



**L'ETIQUETTE NAVALE DE LA PLAISANCE: SI L'HABIT NE FAIT PAS LE MOINE, IL PEUT NEANMOINS LE FAIRE BOUGREMENT RESSEMBLER A UN YACHTMAN !**

***A PROPOS DU DRESS CODE DES GENTLEMEN-SAILORS DE TRADITION A SAINT-TROPEZ ...***

*"L'élégance n'est pas de vouloir se faire remarquer pour ce que l'on a, mais de pouvoir être reconnu pour ce que l'on est !", George. Brummel*

Bien évidemment, le présent rappel ci-après semblera à juste raison tout à fait superflu à la plupart

des armateurs et des capitaines de passage dans notre charmant port tropézien, mais il n'en reste pas moins vrai que régulièrement ces derniers réclament à la Capitainerie un document de référence concernant cette fameuse "*Etiquette navale*" aussi mystérieuse qu'absconse, qu'ils pourraient alors négligemment laisser traîner sur la table de leur carré à la discrète attention de leurs invités à bord, voire de certains nouveaux équipiers plus aguerris à la manoeuvre qu'au baise-main !

Aussi, comme il n'est pas donné à tout le monde de pouvoir accéder aux recommandations en la matière du Yacht Club de France à ses membres ou aux instructions de la Marine nationale à ses officiers et équipages, n'est il en fait pas totalement vain de faire le point au sein de cette revue de l'un des ports de plaisance les "*plus courus*" de la planète sur quelques principes et "*petits trucs*" ....en toute complicité entre "*gentilshommes de la mer*", bien sûr ! ....

Vous avez donc aujourd'hui enfin entre les mains quelques lignes de l'évangile apocryphe de Saint-Elme, le saint patron des marins, qui sauvera l'honneur, la dignité et la réputation de votre nef auprès des fidèles de cette secte gnostique que vous avez décidé de rejoindre pour accéder au paradis de Poséïdon !....

Pour les clubs, organisateurs, armateurs et capitaines qui voudraient approfondir le sujet, procurez vous l'excellent ouvrage américain « *Yachting Customs and Courtesies* » de Joseph A. Tringali, publié aux éditions Halling Enterprises ( disponible sur [www.burgeeshoppe.com](http://www.burgeeshoppe.com)), qui fait le point aussi bien sur l'étiquette navale que sur la conduite des remises des prix en passant par les mesures de protection juridique des régates.

## **A- Les trois principes fondamentaux à respecter à bord comme à terre:**

### ***1. De l'élégance du yachtman dans un monde en perte de repères:***

*"L'habit ça flatte toujours, ce n'est pas moi qui suis élégant, c'est mon habit", Marcel Pagnol.*

La voile est devenue ces dernières années l'une des seules activités sportives où l'on puisse se permettre encore trop souvent de la pratiquer ou même d'aller recevoir un prix sur l'estrade, dans une tenue débraillée: t-shirts de marque improbable, jean en fin de carrière, chaussures de couleur et de matière indéterminées ...Et pourtant, il y a toujours à bord un espace dans lequel l'on peut ranger quelques affaires simples, propres et repassées. Ce n'est pourtant pas si difficile de fournir le tout petit effort de courtoisie d'honorer ses hôtes, les organisateurs d'une course, ses invités et ses concurrents ou la personnalité qui vous remet votre trophée sur une estrade ?!

Vous (re)découvrirez même avec un plaisir non dissimulé, combien le respect partagé d'un code vestimentaire ennoblit immédiatement une manifestation, une croisière, une course, un repas ou même une simple rencontre à terre ou à bord entre "*gens de mer*" !

Et puis une photo ou une vidéo gravant dans la mémoire de chacun et partageant un moment d'élégance, n'est-ce pas un bien meilleur souvenir dont vos proches seront aussi fiers que vous même ?

