La Régate des Oursons

Du 21 au 24 juin 2018

Une si belle aventure !

© Klara Viskova - Fotolia.com

Sommaire

La Régate des Oursons

Nous déplaçons l'hôpital et les enfants au bord de la mer

Programme	3
Plan de l'île	4
La mer et les marées	5
Le bateau et les termes marins	6
Les vents	7
Les nœuds marins	8
Les balises et les phares / Les appareils à bord	9
Les grands navigateurs français	10
Eric Tabarly	11
La charte du pirate	12
Corsaires et pirates	13
Recette pour apprenti pirate	14
Spécialités bretonnes	15
Imagine et dessine	16 / 17
Le sais-tu ?	18
Les nœuds en question	19
Mots codés et mots mêlés	20
Connais-tu ?	21
Relie les points	22
Le sais-tu ?	23
Questions sur les spécialités bretonnes	24
Trouve le bon chemin	25
Ton livre de bord	26 à 29
Tes photos et dessins	30 / 31

Programme

Jeudi 21 juin 2018

9h00	Rendez-vous des enfants à l'hôpital Robert-Debré ; salle 4 – RDC – point bleu
15h38	Arrivée SNCF des enfants et des accompagnants à Auray
16h30	Arrivée des enfants à l'Ecole Nationale de Voile et des Sports Nautiques (ENVSN) à Quiberon et gouter d'accueil
17h30	Installation des enfants dans les chambres
19h00	Dîner pour tous
20h30	Fête de la musique à l'ENVSN
22h00	Bonne nuit les oursons !

Vendredi 22 juin 2018

9h15	Départ « Régate » de port Haliguen en bateau pour l'Ile de Houat
13h00	Déjeuner pour tous sur l'île
15h30	Départ « Régate » pour port Haliguen
17h30	Retour à l'ENVSN
18h00	Repos – Soins pour les enfants
19h30	Dîner pour tous avec les enfants
21h00	Soirée Karaoké
22h30	Bonne nuit les oursons !

Samedi 23 juin 2018

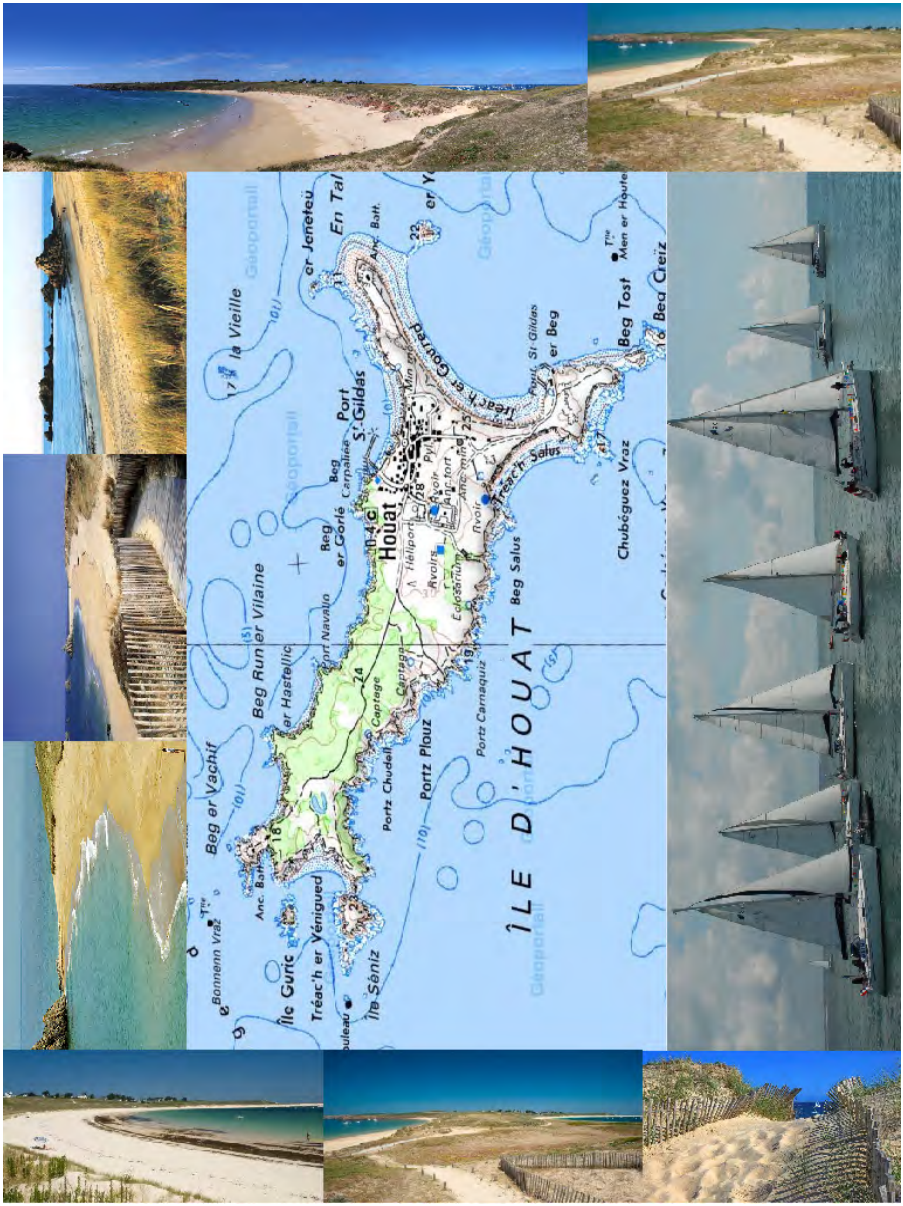
9h30	Ateliers - Animations : magiciens, caricatures, clowns, scrapbooking, découverte du milieu marin, temps libre avec jeux de plage...
12h30	Déjeuner (Pique-Nique) à bord des bateaux à port Haliguen
14h00	Départ des Bateaux pour une « Régate » en Baie de Quiberon
17h00	Retour à l'ENVSN
17h30	Repos – Soins pour les enfants
19h30	Dîner pour tous avec les partenaires et les enfants
21h00	Surprises - Soirée boum
23h00	Feu d'artifice
23h30	Bonne nuit les oursons !

