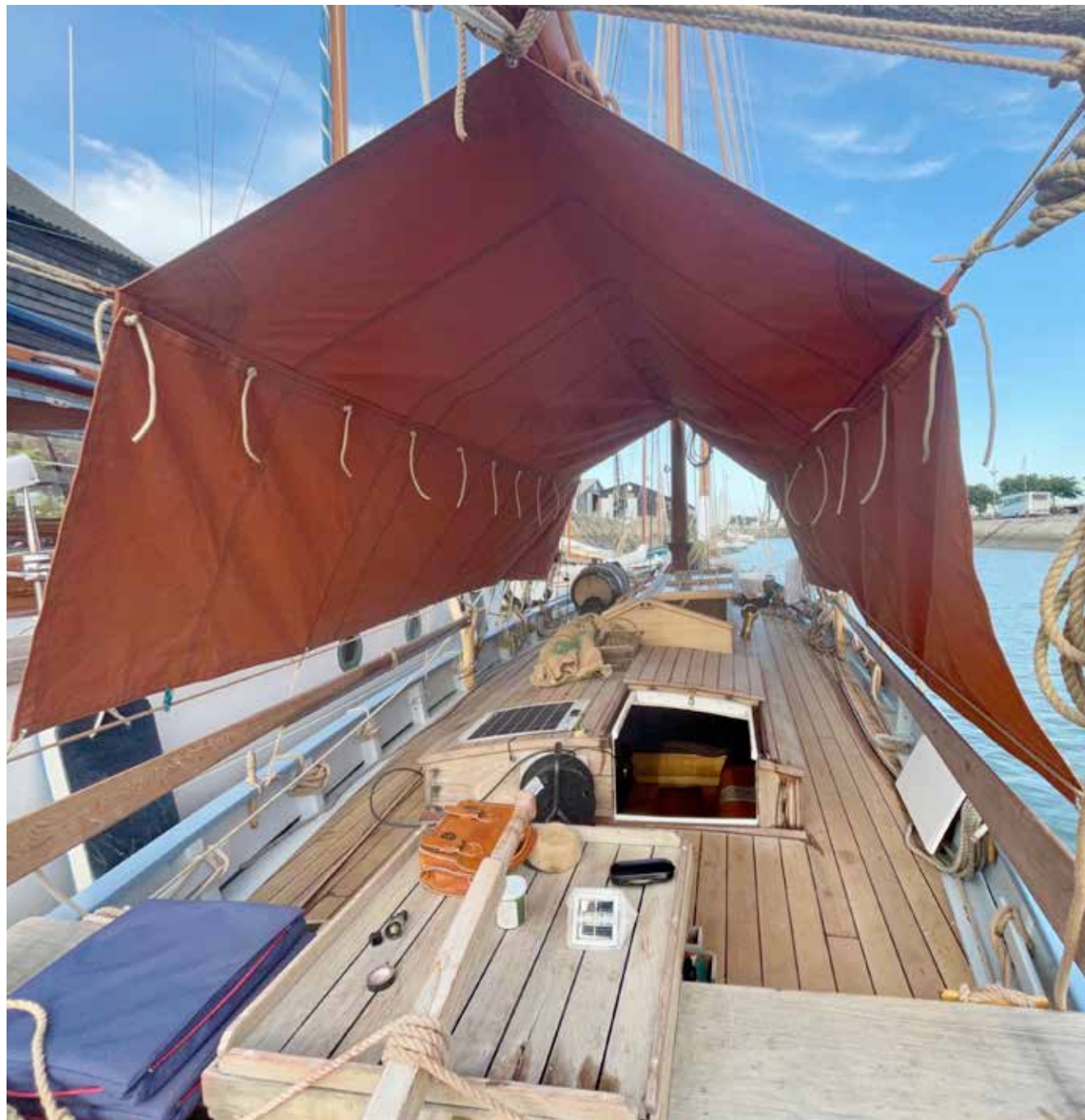
Une exceptionnelle grand voile neuve en lin
cousue en partie à la main, tannée au cachou.



Fly, l'un des plus vieux bateaux au Monde !

Un grand taud avec côtés rabattables couvrant *Fly* du mât jusqu'au capot du poste arrière, fabrication traditionnelle et finition main, voilerie Burgaud, 2021.

Des housses en Duradon ont également été réalisées pour la claire-voie et le radeau de sauvetage.



Fly, l'un des plus vieux bateaux au Monde !

Espars : construits en 1995, sauf la corne qui date de 2003. Révisés en 2022.
Vergue de flèche neuve, jamais utilisée.



Fly, l'un des plus vieux bateaux au Monde !

AMÉNAGEMENTS

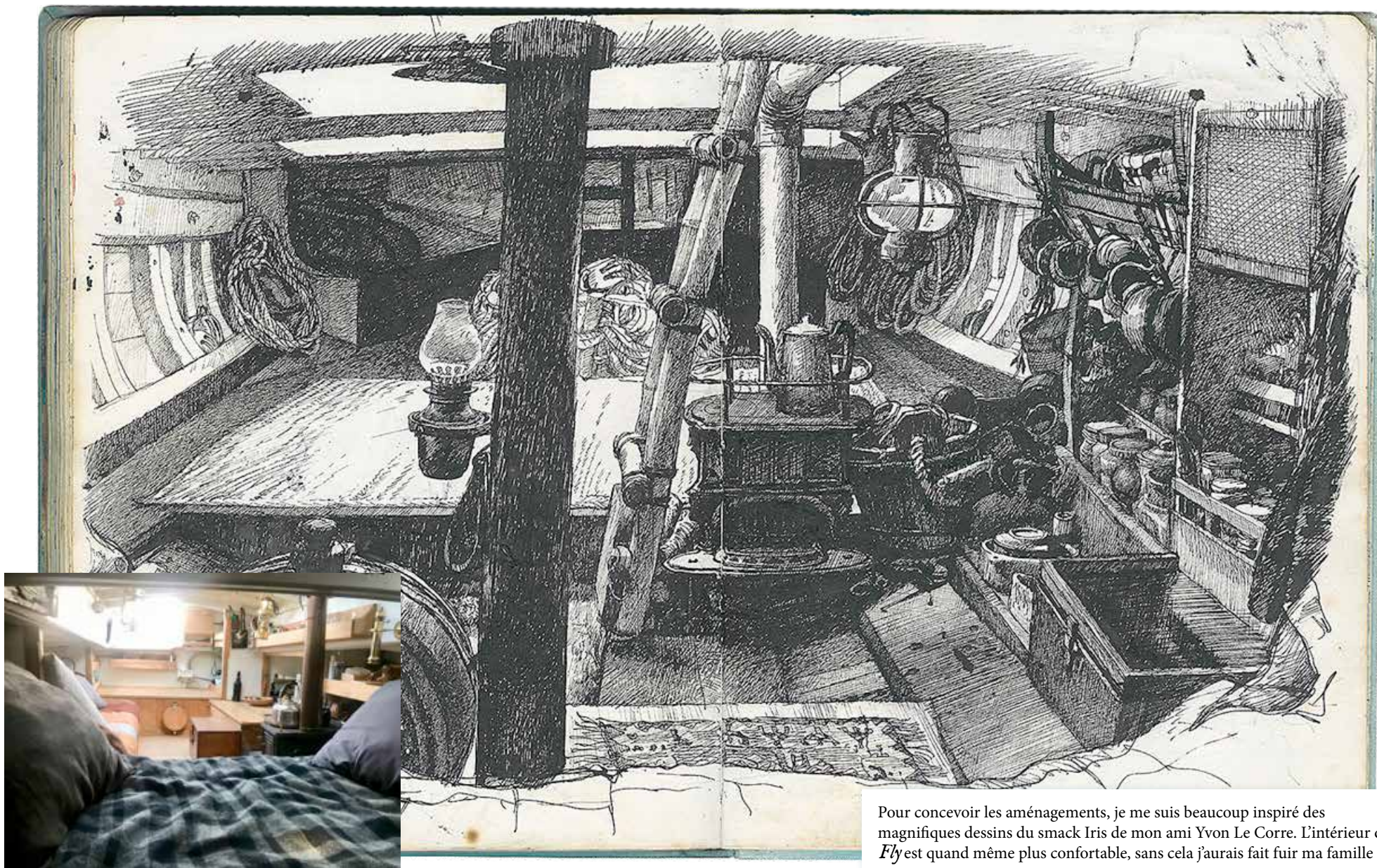
Poste avant : puits de chaîne, wc marin, banquette coffre (outillage, pièces de rechange) pouvant servir de couchette.

On accède au poste avant par un capot de pont. Il communique également avec la couchette principale. Le coffre à l'avant cache les WC marins.



Fly, l'un des plus vieux bateaux au Monde !

Carré : grande couchette double 140 x 200 cm,
grands coffres en dessous, rangements latéraux,
bibliothèque.



Pour concevoir les aménagements, je me suis beaucoup inspiré des magnifiques dessins du smack Iris de mon ami Yvon Le Corre. L'intérieur de *Fly* est quand même plus confortable, sans cela j'aurais fait fuir ma famille !



Fly, l'un des plus vieux bateaux au Monde !

Bâbord : Un poêle à bois marin neuf de marque Navigator Stove Works (Colombie britannique), réplique des poêles des bateaux de pêche XIX^e siècle, servant pour la cuisine. Il fonctionne également avec de l'alcool à brûler. Cheminée en inox, bronze et cuivre.

Une cuisine/table à cartes, grand rangement en dessous.

Plusieurs rangements, un coffre à bois, une étagère.

Une penderie.

Tableau électrique, petites étagères.



Fly, l'un des plus vieux bateaux au Monde !

Tribord : Une banquette pouvant servir de couchette pour une personne de petite taille. Le matelas peut se déplier pour dormir sur le pont. Rangements, étagère.

Banquette/coffre en travers du bateau, abritant des rangements et deux grosses batteries.

Les matelas sont neufs et recouverts d'une toile étanche.



Une cloison étanche coupe le bateau en deux derrière la banquette.



Voici la cloison étanche en cours de réalisation. C'est un bon élément de sécurité pour le bateau.