### ***2. Du symbole du yachting par delà les mers:***

*"L'effet essentiel de l'élégance est de cacher les moyens. Tout ce qui révèle une économie est inélégant", Honoré de Balzac.*

Le code vestimentaire est comme son nom l'indique, un rituel et un manifeste d'appartenance propres à une communauté qui se reconnaît d'un simple coup d'oeil, et ainsi, spontanément, revendique un Art de Vivre et partage un Savoir Vivre quasiment initiatiques entre gens de bonne compagnie issus d'une même tradition peinte aux couleurs de la mer, du vent, du ciel et du soleil. Pour la petite histoire, la fameuse veste désormais symbole du parfait yachtman est née après avoir

été confectionnée à la hâte à l'occasion de la visite officielle en 1837 de S.M. la Reine Victoria à bord de la frégate "*HMS BLAZER*" dont le commandant voulait recevoir dignement sa souveraine ! La légende à vrai dire hésite d'ailleurs un peu: ce premier blazer était-il bien uniformément bleu marine tel que nous le connaissons aujourd'hui, ou était-il en aussi rayé de blanc comme les joueurs de cricket le portent encore à ce jour ?

En tout cas, c'est ce style très codifié mais en fait très simple qui fait que l'on se sait être entre soi, attachés aux mêmes valeurs et à la même passion du sport, de l'élégance, du fair-play, de "*l'Esprit corinthien* », de la courtoisie et de l'entraide ...ce qui sera toujours plus élégant que d'être vêtu « fashion », « trendy », « cool », « cool » ou « hype » !...

Par contre, la politesse la plus élémentaire en la matière reste bien sûr le fait de toujours s'assurer en tant qu'armateur recevant à son bord, de ne pas être mieux habillé que ses invités: laissez leur le plaisir de vous signifier l'effort d'élégance auquel ils ont consenti en votre honneur....et laissez vous la satisfaction de les en féliciter! Donc, n'hésitez pas lors d'un cocktail ou d'un souper à votre bord de revêtir votre ancien blazer et vos anciennes chaussures. Mieux encore, portez régulièrement "*contre vents et marées*" votre tenue toute neuve durant l'hiver précédent votre saison de régates et de croisières, afin de lui conférer cet aspect un peu usagé tellement plus chic ...Et puis, si vous n'avez pas le temps de "roder" vous même votre tenue lors de votre dernière "*Transat Classique*" hivernale, confiez la alors discrètement à votre butler, à votre garde-chasse, à votre piqueur ou à votre moniteur de ski: "*ça devrait le faire !*" ...

### **3. Du devoir d'originalité du gentleman-sailor :**

*"L'excentricité et la force de caractère marchent ensemble"*, John Stuart Mill

Il n'y a de réelle élégance que lorsque l'on sait jouer avec les règles, les usages et les coutumes. Ainsi, sera-t'il toujours plus apprécié des connaisseurs comme des néophytes, de découvrir sur vous une petite touche nonchalante d'excentricité faussement négligée éclairant d'une souriante audace des tenues parfois un peu trop semblables et ternes. A chacun de trouver cette transgression espiègle, mais évidemment toujours en harmonie avec votre goût si sûr, qui exprime autant un esprit non-conformiste qu'un signe de ralliement à un clan discret mais diaboliquement exclusif: ce que selon le "*Goût français*", nous nommerons "*le raffinement sauvage*" !

Ainsi, les honorables membres du très vénérable Royal Yacht Squadron seront les seuls à oser porter un discret mouchoir à la pochette de leur blazer (mais alors non armorié), en mémoire sans doute de la tristesse inconsolable de Sa Très Gracieuse Majesté la Reine d'Angleterre Victoria quelque peu dépitée devant la victoire "*incompréhensible*" du yacht américain "*America*" le 22 août 1851 à une certaine "*100-Guinea Race*" plus connue plus tard sous le nom de "*America's Cup*" : "*There is no second, Mam !*" A croire que nos amis britanniques finalement ne sont pas toujours le seul modèle absolu de code vestimentaire (il est vrai qu'à table, ils gardent aussi la main gauche sous la table) !