Dimanche 24 juin 2018

10h30	Matinée promenade / shopping - visite magasin « La Trinitaine » et vue sur le port de la Trinité sur mer
12h	Pique-nique sur aire verte à proximité du magasin « La Trinitaine »
14h30	Départ pour la gare d'Auray
19h15	Arrivée du train gare Montparnasse

Plan et photos de l'île

HOUAT



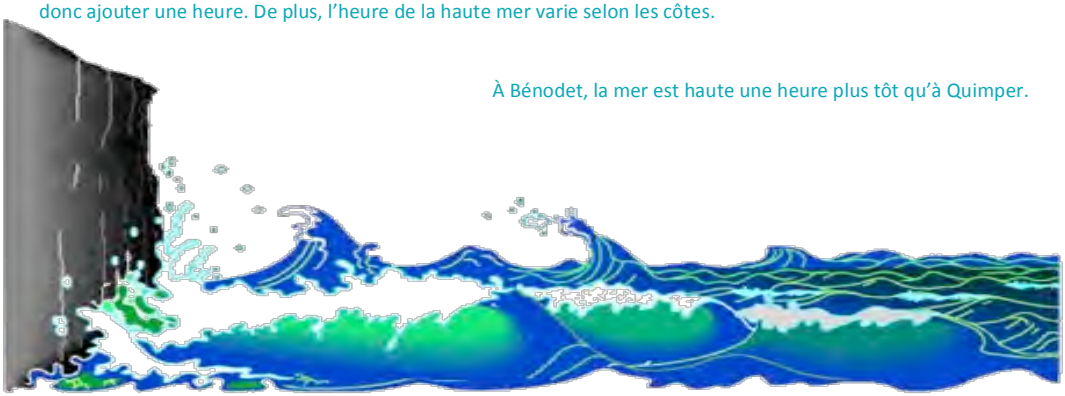
La mer et les marées

Chacun sait que l'eau de mer est salée, donc impropre à la boisson.
Alain Bombard a traversé l'Atlantique sur un bateau pneumatique à voile sans emporter ni nourriture, ni boisson. Il pourvoyait à sa nourriture soit avec du poisson cru, quand il en pêchait, soit en ramassant avec un filet très fin de petites crevettes ou de minuscules animaux et algues qui vivent à la surface et que l'on appelle le plancton. Le plancton est une sorte de gelée, au goût désagréable mais très nourrissant.
Pour la boisson, on peut se contenter de jus extrait du poisson quand on le presse comme un citron. Ce n'est pas très bon mais c'est à peine salé. Alain Bombard a montré que l'on pouvait boire de l'eau de mer à condition de commencer dès la première manifestation de la soif. On peut en boire un litre par jour, par petites quantités et pendant 3 ou 4 jours. L'eau de mer n'est pas partout aussi salée. Dans la mer rouge (elle sépare l'Afrique de l'Asie) l'eau est si salée que lorsqu'elle sèche sur la peau, elle laisse des croutes blanches.
En général, la salinité des océans est de 35 grammes par litre (cela correspond à environ 2 cuillères à soupe de sel). Les eaux douces ne se mélangent que très doucement et difficilement à l'eau de mer. En pleine mer, lorsqu'une île vient à disparaître, l'eau reste plus douce à cet emplacement pendant des milliers d'années.

Les marées sont causées par l'attraction de la lune et du soleil sur les eaux des océans. Normalement, sur nos côtes de l'océan Atlantique, les marées sont de 4 à 6 mètres. Mais si la côte forme un entonnoir, cette onde peut devenir énorme. Dans la baie du Mont St Michel, les marées sont une des plus élevées du monde, 16 mètres entre le niveau des plus basses eaux et celui des plus hautes eaux. Quand la mer est haute ou basse, elle reste étale (immobile) pendant environ 2 heures. La hauteur des marées varie selon les phases de la lune : juste après le premier et le dernier quartier, la hauteur est faible ce sont les marées de « morte-eau ». Juste après la pleine lune et la nouvelle lune, ce sont les marées « vive-eau ». Le mouvement de montée de la marée se nomme le flux ou le flot. Le mouvement de descente se nomme le jusant ou le reflux. Si la côte est droite, son mouvement est à peine sensible. Mais si une baie est fermée par un cap, il se forme des courants. Les courants peuvent rejeter les embarcations à la côte, soit les porter vers la haute mer, soit les entrainer le long de la côte.
À chaque marée, les courants changent de sens se « renversent ». Par grande marée, ces mouvements de la mer sont plus violents. Les marins disposent de cartes des courants, qui indiquent, pour chaque endroit, le courant de la marée, à chaque heure avant ou après la pleine mer et le montre par des flèches, orientées dans la direction où le courant porte.

Pourquoi les heures des marées varient-elles chaque jour ?
La mer monte ou descend en 6 heures.
S'il en était ainsi, la mer serait toujours haute ou basse à la même heure. En fait, chaque flux, reflux ou étales, durent plus de 6 heures. On connait grâce aux annuaires des marées, les heures des hautes et des basses mers. Mais il faut se souvenir que ces annuaires sont destinés aux marins, et donne l'heure solaire à Greenwich. Il faut donc ajouter une heure. De plus, l'heure de la haute mer varie selon les côtes.