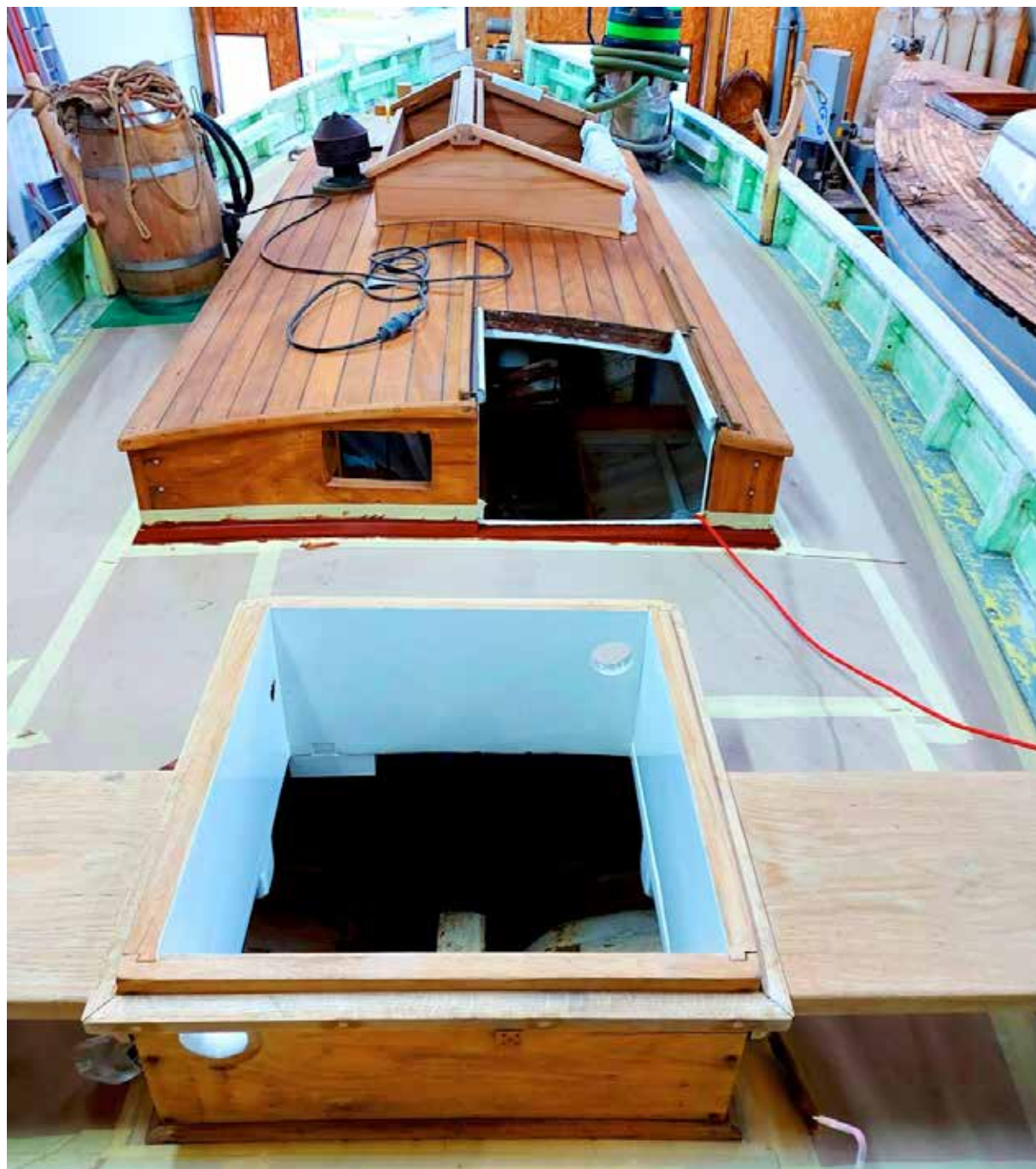


Fly, l'un des plus vieux bateaux au Monde !

Coqueron arrière : accès par un capot servant de table. Volumineux rangements : mouillages, aussières, voiles, pare-battages, nourrices d'essence...



Le capot arrière sert de table pour les repas. Il accueille la carte marine en navigation ou le pot de pâte à tartiner au chocolat, indispensable pour naviguer avec des ados.



CATÉGORIE DE NAVIGATION ET SÉCURITÉ

Fly est équipé d'un radeau de sauvetage 4 places et du matériel d'armement réglementaire pour une navigation hauturière.

2 gilets de sauvetage gonflables possédant chacun une balise de détresse satellite avec déclenchement automatique en cas de chute à la mer.



Fly, l'un des plus vieux bateaux au Monde !

ELECTRICITÉ

Deux batteries neuves (2020) de grande capacité, assurant une autonomie pendant plusieurs semaines (pas de moteur = pas d'alternateur !).

Un chargeur de batterie fixe, à poste dans la penderie, pouvant être branché sur une rallonge à quai.

Un panneau solaire installé à poste sur le pont.

Un tableau électrique neuf (2020) avec indicateur de charge des batteries.

Eclairage de tête de mât, éclairage intérieur.

Deux rallonges dont une avec prise spéciale de ponton.

ELECTRONIQUE

VHF fixe + VHF portable étanche.

GPS/sondeur grand écran, installé sur la face arrière du roof devant la barre.

MOUILLAGES

Ancre principale FOB et 60 m de chaîne (pic de chaîne).

Guindeau manuel neuf (2022).

Mouillage arrière : ancre, chaîne et aussière, installé à poste sur le pont derrière le banc de barre dans un aménagement dédié, pouvant être mouillée instantanément.

Ancre de secours, chaîne et aussière.

Ancre à jas, chaîne.



Un guindeau traditionnel de fabrication allemande a été ajouté.

EQUIPEMENTS DIVERS

2 avirons de grande taille
et 2 très grands avirons.

Pompe de cale électrique à déclenchement
automatique, grosse pompe de cale manuelle sur
la cloison étanche, pompe manuelle en bronze
dans le coqueron arrière.

Outillage complet, poulies havraises et cordages
de rechange, quincaillerie en bronze.

Outils de calfatage, étoupe, bitord (jamais
utilisé car le bateau ne prend pas l'eau !).

Lampes à pétrole et électriques.

Tout le matériel permettant de naviguer
confortablement.



Le tonneau sert de
réserve d'eau douce sur
le pont. Devant lui, la
cheminée en bronze et
cuivre du poêle à bois.



Tout le gréement
courant a été refait
à neuf.

ANNEXE

Canot pneumatique et moteur 20 cv Honda (2020).

Rentrée dans le vieux port de Noirmoutier. Nous sommes deux pour cette manœuvre, ce qui est idéal, mais je l'ai souvent fait seul car on passe facilement de l'annexe au pont de *Fly*.



En route pour la Bretagne par petit temps. L'annexe appuie la voilure. *Fly* navigue barre amarrée, c'est ainsi que je procède le plus souvent. Le bateau est très stable. Le coffre à droite de la photo abrite le mouillage arrière, qui est toujours prêt à être mouillé en cas d'urgence.





Fly

Un voilier de pêche
à l'histoire exceptionnelle

Les origines de *Fly* :

le plus vieux voilier
de plaisance naviguant
au monde ?

Fly est un modeste bateau de pêche et sa construction est si ancienne qu'il est impossible d'en établir la date avec certitude. Les documents d'archives ne s'accordent pas parfaitement sur ce point, mais un faisceau d'indices convergents permet de supposer une construction comprise entre 1805 et 1842.

La plus ancienne photo de *Fly* que j'aie pu retrouver. Le bateau était alors immatriculé à Colchester, un port de pêche situé non loin de Maldon. L'immatriculation MN17 est une abréviation de Maldon 17.



Fly, l'un des plus vieux bateaux au Monde !

Il a pu être construit à Ipswich ou Maldon, selon le National Historic Ship.

- Lorsque le royaume d'Angleterre a créé le premier registre officiel des bateaux de pêche, en 1870, *Fly* y figure.

- Le National Historic Ship UK cite une date de construction probable en 1842. Si cette date est exacte, *Fly* serait le 13ème plus vieux voilier du monde.

- Selon un article de l'Essex County Standard du 5 décembre 1958, la date de construction serait comprise entre 1808 et 1826.

« Constructeurs de bateaux à Tollesbury depuis plus de 100 ans, les Drake ont une longue histoire avec le smack de pêche « Fly », qui est en cours de réparation au chantier naval des Drake.

Monsieur Desmond Drake, quatrième génération de charpentiers de marine à Tollesbury, a commencé le travail sur « Fly » cette semaine. Son grand-père, Alfred Charles Drake, avait participé à sa reconstruction quelques 70 ans plus tôt (vers 1890, ndt)... Le bateau avait été mis en cale sèche à Old Hall, où l'arrière grand-père de Desmond Drake, James William Drake, avait créé le chantier familial autour de 1850...

Avec de nouveaux bordés des œuvres vives et la longue et gracieuse voute arrière qui s'accorde si bien avec les lignes rapides de sa coque, « Fly » était resté dans la famille Drake jusqu'en 1932. Il était alors passé entre les mains de deux autres propriétaires et avait changé temporairement de nom (Violet Bella, ndt) avant que Monsieur R.K.N. Clarkson ne le rachète en 1955.

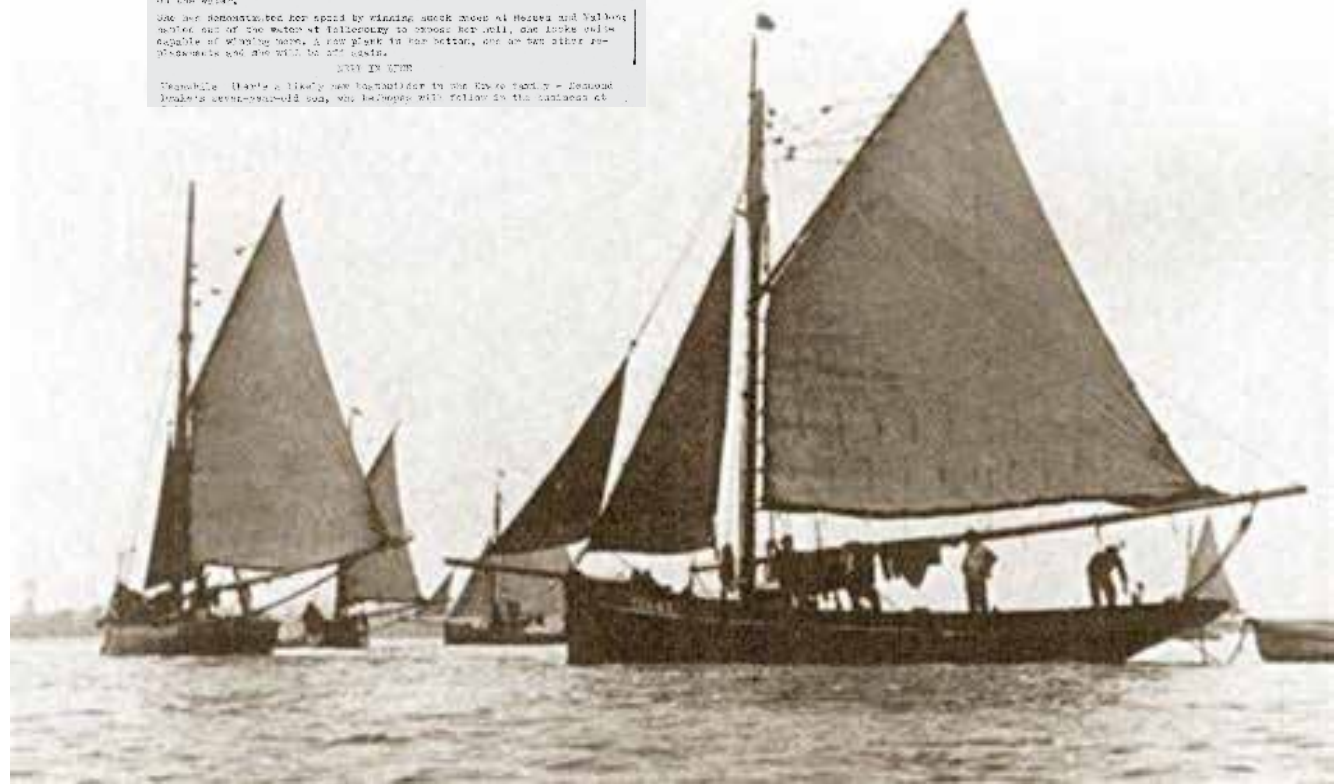
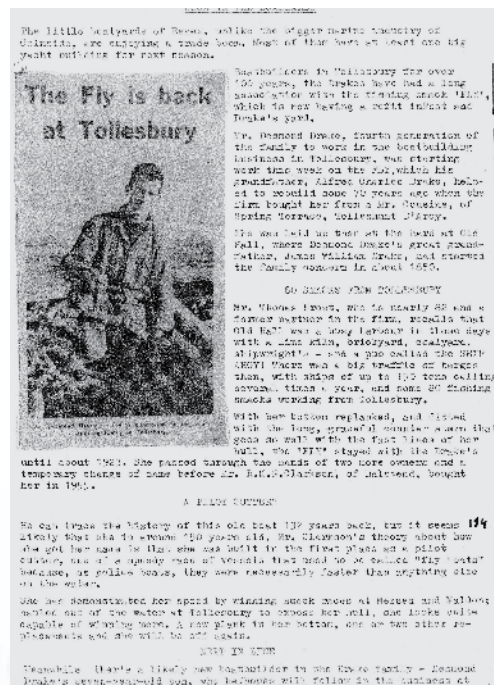