Les heureux yachtsmen de la côte atlantique ayant effectué au moins une course transatlantique se reconnaissent discrètement à leurs pantalons couleur rouille, rappel discret peut-être à la couleur rouge vieillie visible sous la ligne de flottaison ("*oeuvres vives*") des coques des somptueux paquebots de croisière transatlantiques de l'âge d'or des "*french lines*" ...La partie supérieure à la ligne de flottaison ("*oeuvres mortes*") peinte en bleu nuit, rappelle d'ailleurs, en réponse, le blazer des officiers de bord. Par contre, il est sans doute très exagéré d'alimenter cette rumeur qui dit que le blanc des pantalons d'été rappellerait la couleur de l'iceberg qui a coulé le Titanic, et avec lui l'orgueil des marines anglo-saxonnes: sans doute encore une simple rémanence de l'humour potache de certains marins continentaux ?

Et si les italiens sont de plus en plus friands de cette petite coquetterie française couleur "rouille", ils en ignorent bien souvent l'origine. Surtout, ne leur dites rien: nos amis transalpins pensent qu'il

s'agit d'un discret hommage à la pourpre cardinalice symbole du sacrifice auquel il faut savoir consentir, ou alors peut-être à la ... tomate de leurs pizzas ! Par contre, aux *Vela d'Epoca* de Porto-Rotondo ou de l'Argentario, leurs blazers sont toujours taillés dans les meilleures étoffes et les plus légères du monde, avec bien souvent une discrète doublure intérieure en satin coloré assortie aux coutures des (vraies) boutonnères surpiquées de rouge, parme, mauve ou bleu ciel, selon une loi secrète totalement inconnue de nous, ... voire oubliée d'eux même ?!

Sur la Côte d'Azur, ce sont les français -incorrigibles iconoclastes !- qui parfois par un soir d'été, passant la cravate de leur yacht club dans un ultime geste ésotérique, aiment à la nouer négligemment comme un foulard autour du cou sous une chemise à col ouvert, mais fort heureusement personne n'a encore osé se présenter avec un béret bien de chez nous !

Les américains de l' east-coast quant à eux aiment à se retrouver aux Caraïbes lors de la "*Bucket Regatta*" ou des « *Voiles* » de Saint-Barth ou de l' « *Antigua Classic Week* », en portant un pantalon un tout petit peu plus court qu'en Europe, arrivant aux chevilles (façon "*Brook's 5th Avenue*", en souvenir des chaussées "western" boueuses !?) et parfois même pour déjeuner à bord, un blazer en tissu éponge bleu ou blanc (...sans chemise dessous !): très pratique en sortie de bain !

Quant à certains allemands de la Baltique fréquentant la célèbre "*Kieler Woche*", ils n'hésitent parfois pas à se protéger des embruns avec un caban croisé en cuir gris en souvenir des officiers sous-marinières de la dernière guerre dont l'ancien port d'attache et l'émouvant mémorial sont à quelques encablures. Peut-être pensent-ils pouvoir encore terroriser ainsi leurs concurrents étrangers osant les défier sur leurs propres eaux ? Quelqu'un pourrait-il leur raconter avec ménagement la fin de « der Alte » Kapitän Jürgen Prochnow dans le film de 1982 "*Das Boot*" (l'U-96) de Wolfgang Petersen ?! ....

Les hollandais vous parleront de leur "*jacht*" en prononçant "*yac*", la seule vraie dénomination historique authentique en fait de ce genre de voilier rapide "*de chasse*" qu'ils inventèrent dès le XVIème siècle et dont un jour ils en offrirent un spécimen au Roi Charles-II d'Angleterre (mort en 1685) souhaitant rejoindre Plymouth, d'où son anglicisation abusive depuis lors en "*yôte*". Les français utilisent encore parfois la prononciation "ya-t-ch", alors qu' Eric Tabarly, plus respectueux de l'Histoire et des langues, aimait à reprendre correctement cette prononciation "*yac*": c'est sans doute le seul mot batave (avec "*Heineken*") que nous connaissons, tout en vexant nos amis néerlandais lorsque nous le prononçons "à l'anglaise" !

Certains suisses se feront un plaisir de partager avec vous, autour d'une "*fondue lacustre*" (une expérience culinaire secrète de l'équipage cosmopolite d' *Alinghi* née d' un malencontreux malentendu linguistique, mêlant étrangement une fondue fromagère avec une bouillabaisse aux poissons) l'heure exacte de leurs lourds chronomètres de bord hors de prix à multiples complications indéchiffrables, et pour ce faire, porteront même parfois une chemise à manches ( avec à gauche un poignet renforcé d'une bande anti-usure) un poil plus courtes que la norme !