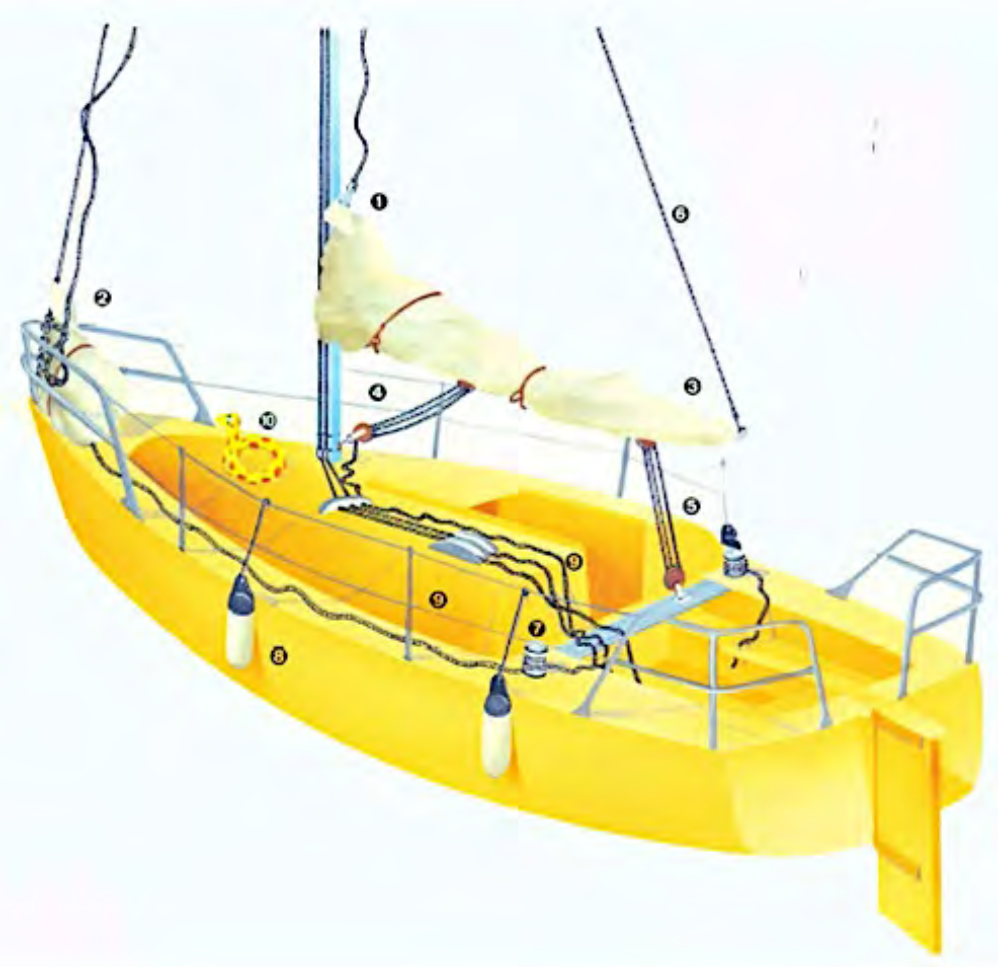
À Bénodet, la mer est haute une heure plus tôt qu'à Quimper.



Le bateau et les termes marins

Peux-tu placer ou dessiner ces différents éléments sur le dessin ?

Le safran	L'ancre	La coque
Le mat	Tribord	La proue
Le ponton	La quille	Le pavillon
La poupe	La baume	Bâbord

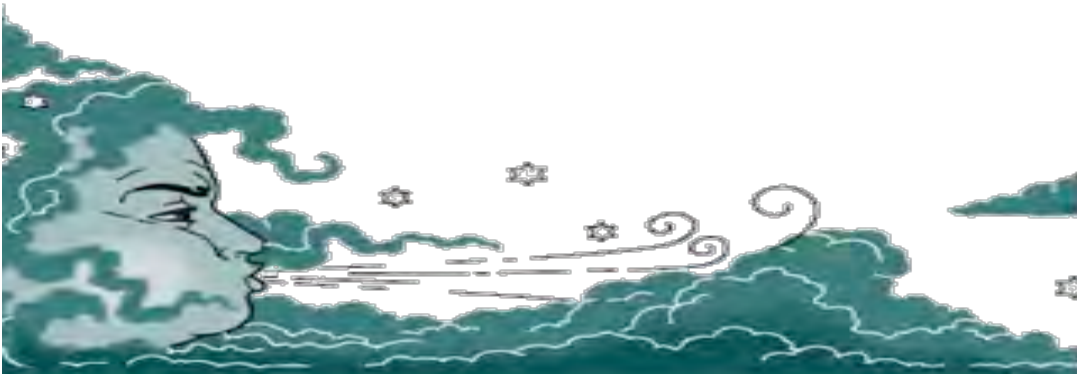


Les vents

Les vents peuvent avoir pour origine tous les points de l'horizon, c'est la raison pour laquelle le cercle du compas s'appelle « la rose des vents ».Les vents sont généralement désignés sous les noms des points cardinaux (Nord, Sud, Est, Ouest) ou des 4 collatéraux (sud-est, nord-ouest…).
Nous avons ainsi 8 vents principaux mais celui du nord est le maître de tous. Cependant le vent du nord n'est pas toujours le plus fort, ni le plus fréquent. Sous nos climats océaniques, le plus mauvais est le suroît, c'est-à-dire le vent du sud-ouest. Il pousse les nuages bas et sombres qui donnent de la pluie. Il peut être très doux, si doux qu'on le nomme alors le zéphyr. Les marins disent de lui : « Suroît le doux, quand il se fâche est le plus fou ».
Le vent d'est et celui du nord-est est appelé le nordé, vent de très beau temps. Le noroît, vent de nord-ouest a la réputation d'être paresseux, parce que le matin il ne se lève jamais de bonne heure. Mais l'après-midi, il se rattrape ! Le suroît, le noroît et le vent d'ouest sont des vents dominants (c'est-à-dire les plus fréquents).
Le vent peut changer de direction et de force si une montagne, une vallée, le tracé de la côte ou une forêt voisine forment un obstacle. Seule une longue habitude permet de bien connaître et de prévoir le temps local. Au temps où tous les navires étaient des voiliers, on définissait la force, c'est-à-dire la vitesse, d'après la surface des voiles qu'ils portaient.

Quand on naviguait avec la voilure entièrement déployée, on désignait le vent sous le nom de brise.
Lorsqu'il y avait un peu plus de vent de 20 à 25 kilomètres à l'heure, on le nommait les temps maniables (parce que le navire était encore facile à manœuvrer).
Si le vent souffle plus fort, 35 à 55 kilomètres à l'heure, il fallait diminuer la surface de voilure. On disait : il vente à un ris, deux ris, parce qu'on diminuait la surface de voilure d'un ou deux ris.
Quand le vent soufflait plus fort encore, 80 à 100 kilomètres à l'heure et que le voilier était en difficulté, c'était le coup de vent ou la tempête.
Quand les vitesses atteignent 120 à 150 kilomètres à l'heure, ce sont les ouragans ou els typhons que l'on rencontre dans les régions tropicales.

On peut se faire une idée de la force du vent par une échelle de Beaufort évaluée de 1 à 12.
De nos jours on mesure la vitesse des vents avec des appareils très précis : des anémomètres.
En général, la force du vent augmente ou diminue très progressivement.
Dans certains cas, la force du vent s'élève brusquement, par temps d'orage par exemple : des rafales se lèvent subitement, succédant parfois à un calme et peuvent être très violentes durant quelques temps. C'est aussi le cas du « grain ».
Par vent d'ouest apparait un nuage sombre : plus il est haut, plus il y a de chance que le grain soit fort.
Quand le nuage approche, le vent fraichit, devient parfois violent la pluie fouette, si opaque qu'on ne voit rien au travers, ce qui la rend plus dangereuse que la brume.
La fin du grain s'annonce quand on distingue une clarté à travers le rideau de pluie ; alors le ciel devient bleu et la mer normale.