Fly, l'un des plus vieux bateaux au Monde !

Celui-ci a pu retracer l'histoire de ce vieux bateau pendant 132 ans (ce qui donnerait une construction en 1826, ndt) mais il est probable que « Fly » ait environ 150 ans (1808, ndt). La théorie de Monsieur Clarkson sur son nom est qu'il a été baptisé « Fly » parce qu'à l'origine il a été construit comme un pilot cutter, l'un de ces rapides bateaux de course que l'on appelait « Fly boats » parce qu'étant des voiliers de la police, ils devaient être plus rapide que tout ce qui naviguait sur l'eau. « Fly » a démontré sa rapidité en gagnant des régates de smacks à Mersea et Maldon ; il a été exposé à sec à Tollesbury pour que l'on puisse admirer sa coque, et il est bien capable de gagner d'autres régates. Un nouveau bordé des œuvres vives, une ou deux réparations et il sera à l'eau à nouveau ». (Voir l'article en annexe).

- Un autre article de presse paru dans Gaffers Log (date ?), reproduit un article paru dans le Maldon and Burnham Newspaper le 20 juillet 1963. On peut y lire l'extrait suivant, assorti d'une photo de *Fly* sous voiles, la coque était alors joliment peinte en noir :

« 27 bateaux ont concouru pour la première East Cost Old Gaffers Race... dont le Colchester Police cutter Fly, à Roy Clarkson, âgé de 158 ans ». Ceci donne une construction en 1805 !



Si cette date s'avérait exacte, *Fly* serait le plus ancien voilier de plaisance naviguant au monde, car d'après le National Historic Ship le plus ancien voilier dont la date de construction est établie à 1808 est le bawley *Boadicea*, un autre bateau de pêche de l'Essex. Il est intéressant de noter que parmi les plus vieux voiliers naviguant aujourd'hui, bon nombre sont des smack, ce qui atteste de l'exceptionnelle robustesse de leur construction.

Il est donc impossible de déterminer avec certitude la date de lancement de *Fly*. Toutefois, les témoins des années 50 et 60 bénéficiaient encore d'une mémoire vive dans les milieux de la pêche et de la construction navale, ce qui laisse penser que *Fly* a réellement été construit avant 1830.

Il est fascinant de naviguer à bord d'un voilier aussi ancien, il a tant d'histoires à raconter !



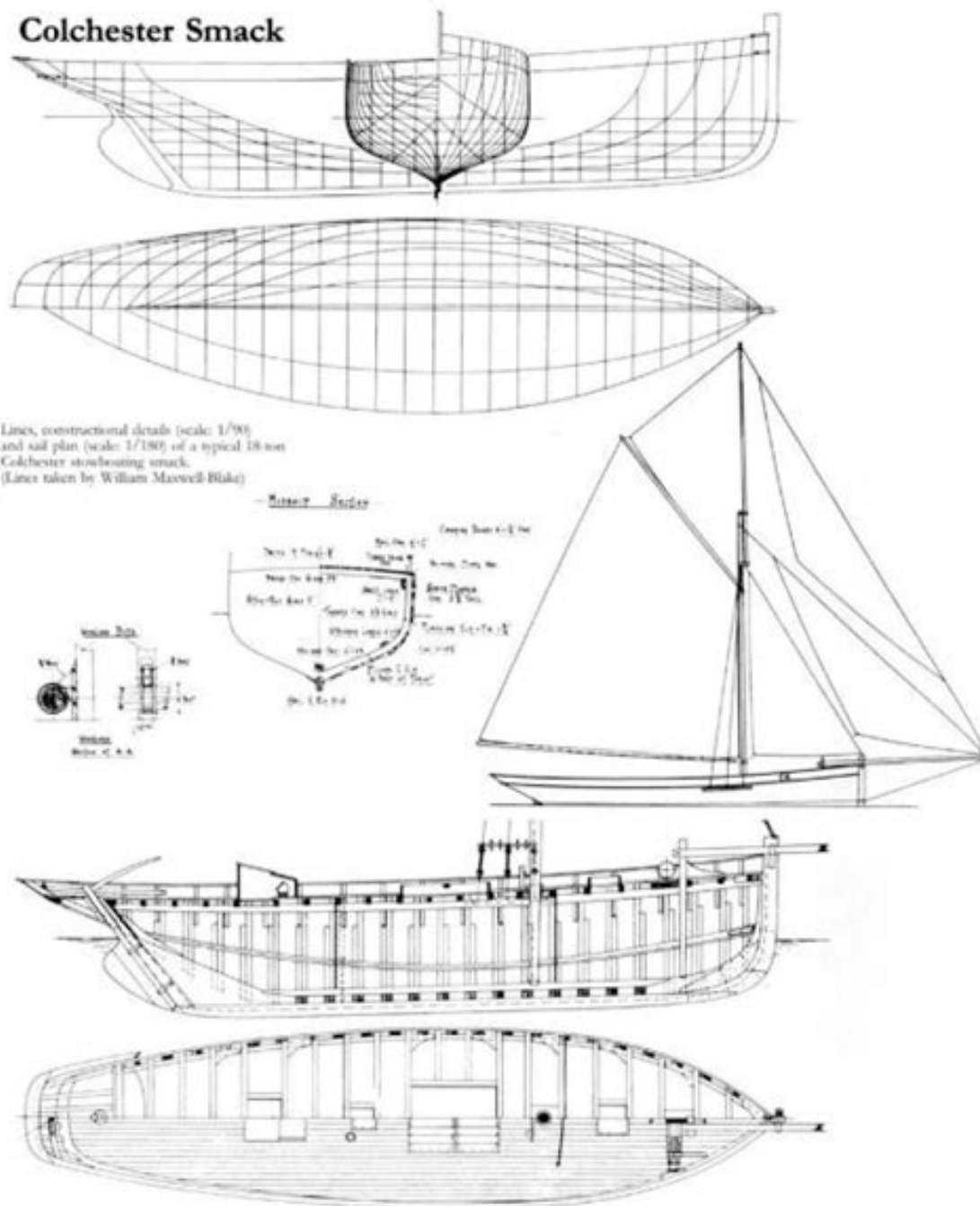
Fly, l'un des plus vieux bateaux au Monde !

Un bawley devenu smack

D'après la tradition, *Fly* était à l'origine un bawley, un type de bateau de pêche local doté d'un large tableau arrière droit. Il fut transformé en smack (même coque, mais avec une longue et fine voute arrière) en 1854 au célèbre chantier Aldous de Brightlingsea.

Une anecdote amusante souligne les préférences divergentes des marins locaux entre voute arrière et tableau droit. J'ai trouvé ce qui suit dans les archives qui m'ont été transmises lorsque j'ai acheté *Fly* (elles seront transmises au futur acquéreur), ce texte est extrait d'un livre intitulé « A career in fishing », je n'ai pas le nom de l'auteur ni l'année de publication :

« Ted Pitt avait auparavant travaillé avec son père depuis sa sortie de l'école, à la fois sur Ann et sur le rapide petit smack Fly MN17. Ted « le vieux » avait acheté Fly à Ipswich pour la somme de 75 livres, ce qui avait considérablement exaspéré sa femme parce qu'il avait dépensé pour cela jusqu'à son dernier demi penny. Bien que le bateau était immatriculé Fly, Ted m'a dit que le nom gravé sous la voute était Violet Bella, qui était probablement son nom lors de sa construction. Fly avait une voute très longue et fine, ce qui, même si cela lui donnait fière allure, était une source de nuisance au mouillage par mer formée. Après avoir passé une nuit très inconfortable à bord avec la voute qui tapait dans la mer, Ted a ramené le bateau dans son port d'attache de Maldon où il a aussitôt scié la voute. Il l'a remplacé



Fly, l'un des plus vieux bateaux au Monde !

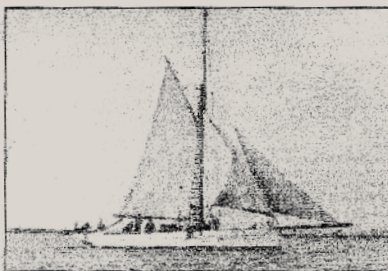
par une sorte de tableau arrière, en jurant qu'il ne serait plus jamais réveillé ainsi.».

L'histoire ne s'arrête pas là parce que l'on m'a transmis une copie d'une vieille photo datée du 5 décembre 1958 ; une écriture très malhabile a écrit à côté : « *Fly* MN 14 à Drake Bros previous owner (?), mon cousin S.L.I. Darcy (peu lisible) était le précédent propriétaire, était un bawley reconstruit par mon père qui disait qu'avant sa refonte c'était le plus laid bateau qu'on ai jamais vu ». Sic ! Ce père charpentier de marine (on ignore son nom) a redonné à *Fly* ses lignes magnifiques.

A CAREER IN FISHING 155

we purchased some mono-filament gill nets which could be anchored in these shallows in the path of the mulllet. Apart from a short time period in July, mullet fishing went on right through the summer into the autumn. In fact, the best fishing was generally in the autumn when the fish shoaled more and spent more time feeding in the shallows.