Les nœuds marins

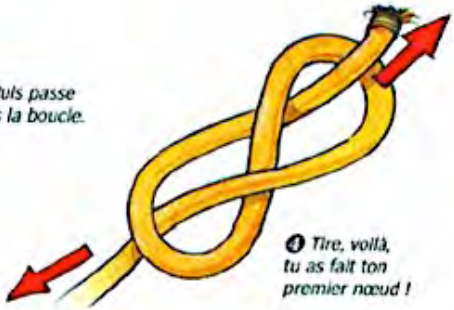
Nœud en huit

Simple et facile, le nœud en huit peut servir dans presque toutes les occasions, et il est bien plus sûr que le demi-nœud. Il paraît même qu'il est tellement solide qu'il symbolise la fidélité.

❶ *Fais une boucle en passant le courant sous le dormant.*

❷ *Dessine un huit en revenant sur le dormant.*

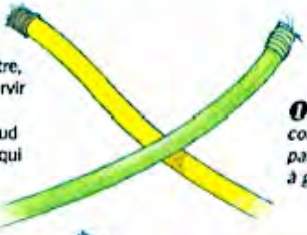
❸ *Puis passe dans la boucle.*



❹ *Tire, voilà, tu as fait ton premier nœud !*

Nœud plat

Pour des cordes de même diamètre, pas trop épaisses. Il peut aussi servir pour faire un paquet, relier les 2 extrémités d'un même fil. Ce nœud existait déjà au temps des Grecs qui l'appelaient le nœud d'Hercule.



❶ *Croise tes 2 cordes, celle de droite passe dessus et vient à gauche.*

❷ *Fais un nœud à gauche, et reviens croiser tes cordes (en inversant, la corde de gauche passe dessus).*

❸ *Fais un 2e nœud, à droite cette fois.*

❹ *Tire les 4 fils. Attention, vérifie bien que les bouts sortent deux par deux de chaque côté.*

Les balises et les phares

Les panneaux de signalisation routière indiquent à l'automobiliste les passages interdits, les virages, les fortes pentes, etc. Pour les marins, il en est de même. Des signaux lui montrent, quelle que soit la marée, les roches qui affleurent et qui sont dangereuses, les bancs de sables, les endroits profonds. L'ensemble de ces signaux s'appelle le balisage.
Les plus importants de ces signaux sont les bouées, qui flottent un peu à l'écart des dangers (roche, bancs de sable ou vase). Les bouées, tourelles et balises portent à leur sommet un voyant qui est un cylindre, un cône, une boule, etc.
La couleur du voyant donne une information. Elle dit au marin : « en entrant au port, laissez-moi à votre gauche (bâbord), ou à votre droite (tribord).
Pour qu'elles soient vues de nuit, beaucoup de vouées, tourelles, portent un feu blanc, vert ou rouge, allumé en permanence ou clignotant.
Sur les roches les plus dangereuses, les îles, points de côte, etc, on construit des phares. Leur lumière est rouge, verte ou blanche. Elle peut être fixe, mais le plus souvent, elle jaillit brusquement et se voit de très loin.
Un phare a donc pour rôle, non pas d'éclairer la mer mais de fournir sa position par sa lumière.
Par temps de brume ou de forte pluie, la lumière du phare ne traverse plus ce temps, alors sa sirène lance un formidable mugissement (c'est pour cela qu'on l'appelle parfois la vache) selon un rythme particulier qui permet de l'identifier, tout comme les signaux lumineux.
Les mers recouvrent une surface double à celle des continents. Leur profondeur est en moyenne de 4 000 mètres, le volume d'eau représente des millions de milliards de litres d'eau salée.
Le passager d'un bateau qui navigue en plein océan n'aperçoit autour de lui qu'une ligne d'horizon. Donc en pleine mer, le navigateur n'a pas d'autre point de repère que le soleil, et la nuit les étoiles. Ces indications sont difficiles à utiliser de façon précise, le soleil et les étoiles pouvant être cachés par des nuages … On a alors recours au compas qui est une boussole adaptée à la navigation.

Les appareils à bord

Le compas
L'aiguille du compas n'est pas apparente : elle est fixée sous un cercle de cuivre mince qui tourne avec elle et porte une « rose des vents » indiquant les points cardinaux et leurs subdivisions. La « ligne de foie » correspond à l'avant du navire. En fait, le Nord magnétique de l'aiguille ne correspond pas tout à fait à la direction exacte du Pôle Nord, la différence est appelée « déclinaison ». Sur les grands navires, on utilise un compas plus perfectionné, il est appelé le compas « gyroscopique ».

Comment le capitaine peut-il faire le point et porter sa position sur une carte ?
C'est grâce au « Loch » qui enregistre la distance parcourue. Mais il doit tenir compte de plusieurs éléments : le cap n'est pas forcément maintenu, les vents, les lames, les courants peuvent faire dériver le navire.

Comment peut-on de manière précise connaître la position d'un navire en mer ?
Les radiophares lancent des signaux, des ondes émis par des radios. Tout navire possède un radiogoniomètre appelé couramment « gonio ». Mais très au large, les émetteurs sont trop éloignés, on emploie un sextant.
Un sextant permet de savoir avec une très grande précision, à quelle distance on se trouve du Pôle Nord ou du Pôle Sud, c'est-à-dire la latitude. La distance parcourue vers l'ouest, c'est la longitude.

Les grands navigateurs français

Alain GERBAULT : Ingénieur de formation, tennisman de haut niveau, pilote de chasse émérite, il quitta un beau jour d'avril les côtes de Gibraltar pour une traversée de 102 jours pour rejoindre New-York le 15 septembre 1923. Il fut accueilli en héros. Deux ans plus tard, il boucle son premier tour du monde.

Louis BERNICOT : Il partit de Carantec en Bretagne fin août 1936 pour un tour du monde en 21 mois dans la plus grande discrétion.

Bernard MOITESSIER : Une voyante lui prédit un avenir entouré d'une immensité d'eau. Cet homme est devenu une légende vivante et un prophète pour tous les marins et aventuriers du monde. Il répondit à un défi lancé par le Sunday Times le 22 août 1968 pour une course autour du monde. Lorsqu'il s'apprêtait à remonter vers Plymouth, point de départ de la Transat, il mit le cap vers un nouveau tour du monde. Il abandonna la course le 28 février 1969 puis se fixa sur l'atoll d'Ahé, où il refait sa vie.

Alain COLAS : Natif du centre de la France, il ne craignait ni l'océan, ni le gigantisme. Il gagne en 1972, l'Ostar, avec le *Manureva,* ancien trimaran d'Eric TABARLY. En 1978, alors qu'il participait à la Route du Rhum, Alain COLAS disparut en mer et laissa place à la légende.

Philippe POUPON : Breton, disciple d'Eric TABARLY, il devint peu à peu l'égal de son maître tant en monocoque qu'en multicoque. La course en solitaire du Figaro, l'Ostar, la Route de la Découverte, la Route du Rhum, le record de la traversée de l'Atlantique figurent à son palmarès. Il fut sauvé par Loïck PEYRON, alors que son monocoque avait fait un looping et qu'il attendait les secours, à califourchon sur sa coque retournée.

Marc PAJOT : Vice-champion olympique avec son frère en 1972 sur *Flying Dutchman*, il s'avère fin régatier. Champion du monde, vainqueur de la coupe du monde, vainqueur de la Baule-Dakar et de la Route du Rhum, il abandonna peu à peu la course pour se spécialiser dans la coupe de l'America où il représenta la France.

Loïck PEYRON : Brillant manœuvrier, Loïck est un marin moderne, de la nouvelle génération. Il a souvent prit part aux plus grandes courses au large dans d'excellentes conditions matérielles. Il gagna la Baule-Dakar en 1987, termine second du Vendée Globe en 1990 et triompha dans l'Ostar en 1992 et dans la course de l'Europe en 1993.

Bruno PEYRON : Frère aîné de Loïck, moins connu malgré un palmarès très étoffé, 4 places de deuxième dans les grandes courses transocéaniques. Il devint un héros lorsqu'il franchit la ligne d'arrivée du trophée Jules Verne à bord de son fabuleux *Commodore*.

Titouan LAMAZOU : De la race des grands solitaires, ses performances dans le Boc challenge et sa victoire sans bavure dans le Vendée Globe en 1990 en est la preuve éclatante.

Florence ARTHAUD : Elle se révéla au monde entier lorsqu'elle remporta la Route du Rhum en 1990, à bord du Trimaran *Pierre Ier.* Elle gagna ce jour-là la considération des marins hommes qui régnaient sur la course.

Isabelle AUTISSIER : Elle a peu à peu gravi les échelons dans le milieu fermé de la course au large, gagnant la confiance des sponsors et des architectes. En 1994, elle bat le record de la traversée New-York-San Francisco avec son bateau très original Ecureuil Poitou-Charentes à quille orientable. Isabelle et son équipage de 3 hommes ont mis 62 jours et 5 heures, un véritable exploit.

Olivier De Karsauzon : Il fit ses classes avec Eric TABARLY. Il battit en 1988, le record du tour du monde en solitaire sur le *maxi trimaran rose*. Il réalisa une autre grande performance en 1994 avec *Lyonnaise des Eaux*, le même trimaran revu et corrigé, lors d'une régate fantastique de 75 jours l'opposant à *Enza* de Peter Blake. C'est ce dernier néanmoins qui l'emporta, avec 2 jours d'avance.

Eric Tabarly

C'est la légende vivante de la voile en France et dans le monde. Sa première victoire dans la transat anglaise en 1964 projeta ce jeune enseigne de vaisseau de la Marine Française au premier plan d'un sport encore méconnu. C'était le commencement d'une longue carrière de navigateur, de formateur et de créateur de bateaux.
Sans cesse à la recherche de nouvelles architectures ou de nouveaux matériaux, il imagina la fameuse lignée des Pen Duick, du numéro II, celui de la victoire de 1964, au numéro VI, celui de la deuxième victoire dans la transat anglaise de 1976, une énorme machine pour un homme seul. Eric fut aussi le premier à croire au trimaran. Pen Duick IV revendu à Colas qui remporta la Transat en 1972 et imagina même le premier multicoque à hydrofoils et mât pivotant, Paul Ricard, qui s'avéra extrêmement compétitif.
Discret, bourru, peu bavard, ce petit bonhomme aux muscles saillants devinait la mer comme personne et anticipait les phénomènes météo sans l'assistance de routeurs ou d'autres aides satellitaires. Ses silences radio ont contribué à conforter sa légende. Qui ne se souvient pas de sa victoire en Transat 1976 quand, sortant de la brume, à la surprise générale, il coiffa Alain Colas sur le poteau.
Eric Tabarly s'est retiré peu à peu du monde des courses, mis à part une aide ponctuelle au maxi français. La Poste dans la Whitbread de 1994, et parcourt les eaux bretonnes à bord de Pen Duick, magnifique côté aurique à coque noire.

Ainsi naquit la légende de Pen Duick …

1958

« Vous savez chez les Constantini, il y a un fada qui construit un bateau en plastique ». Les rires fusent aux rares terrasses de café du petit port de la Trinité-sur-Mer. Du plastique ? La saga de Pen Duick prend naissance sous les quolibets et le désintérêt. Sous les tôles ondulées du chantier, le jeune Tabarly entame la longue bataille du sauvetage de l'élégante coque du vieux cotre légué par son père. Qui pourrait imaginer que le costaud qui travaille tous les week-ends, là-haut sur les bords de la rivière Crac'h, à plastifier sa vieille coque, sera un jour l'un des héros de la saga des multicoques ?

1998

Malheureusement le 13 juin, lors d'une traversée en mer, Eric Tabarly a disparu accidentellement.
Eric n'était pas seulement un marin d'exception, il était grand, tout simplement.

Depuis 1999 Jacqueline Tabarly, son épouse, est la marraine de la Régate des Oursons.

La charte du pirate

- Règle 1 -
Tous devront obéir aux ordres du capitaine.

- Règle 2 -
Chacun aura sa part de chaque butin, mais pour chaque pièce d'or qu'un simple membre de l'équipage recevra, on en donnera une et demie au capitaine.