Crewing the boats was generally a matter of family first and then only when the trade could support them or actually required the men to work together. For instance, working was a job that made more economic sense when a man worked on his own. So although three men - or considerably more - might crew a smack for dredging, they would work separately winking until dragging time came around. The nature of the job required several hands and so they would get back together, even taking on others just for that time. It was this pool type of work alliance that led me to work with "Young" Ted Pitt on the *Ann* MN24 for a short while when I first turned professional.

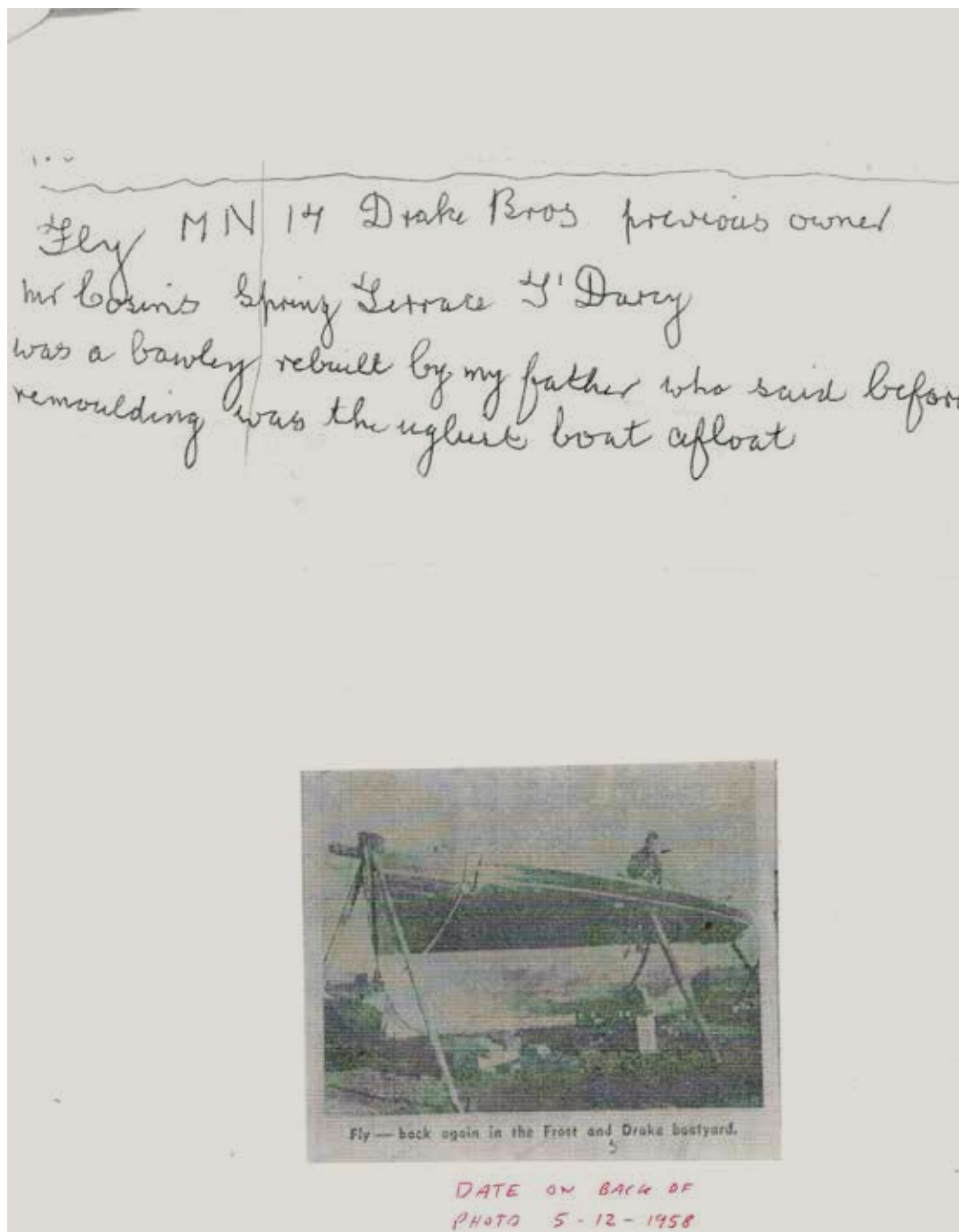


John Sedd's *Pippa*

Ted had previously worked with his father since he had left school, both in the *Ann* and in the fast little smack *Fly* MN17. "Old" Ted had bought the *Fly* from Ipswich at a cost of £75 which I am told upset his wife considerably because he had spent every last halfpenny they had got.

Although the boat was registered *Fly* when he bought her, Ted told me that the name carved under the counter was *Violet Bella* which was probably her original name when she was built. She sported a very long fine counter which, although it looked pretty, was a source of annoyance when anchored with a sea running. Having spent a very uncomfortable night with the counter slamming badly, Ted took the boat home to Maldon where he made his first job sawing it off. He replaced it with a form of transom, vowing that it would never keep him awake again. His father had owned the smacks *Phantom*, *Ethel* and *Fashion*.

Ted's yachting career was served in the large gentleman's yacht *Vanity*, kept at Burnham-on-Crouch. His departure from fishing was, to say the least, abrupt. He appeared on the Bath Wall one morning, bag in hand as if to go to work as normal, had a few words with King Wright, declared that he was retired and that the boat was Young Ted's responsibility now and that King would be his crew.



Fly, l'un des plus vieux bateaux au Monde !

L'influence du yachting

On peut se demander pourquoi les pêcheurs de l'estuaire de la Tamise ont créé des voiliers de travail aussi élégants, les plus beaux au monde probablement, au milieu du XIX^e siècle. L'explication est la suivante : à cette époque l'aristocratie anglaise s'est passionnée pour le yachting naissant, il s'ensuivit une course folle qui donna naissance aux fantastiques voiliers de course qu'étaient les Classe J. Ces voiliers gigantesques et difficiles à maîtriser étaient armés par des équipages de marins pêcheurs, durant la saison des régates. La coupe de l'America les emmenait parfois de l'autre côté de l'Atlantique.

Voilà pourquoi les smack, modestes voiliers de travail, ressemble autant à des yachts. Parmi tous les smack, *Fly* est l'un des plus purs, et aussi l'un des plus rapides comme l'attestent de nombreux témoignages.

J'ai eu un véritable coup de cœur lorsque j'ai découvert *Fly*. C'est vraiment l'un des plus beaux voiliers que j'ai vu de toute ma vie de marin.



Plus d'un siècle de pêche à la voile

De sa construction jusqu'aux années 1950, pendant 130 ans environ, *Fly* était un voilier de pêche. Cette longévité exceptionnelle n'est pas une exception pour ces bateaux si solidement construits, et qui naviguaient le plus souvent en eaux abritées. Il a longtemps appartenu à la famille Pitt. Lorsque Ted Pitt « le vieux » naviguait à bord, *Fly* était rebaptisé *Violet Bella*.

Les smack accueillait un équipage comptant généralement 3 hommes et un mousse. Leur vie est bien décrite dans différents livres et dans l'article du Chasse Marée joint en annexe. Leur principale fonction était de draguer les bancs d'huîtres sauvages des eaux peu profondes des rivières entourant l'estuaire de la Tamise. Chaque homme mettait à l'eau une drague individuelle sur le côté du voilier, celui-ci dérivait avec le courant de marée puis les dragues étaient remontées, un tri effectué sur le pont et les huîtres venaient remplir la cale. Le roof actuel marque l'emplacement de cette dernière.

Les smack se livraient accessoirement à d'autres types de pêche. Pour joindre les deux bouts les pêcheurs étaient opportunistes, n'hésitant pas à traverser la Manche jusqu'aux îles anglo-normandes. Les naufrages étaient nombreux dans l'estuaire de la Tamise où le trafic maritime était particulièrement intense. Les smack ont



La revue maritime Le Chasse-Marée a consacré un dossier aux smacks dans son numéro 252.



sauvé de la noyade de nombreux équipages, mais bien des histoires attestent aussi du pillage des épaves et d'opérations de contrebande !

« Dunkirk ship » pendant la seconde guerre mondiale

Selon la tradition locale à Maldon, *Fly* avait rejoint la flotte des petits bateaux à Douvres pendant la seconde guerre mondiale, et il est probable qu'il ait participé avec cette flottille à l'évacuation de la poche de Dunkerque.

Il est très regrettable que les noms de ces hommes soient perdus, mais que les hommes soient les premiers au point de vue de leur dévouement. Les autres ont aussi le mérite de leur dévouement. Il est très regrettable que les noms de ces hommes soient perdus, mais que les hommes soient les premiers au point de vue de leur dévouement. Les autres ont aussi le mérite de leur dévouement.

Les autres ont aussi le mérite de leur dévouement. Les autres ont aussi le mérite de leur dévouement. Les autres ont aussi le mérite de leur dévouement. Les autres ont aussi le mérite de leur dévouement.

Un certain nombre de ces hommes ont été évacués par les avions, mais beaucoup sont restés à la mer pendant des heures, attendant d'être sauvés par les autres. Les autres ont aussi le mérite de leur dévouement. Les autres ont aussi le mérite de leur dévouement.

Les autres ont aussi le mérite de leur dévouement. Les autres ont aussi le mérite de leur dévouement. Les autres ont aussi le mérite de leur dévouement. Les autres ont aussi le mérite de leur dévouement.

PLAN DE MÔDÉLISME

Le smack de Colchester

Les autres ont aussi le mérite de leur dévouement. Les autres ont aussi le mérite de leur dévouement. Les autres ont aussi le mérite de leur dévouement. Les autres ont aussi le mérite de leur dévouement.

Fly, l'un des plus vieux bateaux au Monde !

70 années de plaisance

A partir des années cinquante, *Fly* fait partie des nombreux voiliers de pêche reconvertis à la plaisance. La rapidité et l'élégance des smacks les rendaient bien adaptés à disputer les régates qui animaient les ports à la belle saison. *Fly* en a gagné un bon nombre. L'un de ses anciens propriétaires a beaucoup navigué en solitaire le long des côtes sud est de l'Angleterre. Les Anglais ont su, bien mieux que les Français, conserver de nombreuses unités patrimoniales bien vivantes.

Events Calendar 2016

Old Gaffers Association film night – Pin Mill Sailing Club	13 th February
CSPS Shanty Night and Fish Supper	26 th March
Brightlingsea Reclaiming of the Waters ceremony	8 th May
Medway Barge Match	26 th May
Blackwater Smack and Barge Match	11 th June
Rowhedge Regatta	25 th June
Heybridge Basin Regatta	25 th June
Wivenhoe Regatta	9 th July
Pin Mill Smack Race	9 th July
Pin Mill Barge Match	16 th July
Brightlingsea Regatta and Boat Show Weekend	23 rd – 24 th July
East Coast Old Gaffers' Race	30 th July
Swale Match	13 th August
Mersea Town Regatta	13 th August
Whitstable Harbour Match	20 th August
Colne Match	16 th September
Mersea Dredging Match	11 th September
Thames Festival Barge Parade and Oyster Race	17 th September
Maldon Town Regatta	17 th September
Harwich Sea Shanty Festival	7 th – 9 th October
Harris smacks' rally (Rowhedge)	6 th November



Looking beautiful as she heads up-river, *Fly* approaches a Mersea racing mark during last year's Maldon Regatta

Photo by David Chandler



Fly, l'un des plus vieux bateaux au Monde !

Fly, jamais motorisé ?

Selon une source, *Fly* aurait été un temps équipé d'un moteur, déposé en 1990. Cela me surprend un peu car l'étambot semble ne jamais avoir été percé.

Il peut sembler incongru de naviguer dans les années 2000 à bord d'un voilier de 15 mètres hors tout sans moteur. Toutefois, *Fly* a traversé deux siècles à la voile pure, il est donc doté de bonnes qualités manœuvrières. Je reviendrai sur ce point.

Pour les manœuvres de port, la longue voute plate permet de coincer de manière très stable une annexe pneumatique dessous. Son moteur hors-bord propulse ainsi efficacement le navire. Cela fonctionne très bien, même si c'est moins pratique évidemment qu'un moteur in board ! Avec le moteur de 20 cv que j'ai acheté en 2020, *Fly* est puissamment propulsé.



L'une de nos premières croisières avec *Fly*.
Il porte ici son grand foc, la grande trinquette et la grand-voile en lin.
L'annexe est en remorque.

Nombreuses restaurations

Fly a fait l'objet de nombreuses réparations au fil des siècles, voire de reconstructions. Une annonce fait état d'une « Complete keel up rebuilding during the 1980's ».

Une expertise maritime réalisée en 2016 à Brightlingsea, à la demande de l'ancien propriétaire Patrick-Loïc Brunet, souligne l'excellent état du bateau, tout en recommandant quelques travaux qui ont tous été réalisés à Arcachon.

Patrick-Loïc Brunet a ramené *Fly* à la voile d'Angleterre jusqu'au port de Larros, dans le bassin d'Arcachon, où je l'ai racheté en 2019. *Fly* était pris en charge par l'association Argonautique, fondée par d'anciens charpentiers de marine. Il a bénéficié d'un excellent entretien dans le chantier de cette association. Durant les quelques années durant lesquelles *Fly* fut mis à disposition d'Argonautique, il a navigué entre l'Espagne et la Bretagne.

L'équipage de l'association Argonautique a réalisé une ancienne pratique des marins pêcheurs pour réduire rapidement la grand-voile avant de rentrer au port : le pic est baissé tandis que le point d'amure est remonté.



Histoire récente

J'ai racheté *Fly* à Patrick-Loïc Brunet à l'automne 2019. Cet excellent marin m'a transmis le bateau dans les meilleures conditions. J'avais craqué pour *Fly* car je suis amoureux des smack depuis ma jeunesse, toutefois le bateau, bien qu'en bon état, était peint en jaune, coque et pont, les poulies et les drisses n'étaient pas anciennes, l'esthétique globale laissait donc à désirer. Les aménagements intérieurs étaient vraiment... minimalistes !

Inspection de la coque

Hébergé par l'association Argonautique, j'ai entrepris de vider entièrement le bateau de ses anciens aménagements, jusqu'au lest qui a été partiellement déposé. Cela a permis, après un nettoyage approfondi, de constater la qualité de la construction : les échantillonnages sont exceptionnellement forts pour un petit bateau, ce qui a contribué à sa longévité. Les bordés font 4 cm d'épaisseur, à titre de comparaison ceux de ma gabare de 120 tonnes faisaient 5 cm ! Il n'y avait aucune entrée d'eau, aucun suintement et aucune réparation à effectuer. Nous avons appliqué 6 couches de peinture blanche à l'intérieur, afin de couvrir la peinture noire dont étaient recouvertes les membrures.



Fly, l'un des plus vieux bateaux au Monde !

Aménagements et sécurité

J'ai aménagé *Fly* à Larros, au prix de fréquents aller-retour avec ma ferme normande. J'ai opté pour des aménagements rustiques, mais confortables, pour garder l'esprit bateau de pêche. Je voulais surtout éviter le côté yacht vernis, et rendre à *Fly* son authenticité. Les aménagements ont été réalisés en frêne massif de bonne épaisseur.

Le plan d'aménagement actuel est fonctionnel : une grande couchette pour deux (140 x 200 cm : un vrai lit double !), une couchette d'appoint dans le poste avant, une banquette pouvant éventuellement accueillir une quatrième personne (de petite taille !). Pose d'un wc (pour mes filles). Nombreux rangements, étagères, bibliothèque... En croisière confortable à deux, on ne remplit pas tous les coffres !

Après de profondes hésitations, je me suis décidé à diviser *Fly* en deux grâce à une cloison étanche. Ceci est un héritage de mes 22 années de marin professionnel, durant lesquels la sécurité du navire et de ses passagers était absolument primordiale (j'ai notamment possédé durant 17 ans *Fleur de Lampaul*, gabare classée monument historique, avec laquelle nous avons fait le tour du monde). En cas de voie d'eau, cette cloison étanche améliore considérablement la flottabilité du bateau.



Le frêne est un bois clair qui egaye l'intérieur du bateau.
N'étant pas vraiment fan de la couleur jaune, nous avons entrepris avec mes filles de repeindre la coque et le pont.



Cette cloison isolant tout l'arrière de *Fly*, nous avons découpé le pont entre deux barrots et créé un grand capot, qui permet d'accéder au coqueron arrière ainsi créé et d'y stocker tout le matériel volumineux et parfois un peu sale : nourrices d'essence, pare-battages, voiles, ancres... Ce capot forme une table très pratique pour les repas et la navigation. Un nouveau banc de barre a été installé de part et d'autre.

Je tenais à doter *Fly* d'un authentique poêle à bois de marine. Après de longues recherches, il m'a fallu en commander un à un sympathique artisan qui vit sur une île de Colombie britannique ! Il fabrique artisanalement des répliques en fonte de poêles des anciens bateaux de pêche. Ce poêle (qui fonctionne également avec de l'alcool à brûler) est merveilleux : il crée une ambiance douce et chaleureuse, chasse toute trace d'humidité après les navigations, permet de mijoter de délicieux plats. Quel bonheur d'arriver au mouillage à la voile, en silence, de jeter l'ancre puis de sentir la fumée qui s'échappe de la cheminée en cuivre... Un plongeon dans le temps !

Ainsi aménagé, *Fly* est idéal pour une croisière à deux. Un rêve pour les amoureux !

A 3, il reste confortable. A 4... cela passe si l'on aime la vie rustique !

En sortie à la journée, sur le pont, *Fly* accueille 4 ou 5 équipiers sans souci.



Nouveaux équipements

Rendre à *Fly* son authenticité, oui, mais tout en l'adaptant au contexte d'aujourd'hui ! L'électricité a été complètement refaite. Les deux grosses batteries donnent une bonne autonomie. Un convertisseur alimente deux prises USB pour charger les téléphones, et une prise 220 v pour l'ordinateur ou l'aspirateur portable.

Bien visible depuis le poste de barre, un GPS grand écran facilite la navigation.

L'arrivée à la voile pure, en silence, devant l'Île aux Chevaux, une petite île déserte de Bretagne Sud, est un instant hors du temps.



Nombreux travaux à Noirmoutier

J'ai ramené *Fly* en 2020 dans le vieux port de Noirmoutier en l'île, où j'avais construit et restauré mes bateaux 40 ans plus tôt. J'ai confié *Fly* au Chantier des Ileaux, réputé l'un des meilleurs chantiers navals pour les bateaux en bois en France. Plusieurs années de suite, de nombreux travaux y ont été réalisés.

Le seul gros chantier impactant la sécurité du navire a été le remplacement de son étrave. La coque ne nécessitait pas d'autres interventions. Le bateau est sain et ne fait pas d'eau, même par grosse mer.

La ferrure d'étrave (qui avait cédé durant la traversée du golfe de Gascogne par gros temps, entre Arcachon et La Rochelle), a été changée et j'en ai profité pour modifier la fixation du bout-dehors et le doter de moustaches. Celui-ci est maintenant relevable, ce qui, vu sa longueur, est bien appréciable dans les ports.

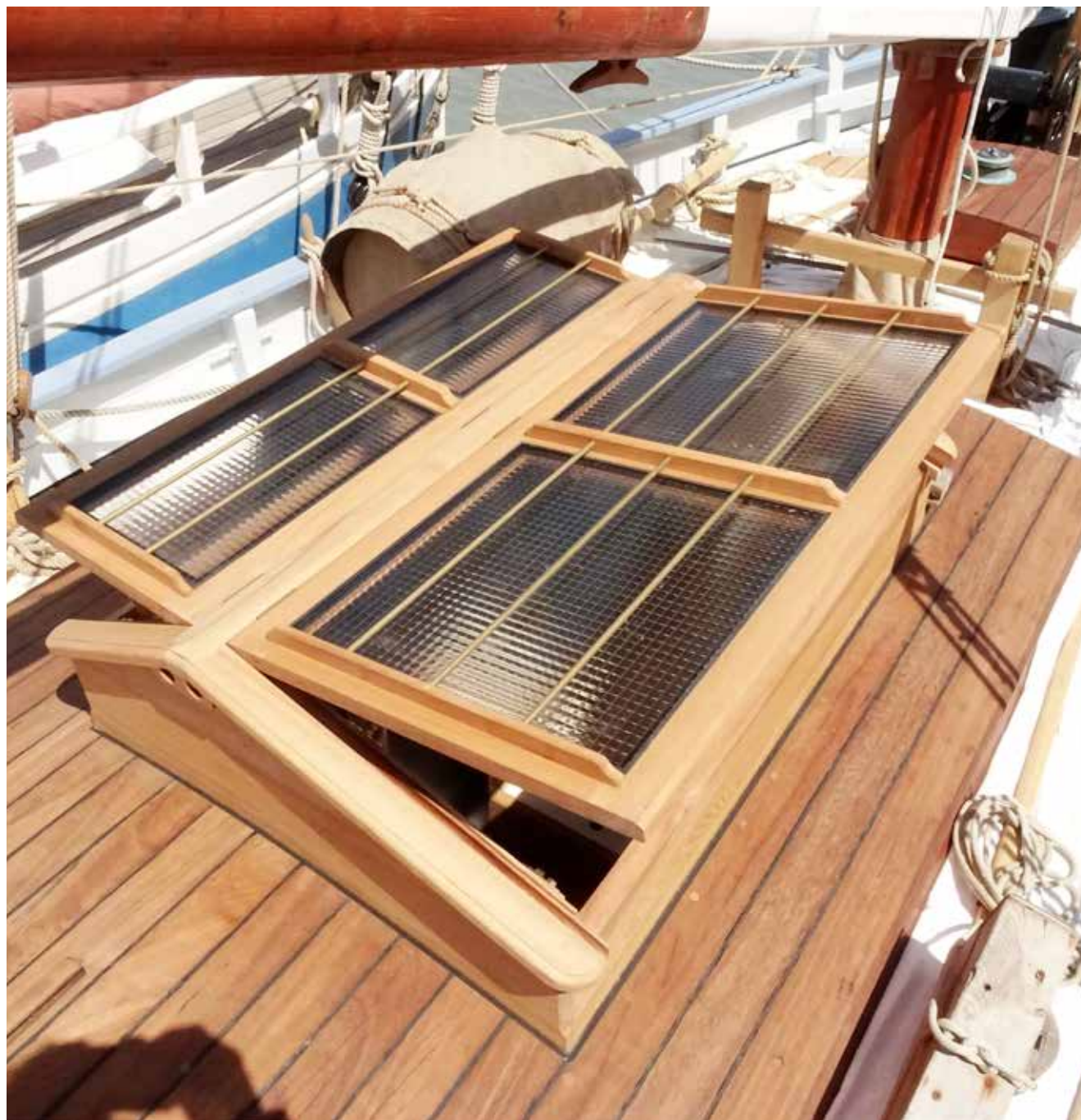
Le chantier a réalisé de nombreux travaux touchant au confort et à l'esthétique : décapage du pont et de diverses pièces de bois (bittes d'amarrage, supports des drisses), calfatage intégral du pont et des tours de roufs, pose de deux nouvelles bittes d'amarrage à l'arrière, pose de prismes de pont...