- Règle 3 -
Quiconque volera ou jouera de l'argent sera abandonné sur une île déserte avec une seule bouteille d'eau et un pistolet.

- Règle 4 -
Quiconque invitera un nouveau pirate à intégrer l'équipage sans l'accord préalable de tous les autres recevra le châtiment que le capitaine et l'équipage jugeront approprié.

- Règle 5 -
Dès lors que ce règlement sera en vigueur, quiconque frappera un autre membre de l'équipage recevra 39 coup de fouet.

- Règle 6 -
Quiconque brandira une arme en dehors d'une bataille, ou laissera une bougie allumée sans surveillance, subira le même châtiment qu'à la règle 5.

- Règle 7 -
Quiconque n'aurait pas ses propres armes, ou ne serait pas prêt à se battre, de quelque façon que ce soit, sera privé de sa part de butin et subira en outre le châtiment que le capitaine et l'équipage jugeront approprié.

- Règle 8 -
Quiconque perdra un doigt ou un orteil recevra en dédommagement 400 écus d'or ; s'il s'agit d'un bras ou d'une jambe, la somme s'élèvera alors à 800 écus d'or.

Corsaires et pirates

Les corsaires étaient des marins qui combattaient au service du roi. Ils n'avaient le droit d'attaquer que les navires des pays ennemis et seulement en temps de guerre. Les navires corsaires étaient payés et équipés par des armateurs civils. Pour que le corsaire ne soit pas assimilé à un pirate, le roi lui donnait une « lettre de marque », l'autorisant à combattre tels et tels ennemis et défendant à ces ennemis de le prendre ainsi que son équipage, sous peine de représailles. Il était très difficile de les reconnaître, d'autant plus qu'ils avaient le droit de montrer un pavillon de leur pays au moment de l'attaque.
Le mot pirate signifie : pilleur maritime. Les pirates sont des marins qui attaquent d'autres marins, qu'ils soient ennemis ou non, pour en tirer un bénéfice personnel. Si un pirate se fait prendre, la pendaison l'attend à coup sûr.
Les pirates n'avaient pas d'uniforme ils étaient souvent pauvres et s'embarquaient avec leurs propres habits. On trouve pourtant des éléments de costumes militaires dans leurs tenues : certains pirates étaient en effet d'anciens corsaires du roi qui avaient gardé leurs uniformes.

Le Capitaine des Pirates était la personne la plus importante sur le bateau. Il était élu par les membres de l'équipage, qui pouvaient aussi décider de s'en débarrasser. Le capitaine avait les pleins pouvoirs pendant les batailles. Le reste du temps, les pirates votaient les décisions importantes à main levée.

Le partage du butin : l'intendant répartissait le butin entre les pirates. Parfois, il y avait même un secrétaire à bord qui établissait une liste des biens des prisonniers. Ainsi, l'argent que rapportait leur vente ou leur rançon pouvait être équitablement partagé plus tard.

L'amnistie : pour lutter contre la prolifération de la piraterie, les gouvernements amnistiaient régulièrement les pirates qui acceptaient de se rendre.

L'abordage : les pirates ou corsaires plaçaient leur bateau derrière celui de leurs victimes (évitant ainsi la trajectoire des canons) et ils envoyaient les plus agiles d'entre eux bloquer le gouvernail de leurs adversaires. Puis ils envoyaient sur le bateau ennemi des cordes avec des grappins, le long desquelles ils grimpaient pieds nus et armés jusqu'aux dents.
Pour ne pas laisser de traces, les pirates se débarrassaient des bateaux capturés en les coulant, ou ils intégraient leur flotte, après leur avoir fait subir quelques modifications.

Le mauvais pirate : un pirate qui ne respectait pas le règlement risquait d'être abandonné sur une île déserte. Ses coéquipiers le laissaient alors sur une plage déserte avec pour provision, une bouteille d'eau et quelques balles pour son pistolet. Presque toujours, les pirates qui subissaient un tel châtiment mouraient de froid, de chaud, de faim et de soif.

Quelques noms de pirates ou corsaires célèbres :
Barbe Noire : il semait la terreur sur les côtes Est de l'Amérique du nord au début du 17e siècle.
Long Ben Avery : il officiait dans l'Océan Indien et devint pirate à l'occasion d'une mutinerie.
Black Bart : il officiait au large de l'Afrique Occidentale, de la nouvelle Angleterre, du Brésil et aux Antilles. Il a capturé 400 bateaux en moins de 4 ans.

Les femmes pirates :
Anne Bonny : elle officiait aux Antilles. Elle tombe amoureuse de Jack Rakham et embarque sur son bateau déguisée en homme où elle retrouve **Mary Read**. Elles seront toutes deux capturées en 1720 et échappent à la pendaison car elles sont enceintes.
Il n'y avait pas beaucoup de femmes pirates, mais certaines d'entre elles étaient redoutables.
Ching Shih dirigeait une bande de 80 000 pirates et 1 800 navires en mer de Chine. Elles s'habillaient comme les hommes de leur équipage. Tout comme **Anne Bonny** et **Mary Read**, toutes se gardaient bien de dire qu'elles étaient des femmes.

Recette pour apprenti pirate

Le plat favori des pirates était du salmigondis.
Voici comment préparer ce plat léger :

Ingrédients :

1 tortue
1 cochon
1 poisson
1 bœuf
1 canard
1 poulet
1 pigeon

Marinade : vin rouge, épices.
Accompagnement : chou, hareng mariné, anchois, mangues, oignons, raisins, œufs durs …
Assaisonnement : ail, sel, poivre, graines de moutarde, huile, vinaigre.

Grillez les viandes, découpez-les et faites mariner les morceaux pendant plusieurs heures dans le vin épicé.
Découpez et mélangez ensemble tous les autres ingrédients, ajoutez la viande marinée.

C'est prêt !

Spécialités bretonnes

Entre les produits de la terre et ceux de la mer, la Bretagne regorge de bonnes choses…

Salées

- **La cotriade :** se dégustait sur les thoniers pour fêter la campagne de pêche. C'est un plat de plusieurs poissons sautés dans de la graisse salée parfumée à l'oignon puis cuits tout doucement avec de la pomme de terre. On le sert chaud, dans son jus de cuisson et arrosé avec une vinaigrette.
- **Le pain noir :** de seigle pur et complet, à l'aspect d'un gâteau au chocolat. Son goût aigre et sucré est inimitable.
- **Le Kig-ha-faerz :** est une potée de lard au chou, accompagnée de farine de blé noir cuit dans un sac de toile avec le bouillon.
- **Les crustacés :** les tourteaux, les araignées, les bigorneaux, les crevettes, les langoustines, les bulots, etc.
- **Les galettes :** à l'est de la Bretagne, on dit galettes. À l'ouest, crêpes de blé noir ou krampouez en breton. On les fourre avec des œufs au plat, pochés, brouillés, de la saucisse, du lard rôti, des fruits de mer, etc.