Une grosse amélioration a été la fabrication d'une grande claire-voie, sous laquelle on peut se tenir debout, ce qui compense la faible hauteur sous barreaux. Le bateau est ainsi très lumineux et bien ventilé.

Les espars ont été décapés, révisés et parfois réparés.

Un joli guindeau traditionnel, de fabrication allemande, a été installé.



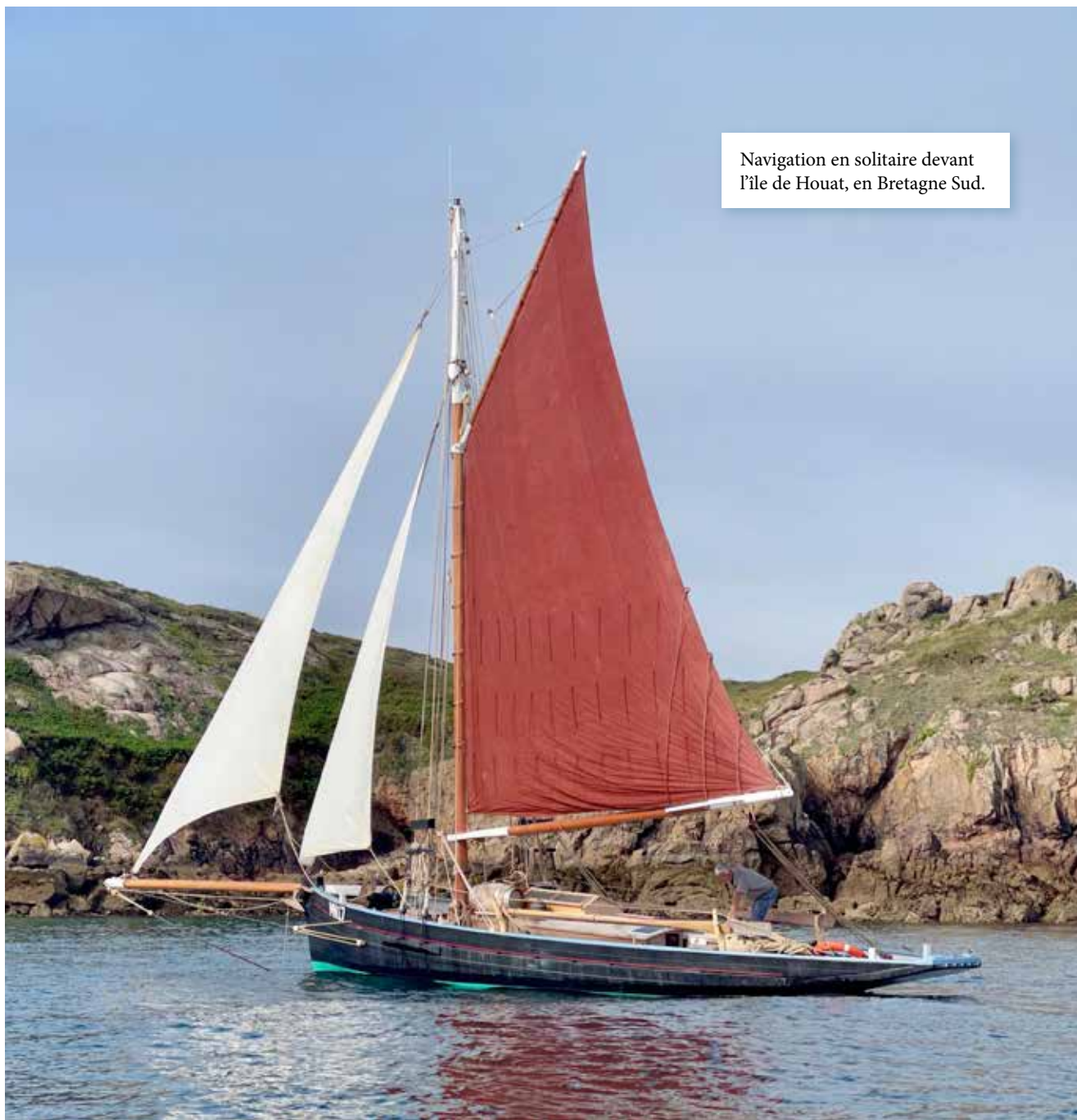
Gréement

Je me suis personnellement occupé du gréement : toutes les poulies ont été changées pour des poulies traditionnelles havraises en bois. Toutes les drisses et cordages du bateau ont été changés pour des cordages synthétiques imitation chanvre.

Je souhaitais pouvoir naviguer seul et l'expérience de *Fleur de Lampaul* (120 tonnes), m'a bien servi. J'ai amélioré de nombreux points afin de faciliter les manœuvres : retour des drisses de foc à l'arrière, pose d'étrarques sur les drisses de corne et de mâts (les étrarques sont un second palan installé sur l'une des extrémités des drisses, qui démultiplie la force du palan principal pour finaliser l'étrarquage des voiles. On obtient ainsi des palans à 10 ou 11 brins, extrêmement puissants).



Fly, l'un des plus vieux bateaux au Monde !



Navigation en solitaire devant l'île de Houat, en Bretagne Sud.

Voilure

Jean-Pierre Burgaud, l'un des voiliers les plus réputés pour les voiles traditionnelles (et un ami de 40 ans !), héberge toutes les voiles et les révisé chaque hiver. Il m'a conseillé de garder les voiles anglaises, d'excellente qualité, fabriquées dans un tissu plus résistant que les tissus actuels, d'après lui.

Bivouac sur l'Île aux Chevaux. Une trinquette et les avirons permettent d'ériger une tente. *Fly* attend sagement son équipage au mouillage, prêt à reprendre la mer en quelques minutes.



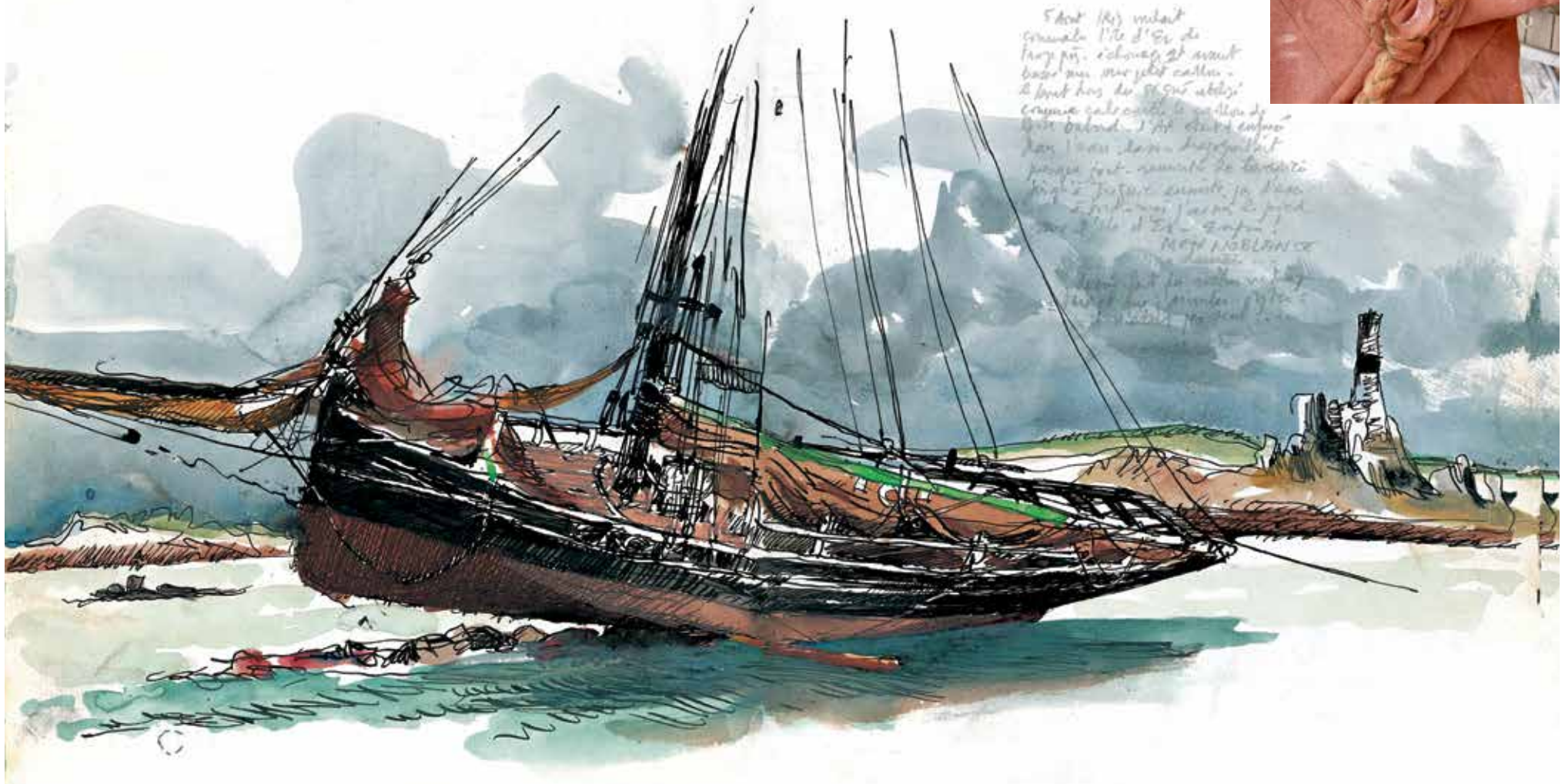
Fly, l'un des plus vieux bateaux au Monde !

L'héritage du smack Iris

Permettez-moi d'évoquer des souvenirs plus personnels. Lorsque j'avais 21 ans je naviguais à bord d'un vieux yawl en acajou, et j'avais découvert un livre qui m'avait absolument subjugué : « Heureux qui comme *Iris* », d'Yvon Le Corre. Ce carnet de voyage d'un périple autour de l'Atlantique à bord du vieux smack *Iris* est une œuvre d'une beauté à couper le souffle, il m'a accompagné pendant 40 ans... Et j'ai eu la chance de devenir l'ami d'Yvon Le Corre, l'un des plus grands peintres de marine contemporains (Yvon est décédé il y a 3 ans).



Yvon m'a accompagné dans le choix de *Fly*, qui lui rappelait tant *Iris*. Il m'a prodigué d'innombrables conseils pour naviguer à la voile pure sur un voilier de 200 ans... Et surtout, il a extrait de l'appentis de sa maison médiévale de Tréguier, où il vivait avec sa femme Azou, la grand-voile d'*Iris*! Elle avait été réalisée par l'un des meilleurs voiliers d'Angleterre deux mois avant le naufrage d'*Iris* sur les côtes d'Écosse. Yvon avait pu la sauver... Une voile neuve de 40 ans ! Elle est en grosse et lourde toile de lin, très épaisse, tannée au cachou, entourée d'une ralingue cousue à la main. Moins haute, mais plus longue que la grand-voile blanche qui équipait *Fly* lorsque je l'ai racheté, elle s'est placée sur les espars au centimètres près, et le bateau navigue mieux avec elle. Azou m'a dit que voir sa voile reprendre la mer a été l'une des dernières joies d'Yvon... Je pense à ce grand artiste et à ce marin exceptionnel avec émotion à chaque manœuvre.



Fly, l'un des plus vieux bateaux au Monde !

La drome

Inspiré par Yvon, j'ai été dans ma forêt couper des pièces de bois fourchues que j'ai façonnées comme des sculptures. Posées sur le pavois de part et d'autre du pont, elles accueillent la drome : avirons, gaffes..., et supportent des filières en cordages. Ceci améliore la sécurité car le pavois ne mesure qu'environ 30 cm de haut. Et le confort : on peut s'appuyer dessus lorsque l'on barre ou circule sur le pont.

Les supports du taud sont réalisés dans le même esprit rustique, bateau de travail du XIX^e.



Fly, l'un des plus vieux bateaux au Monde !

Rapide et confortable... pour un vieux gréement !

Fly est un bateau amusant parce qu'il avance au moindre souffle. 5 nœuds par force 1 et mer plate, en remorquant l'annexe ! Il dépasse vite 6 nœuds par bonne brise.

Fly a des mouvements doux et est très marin. En sortant des passes du bassin d'Arcachon par force 6, puis en remontant au vent une nuit durant par grosse mer, j'ai pu constater à quel point le bateau était capable de s'éloigner d'une côte au près par gros temps, à bonne allure, avec des mouvements souples.

Certaines mauvaises langues m'avaient affirmé qu'avec son faible franc bord ce serait un sous-marin par grosse mer. Ce n'est pas le cas ! *Fly* est très marin, il mouille un peu à l'avant, mais les embruns arrivent rarement jusqu'à la barre.



Fly, l'un des plus vieux bateaux au Monde !



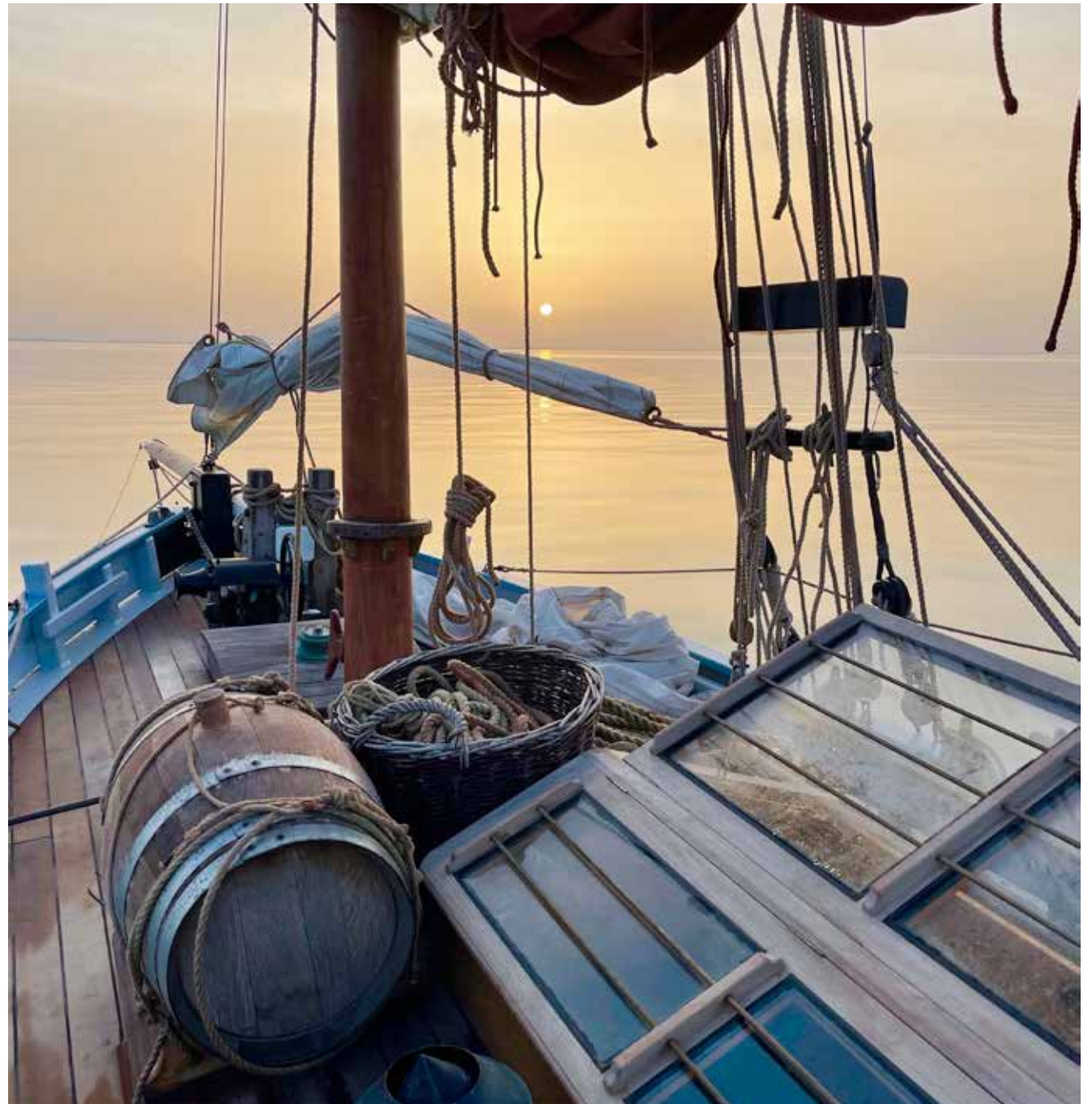
Notre toute première navigation à bord de *Fly* : le « baptême du feu » ! Sortie des passes du bassin d'Arcachon, une mer impressionnante... Mais le comportement du bateau avec sa grand-voile à trois ris, est très sain.

Après une nuit de mer bien agitée, *Fly* poursuit sa remontée du golfe de Gascogne au près bon plein. Le fait de pouvoir naviguer barre amarrée à quasiment toutes les allures permet à l'équipage de se reposer ou de se livrer à d'autres activités.

Un voyage dans le temps

Naviguer à la voile pure en compagnie des personnes que j'aime à bord de *Fly* est un cocktail d'émotions très fortes. C'est parfaitement déraisonnable et incongru en cette époque de plastique et de vitesse ! Mais c'est aussi un prolongement de la quête de reliance à la nature que je poursuis dans ma ferme depuis 2003. Un pont de bois sous ses pieds nus, un navire qui trace sa route en silence dans une harmonie à couper le souffle, le plaisir des matières, la beauté du gréement...

Les marins pêcheurs d'autrefois étaient aussi intimement liés à la campagne, à la forêt, d'où provenaient nombre de ressources indispensables à la navigation. J'embarque à bord de *Fly* avec les légumes de mon jardin et de petites buches, et comme à la ferme je cuisine au feu de bois !



Est-ce difficile de naviguer à la voile pure ?

J'avais des appréhensions à naviguer sans moteur principal... Honnêtement, cela demande des compétences en manœuvre, un bon sens marin et une vigilance accrue. Il faut être attentif à la météo et savoir anticiper les sautes de vent au mouillage. *Fly* n'est pas un bateau pour débutant ! Mais comme disait Yvon, les manœuvres se font lentement et ces anciens voiliers de pêche pardonnent beaucoup.



Nous nous sommes entraînés à manœuvrer *Fly* en tournant dans des endroits encombrés, afin d'apprendre ses réactions et d'évaluer son rayon de giration. Quelles bonnes surprises ! L'ancien voilier de pêche a exécuté des dizaines de milliers de manœuvres durant ses deux siècles d'existence, son comportement est très sain. Malgré son faible tirant d'eau il vire bien (quelques coups de barre vigoureux peuvent, si besoin, aider à passer le lit du vent par tout petit temps), et empanne aisément.

L'idéal est de réaliser les manœuvres de mouillage avec juste la grand-voile et le foc, sans la trinquette : *Fly* est parfaitement équilibré ainsi. Si l'on déborde bien les voiles, il est même capable de réaliser des tours à 360° sur lui-même, sans que l'on ait à toucher une écoute !

Lorsque je prends ou quitte un mouillage encombré, ou dans les ports, j'ai toujours une dame de nage à poste sur le couronnement arrière et un aviron près à servir. Ainsi, je peux aider le bateau à pivoter sur place si besoin.

L'annexe permet de pousser très efficacement. La voute est percée d'un trou qui permet de passer l'amarre avant du canot pneumatique et de bien le brider à l'arrière du bateau. L'avant de l'annexe touche ainsi le couronnement et est à sa hauteur ; il est facile de passer de *Fly* au canot. Au large, en l'absence de vent, nous n'hésitons pas à pousser *Fly* lorsqu'il faut arriver au mouillage avant le nit. Le moteur de 20 cv lui permet de naviguer à 5,5 nœuds de moyenne. La propulsion fonctionne bien également par mer formée.



Les entrées et sorties de port

Soyons franc, les manœuvres de port sont quand même moins aisées qu'avec un moteur in board. Rien d'insurmontable cependant. Mes filles adolescentes et débutantes ont, dès leur première sortie, appris à prendre en charge le moteur hors bord, selon les indications que je leur donne depuis la barre. Lorsque je suis seul, et bien j'avance doucement et je passe tranquillement du pont au canot ! A ce jour je n'ai coulé personne !