Sucrées

- **Le kouign-amann :** difficile à prononcer, difficile à réaliser, le kouign-amann vient de Douarnenez, et son nom signifie « gâteau au beurre ». Il se mange tiède et croustillant après un repas léger ou au goûter. Trois ingrédients le composent : de la pâte à pain, du beurre demi-sel et du sucre. C'est le pliage de la pâte en trois dans chaque sens puis encore en deux qui fait tout.
- **Le far breton :** rien à voir avec les phares, mais plutôt avec la farine (« far » signifie « blé » en breton). C'est une sorte de flan aux pruneaux.
- **Les crêpes dentelle :** C'est une quimpéroise, Katell Cornic, qui inventa cette spécialité en 1886. Depuis, la crêpe dentelle fait le tour du monde. La Bretagne en exporte 1 200 tonnes par an. On l'appelle « la Gavotte » à St-Brieuc ou « Délicieuse » à Quimper.

Boissons

- **Le chouchen :** C'est de l'hydromel, un mélange d'eau et de miel. C'est la plus ancienne boisson alcoolisée sur Terre.
- **Le cidre :** la Bretagne est aussi le pays des pommes, qui donnent un cidre pétillant, amer ou fruité selon les variétés de fruits utilisées.
- **Le gwell :** C'est du lait caillé de vache.

Imagine et dessine

Force	Nom officiel	Km/h	Apparences	Ton dessin
0	Calme	0 à 1	Fumées droite, mer pâle	
1	Très légère brise ou presque calme	2 à 6	Mer bleutée ou gris clair, vent perceptible au doigt mouillé	
2	Légère brise	7 à 12	Mer bleue ou grise, fumées inclinées	
3	Petite brise	13 à 18	Petits moutons isolés. Les fumées s'émèchent	
4	Jolie brise	19 à 26	Mer foncée, moutons nombreux. Les pavillons battent	
5	Bonne brise	27 à 35	Crêtes des lames arrachées par le vent. Moutons serrés et « agressifs ». On entend le vent	

dessine

Force	Nom officiel	Km/h	Apparences	Ton dessin
6	Frais	36 à 44	Embruns, il faut élever la voix	
7	Grand frais	45 à 54	Trainées d'écume très nettes, les crêtes commencent à se briser	
8	Coup de vent	55 à 65	Brisants en forme de grands rouleaux	
9	Fort coup de vent	66 à 77	L'écume vole, le vent hurle, la visibilité est diminuée par l'embrun	
10	Tempête	78 à 90	La mer est toute blanche	
11	Violente tempête	91 à 104	L'eau est pulvérisée, l'air plein d'embruns	
12	Ouragan	105 et plus	On ne tient pas debout sur la côte	

Le sais-tu ?

1. Qu'est-ce qui différencie les pirates des corsaires ?

_____

2. Quelle ruse était fréquemment utilisée par les corsaires pour aborder un navire ?

□ Ils battaient un pavillon jaune qui signifiait qu'ils avaient besoin d'aide médicale
□ Ils battaient le même pavillon, ou le pavillon du navire voisin
□ Ils attaquaient sans prévenir et sans attendre

3. Pourquoi les vikings étaient-ils différents des autres pirates ?

□ Ils étaient plus cruels sur mer
□ Ils poursuivaient leurs victimes même sur la terre ferme
□ Ils offraient à manger à leurs victimes

4. Existait-il des femmes pirates ?

□ Oui □ Non

5. Peux-tu nous citer des noms de femmes et d'hommes pirates ?

_____

6. Quel était le plat favori des pirates ?

_____

7. Peux-tu dessiner un drapeau de pirate ?

Les nœuds en questions

Dans les 6 nœuds ci-dessous, trouves les 3 qui sont utilisés par les marins et coche-les :

☐ Nœud de cabestan ☐ Nœud papillon

☐ Nœud de longe ☐ Demi-nœud

☐ Nœud en huit ☐ Nœud plat

Avec les morceaux de bouts, peux-tu faire un nœud en huit et un nœud plat ?

Connais-tu d'autres noms de nœuds marins ? Donnes-nous en 5.

Un de ces nœuds n'existe pas, coches-le.

1. _____

2. _____

3. _____

4. _____

5. _____

☐ Nœud de longe ☐ Nœud de chaise

☐ Nœud de siphon ☐ Nœud plat

De ces 3 termes, quel est le plus utilisé chez les marins ?

☐ Ficelle ☐ Bout ☐ Corde

Mots codés et mots mêlés

POUR CONNAÎTRE L'UNITÉ DE MESURE DE LA VITESSE EN MER RÉSOUS CE PETIT MESSAGE CODÉ, POUR CELA TU DOIS REMPLACER CHAQUE LETTRE PAR SA SUIVANTE DANS L'ALPHABET.

EXEMPLE :

L	Z	Q	H	M
M	A	R	I	N

M	N	D	T	C

RETROUVE LES MOTS MÊLÉS

Barre
Ecume
Etale
Flot
Gîter
Jetée
Jusant
Lune
Marin
Mer
Morte eau
Reflux
Vagues
Vive eau

V	A	G	U	E	S		
B	I		F	L	O	T	U
	A	V		A		A	
J	G	R	E	T	E		R
E	U	I	R	E	M	E	E
T		S	T	E	A	C	F
E		R	A	E	N	U	L
E	O			N	R	M	U
M	A	R	I	N	T	E	X

Que peut subir un malheureux voilier...
Pour cela place ces différents mots dans la grille,
les lettres qui resteront te donneront la réponse.