Tous les ports que j'ai fréquenté en période estivale sont noirs de monde, mais lorsque l'on prévient en VHF que l'on arrive à bord d'un voilier du XIX^e siècle sans moteur, les canots de servitude des ports se font un plaisir de vous accompagner jusqu'à votre emplacement, avec beaucoup de gentillesse.



Fly, l'un des plus vieux bateaux au Monde !

Navigations en solitaire

Fly est maintenant bien conçu pour naviguer en solitaire. J'ai 65 ans, je suis travailleur handicapé suite à un accident de bucheronnage survenu il y a 3 ans, et néanmoins je navigue seul à bord sans souci, ou alors en compagnie d'une personne niveau 0, il est dans ce cas très précieux de pouvoir tout réaliser sans aide.



Une immersion dans la nature

Lors de nos croisières avec *Fly*, je fuis les ports et recherche les mouillages forains les moins fréquentés autour des îles de Bretagne sud. Vivre à bord du voilier à l'ancre devant une crique déserte est un pur bonheur !

Fly est un bateau heureux, qui crée du bonheur ! J'ai accueilli lors d'une dizaine de croisières bien des personnes qui n'avaient jamais navigué, toutes sont tombées sous le charme et l'ambiance était excellente.



Fly, l'un des plus vieux bateaux au Monde !



Fly, un voilier d'exception

Ce n'est pas parce que je le vends que j'écris cela : *Fly* est véritablement un bijou. Sa très longue histoire, sa magie, son état de conservation exceptionnel en font un bateau terriblement attachant.

J'avais rêvé de le conserver jusqu'à ma vieillesse, comme Yvon Le Corre qui, à 78 ans, naviguait encore seul à bord de son vieux *Girl Foyce*. La vie en a décidé autrement : un divorce est passé par là, je tiens ma ferme seul maintenant et la charge de travail est trop lourde pour que je puisse garder *Fly*. En 2023 je n'ai pas trouvé le temps de naviguer à bord, en 2024, 4 jours seulement...

Cette année je prête *Fly* à un jeune artiste de Noirmoutier, Antoine Bugeon, excellent marin, qui l'entretient et l'utilise à sa guise avec ses amis. Il peut faire visiter le bateau, qui bénéficie une place à l'année aux pieds du hangar de l'association La Chaloupe, dans le vieux port de Noirmoutier. A quelques pas de là se trouvent les charpentiers de marine, le voilier, le mécanicien, les conditions sont idéales pour hiverner un vieux gréement.



Fly bénéficie d'une place de port à l'année dans le vieux port de Noirmoutier, au pied de l'atelier de l'association La Chaloupe. Notez le bout-dehors relevé et le taud d'hivernage en place.

Tous les travaux ont été réalisés dans les règles de l'art, *Fly* est bien équipé, il n'y a rien à faire maintenant sauf l'entretien courant : guère plus que les peintures, tout est solide et il n'y a pas de casse. Après la saison il suffit d'organiser l'hivernage à sec du canot pneumatique et du moteur (géré par le Chantier des Ileaux), et celui des voiles que Burgaud vient chercher... Le/la futur.e propriétaire ne devrait pas avoir de mauvaise surprise avec *Fly*, mais bien des jours heureux sur la mer !

Frédéric Maingret, qui dirige le Chantier des Ileaux, peut également répondre aux questions des acquéreurs.



Prix de vente

J'ai souhaité pousser ce bateau vers un état d'exception. Il le mérite, c'est un précieux témoin de notre passé maritime, le plus vieux voilier immatriculé en France, et l'un des plus vieux au monde. Je n'ai donc pas cherché à économiser sur sa restauration ou ses équipements. Le tableau joint à ce dossier fait état des dépenses pour lesquelles j'ai des factures, elles sont à disposition du futur acquéreur (198 000 €), il y a eu des dépenses pour lesquelles je n'ai pas eu de factures. *Fly* me revient donc à plus de 200 000 €.

Je suis disposé à le vendre pour 180 000 €, à une personne motivée pour le conserver dans les meilleures conditions.

Je vis à 450 kilomètres de Noirmoutier et vous serait reconnaissant de me contacter uniquement si vous êtes vraiment intéressé par l'acquisition de *Fly*! Je me ferai alors une joie de répondre à toutes vos questions.

Bon vent mon ami *Fly*! Et beaucoup de bonheur à celles et ceux qui en hériteront !



Charles HERVE-GRUYER
Ferme du Bec Hellouin
27800 LE BEC HELLOUIN

Tél : 06388245 53
Mail : charleshg@wanadoo.fr

FACTURES FLY

15/10/2019	Achat du bateau	21 000,00	
19/10/2019	Navigator stove works - poêle à bois + douane	4 415,00	
19/11/2019	SVB - wc	559,90	
12/06/2020	Electricité marine Stéphane - installation électrique complète	721,56	
12/06/2020	Electricité marine Stéphane - installation électrique complète	2 866,56	
18/02/2020	Coopérative maritime - sondeur gps	1 886,88	
03-mars-20	Chantier Dubourdieu	1 966,80	
26/02/2020	Chantier Dubourdieu	864,00	
27/03/2020	Aquitaine bateaux passion - moteur Honda 20	4 419,48	
27/03/2020	Aquitaine bateaux passion - annexe gonflable	1 440,00	
24/02/2020	Iribassin	84,89	
29/02/2020	Uship - radeau de sauvetage 4 pl hauturier	669,00	
29/02/2020	Uship	224,00	
09/06/2020	Uship	1 302,40	
16/06/2020	Uship	165,00	
29/02/2020	Atlantic boat	724,00	
20/05/2020	Biblionautique - cartes marines	1 433,85	
18/06/2020	Atlantic loisirs	52,60	
18/06/2020	Atlantic loisirs	198,10	
14/11/2019	Coopérative maritime - accastillage, ancres	29,11	
23/11/2019	Coopérative maritime - accastillage, ancres	133,52	
25/11/2019	Coopérative maritime - accastillage, ancres	17,01	
26/11/2019	Coopérative maritime - accastillage, ancres	40,00	
27/11/2019	Coopérative maritime - accastillage, ancres	40,00	
28/11/2019	Coopérative maritime - accastillage, ancres	59,99	
29/11/2019	Coopérative maritime - accastillage, ancres	17,30	
30/11/2019	Coopérative maritime - accastillage, ancres	42,00	
03/12/2019	Coopérative maritime - accastillage, ancres	174,40	
17/02/2020	Coopérative maritime - accastillage, ancres	60,21	
18/02/2020	Coopérative maritime - accastillage, ancres	397,25	
19/02/2020	Coopérative maritime - accastillage, ancres	100,00	
19/02/2020	Coopérative maritime - accastillage, ancres	865,52	
24/02/2020	Coopérative maritime - accastillage, ancres	1 178,17	
24/02/2020	Coopérative maritime - accastillage, ancres	254,57	
26/02/2020	Coopérative maritime - accastillage, ancres	564,39	
28/02/2020	Coopérative maritime - accastillage, ancres	186,84	
29/02/2020	Coopérative maritime - accastillage, ancres	42,99	
11/06/2020	Coopérative maritime - accastillage, ancres	20,40	
15/06/2020	Coopérative maritime - accastillage, ancres	49,92	
16/06/2020	Coopérative maritime - accastillage, ancres	223,20	
09/06/2020	Coopérative maritime - accastillage, ancres	1 239,43	
13/06/2020	Coopérative maritime - accastillage, ancres	448,59	
11/06/2020	Coopérative maritime - accastillage, ancres	1 126,71	7 311,52
16/11/2019	Bricomarché La Teste	186,81	
17/02/2020	Bricomarché La Teste	192,79	
19/11/2019	Bricomarché La Teste	71,39	
19/02/2020	Bricomarché La Teste	312,19	
08/06/2020	Bricomarché La Teste	739,22	
23/06/2020	Atmosphère particulière	180,00	
20/07/2020	SVB	2 911,23	
30/06/2020	Aménagements intérieurs - bois, fournitures, main d'œuvre	25 000,00	
06/01/2021	Chantier des Ileaux	3 604,08	
06/01/2021	Chantier des Ileaux	3 892,49	
04/05/2021	Chantier des Ileaux	5 646,06	
04/05/2021	Chantier des Ileaux	1 090,68	
04/05/2021	Chantier des Ileaux	1 087,16	

04/05/2021	Chantier des Ileaux	943,31	
04/05/2021	Chantier des Ileaux	4 241,33	
05/05/2021	Chantier des Ileaux	9 401,09	
05/05/2021	Chantier des Ileaux	11 417,80	
05/05/2021	Chantier des Ileaux	690,72	
05/05/2021	Chantier des Ileaux	3 839,46	
05/05/2021	Chantier des Ileaux	6 504,00	
05/05/2021	Chantier des Ileaux	3 938,04	
05/05/2021	Chantier des Ileaux	6 278,41	
05/05/2021	Chantier des Ileaux	3 248,83	
05/05/2021	Chantier des Ileaux	4 309,61	
10/02/2020	Chantier des Ileaux	3 567,16	
21/07/2021	Chantier des Ileaux	486,00	
24/09/2021	Chantier des Ileaux	286,96	
22/12/2021	Chantier des Ileaux	13 762,15	
22/12/2021	Chantier des Ileaux	2 132,47	
02/02/2022	Chantier des Ileaux	1 137,20	
25/07/2022	Chantier des Ileaux	691,90	
16/08/2023	Chantier des Ileaux	718,81	
16/08/2023	Chantier des Ileaux	163,32	
16/08/2023	Chantier des Ileaux	1 663,32	93 079,04
23/06/2020	Voilerie Burgaud	216,98	
02/08/2020	Voilerie Burgaud	1 774,00	
07/08/2021	Voilerie Burgaud	134,49	
09/08/2021	Voilerie Burgaud	120,00	
06/09/2020	Voilerie Burgaud	59,00	
30/09/2021	Voilerie Burgaud	904,00	
01/06/2023	Voilerie Burgaud	38,00	
22/06/2023	Voilerie Burgaud	1 191,30	
20/07/2023	Voilerie Burgaud	191,80	4 629,57
03/02/2020	Yvon Le Corre - Grand voile d'Iris	1 600,00	
29/10/2019	A l'abordage - Accastillage et fournitures gréement	2 846,95	
14/11/2019	A l'abordage - Accastillage et fournitures gréement	1 306,20	
06/02/2020	A l'abordage - Accastillage et fournitures gréement	1 484,95	
06/02/2020	A l'abordage - Accastillage et fournitures gréement	2 263,28	
06/02/2020	A l'abordage - Accastillage et fournitures gréement	5 024,85	
21/07/2020	A l'abordage - Accastillage et fournitures gréement	10,68	
21/12/2020	A l'abordage - Accastillage et fournitures gréement	529,00	
28/03/2022	A l'abordage - Accastillage et fournitures gréement	70,16	13 536,07
02/03/2020	Nautisport	679,10	
19/05/2022	Nautisport	494,10	
20/07/2023	Ile Nautique	433,61	
	TOTAL	198 013,98	