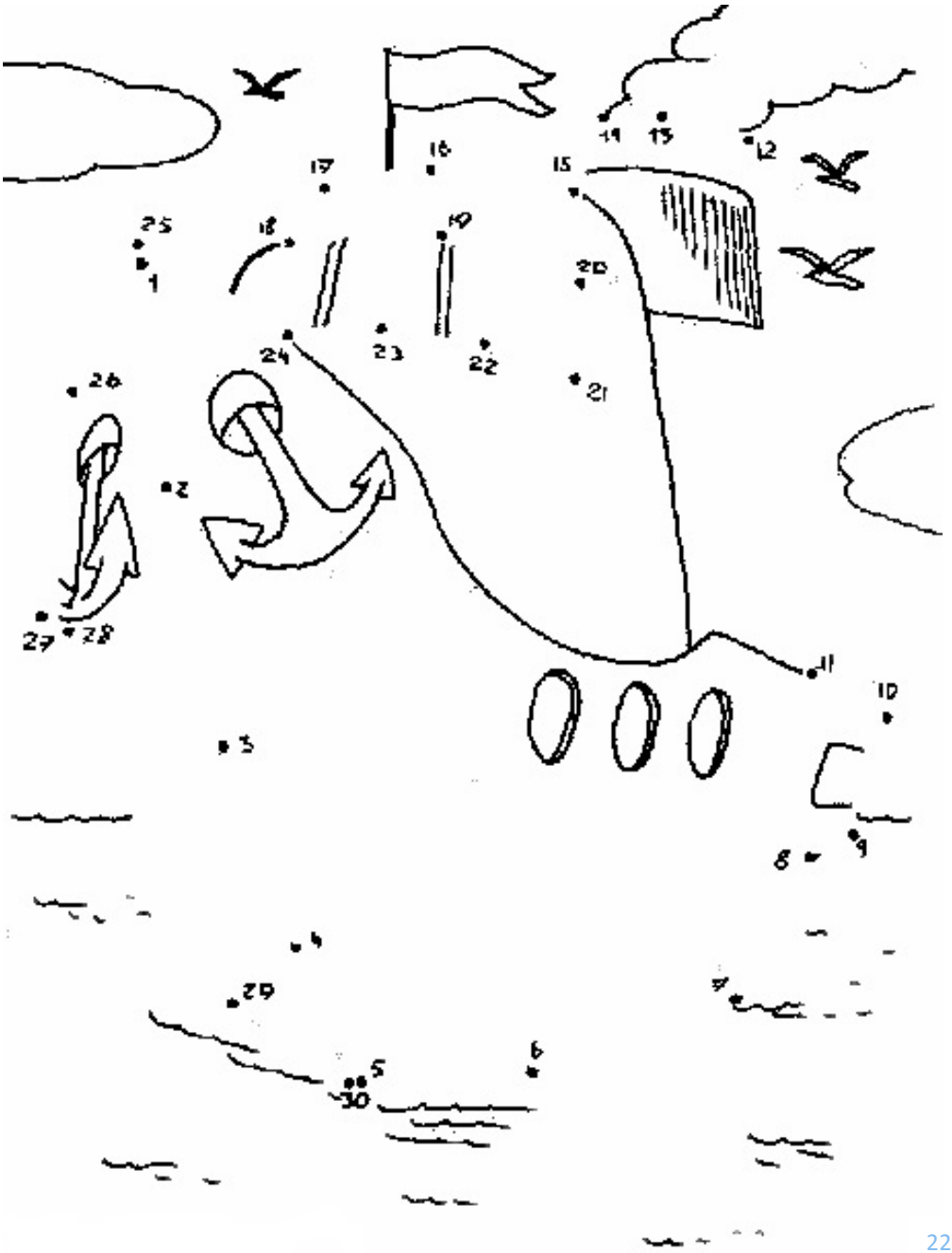
B	P	A	V	I	L	L	O	N	E		D
T	O	B	A	U	M	E		U	T	R	N
A	A	U			L	E	Q	N	O	A	O
Q		H	T	L	U	O	E	B	R		T
U		C	I	O	C	V		F	R	E	N
E		U	R		V		A	S	U	D	O
T	Q	P		I	E	S	T	U	O	B	P

Pavillon
Safran
Ponton
Sud
Coque
Quille
Bord
Taquet
Baume
Bout
Proue
Mat
Est
Vent

Connais-tu ?

Peux-tu retrouver
quelques injures célèbres du capitaine Haddock ?

Relie les points



Le sais-tu ?

Explique en deux mots ce que signifient ces différents termes :

Être au près : _____

Dessaler : _____

Gîter : _____

Barrer : _____

Dériver : _____

Amarrer : _____

Qu'est-ce qu'une régate ?

_____

De quelle couleur sont les bouées à l'entrée du port dans le Chenal ?

_____

Quelle est la marche à suivre pour entrer dans le Chenal ?

_____

Que peux-tu trouver à l'intérieur du cockpit ?

_____

Peux-tu citer des instruments de navigation ?

_____

Retrouve les différentes matières premières des bateaux :

Questions sur les spécialités bretonnes

Peux-tu citer l'un des spécialités bretonnes suivantes :

Un plat salé :

_____

Un plat sucré :

_____

Une boisson :

_____

Je ressemble à un gâteau au chocolat, mais mon goût est un peu aigre et on me mange avec du beurre. Qui suis-je ?

_____

Cite deux ingrédients du kouign-amann :

1._____

2._____

Qu'est-ce que le gwell ?

_____

On la nomme la boisson des Dieux et son origine est ancestrale. Quel est son nom ?

_____

Trouve le bon chemin

Ton livre de bord

Ton livre de bord

Ton livre de bord

Ton livre de bord

Tes photos et dessins

Tes photos et dessins

Ce livret appartient à :

,

moussaillon de la Régate 2018

BON VENT !

-

Association Robert Debré
Hôpital universitaire Robert-Debré
Fondation A. de Rothschild – De l'œil au cerveau
acef – Efficace et solidaire
Banque Populaire Rives de Paris – proche et engagée
Banque Populaire
Association Petits Princes
grand largue – www.grandlargue.org
Assistance Publique Hôpitaux de Paris
ENSN
Cé Ke Du Bonheur
Four Seasons Hotel George V Paris
MAEH – Mouvement pour l'Amélioration de l'Environnement Hospitalier
Princesse Margot
AURAnext – au service de votre mieux
Rotary International – Paris Quai d'Orsay
AGELEC
KALHYGE
SNCF
Fondation Hôpitaux de Paris Hôpitaux de France
Les Fondations Edmond de Rothschild
Commune de l'Ile de Houat
Les Amis du Port – CFI-PSF
Compagnie des Ports du Morbihan