Les espagnols se reconnaissent de loin à leur coté résolument collet monté: il y a des choses avec lesquelles on ne plaisante pas, et l'élégance est affaire de rigueur, stricte et sérieuse, pas d'improvisation, au grand jamais ! Un hidalgo à la mer est et restera toujours "*grand*" ! Encore heureux qu'ils ne confondent pas les gréments auriques avec les moulins: Cervantès aura au moins épargné ça à Alonso Quijano, le héros de son roman "*Don Quijote de La Pancha*" : il est vrai qu'en 1603, ce type de voile "*ne courait pas encore les rues*" du royaume ibérique ! ...

Nos sérénissimes voisins monégasques, eux, ont inventé le blazer avec un col aux couleurs de la principauté: rouge et blanc ...que Saint-Tropez et Malte, partageant ces même couleurs, leur envient. Ce sont aussi certainement les yachtsmen les plus à cheval (si l'on peut dire) sur la

tradition, et la revue "Passion Bleue" du Yacht Club de Monaco est sans doute celle qui milite le plus pour le respect de l'Étiquette navale en Méditerranée, noblesse oblige....

Pour l'anecdote, il y a encore une cinquantaine d'année certains plaisanciers tropéziens "*étrangers du dedans*" (étrangers assimilés) ou "*étrangers du dehors*" (résidents secondaires réguliers) portaient le blazer "*existentialiste*" d'un beau rouge du très virtuel et festif "*Yacht Club de Saint-Germain-des-Prés*" fondé lors du tournage du documentaire de Paul Paviot, "*Devoirs et vacances à Saint-Tropez*", en 1952 à bord du yacht de la "Môme Moineau", par Boris Vian, Annabel Buffet et Juliette Gréco, rejoints deux ans plus tard par Françoise Sagan, puis pérennisé au bar de l'hôtel de la Ponche le temps d'un été en 1955 par la bande à Vadim et des frères Marquand. Aujourd'hui, les plaisanciers de Saint-Tropez, membres de la SNST (Société Nautique de Saint-Tropez), du MRC (Marenstrum Racing Club), du YCST (Yacht Club de Saint-Tropez), de l'ADP (Association des Plaisanciers de Saint-Tropez), de la STVT (Société Tropézienne des Voiliers de Saint-Tropez), des *Voiles Latines* ou même du Riva Runabout Club, aiment bien aussi porter une cravate à bandes blanches et rouges. L'on a même aperçu il y a quelques années, lors des *Régates des Bravades* et des *Voiles Latines*, un certain capitaine revêtu de la redingote d'un uniforme d'officier de Marine du 19ème siècle, "*Cité du Bailli*" oblige ! Quant aux anciens de *La Nioulargue*, lorsqu'ils régatent ou se retrouvent au *Club 55* chez son fondateur Don Patrice de Colmont, ils aiment à porter encore un accessoire siglé de ce "*bon vieux temps*" : l'écusson sacré, une ceinture, un polo,... Plus exclusif encore: ces anciens combattants "*undercover*" de *La Nioulargue* qui avaient créé un "*club in the club*" (une espèce de "carré VIP's" en mer et au bar !) en fondant le "*Yacht Club de la Butte Montmartre*" et se retrouvant encore régulièrement dans un coin réservé "*for old chaps only*" à gauche du bar du "*Sphinx de Pampelonne*", en arborant l'écusson le plus exclusif qui soit, et dont les membres ne tiennent aucunement à être reconnus par le commun des mortels ...mais pourtant identifiés fugitivement de dos dans l'improbable chef d'oeuvre du 7ème Art en 2008: "*Les Randonneurs à Saint-Tropez*" ...

Pour ceux qui voudraient explorer les potentialités du parfait gentleman excentrique, reportez vous avec délectation aux écrits sur le « Beau Brummel », dans l'ouvrage « Du dandysme et de George Brummel » de Jules Barbey d'Aurevilly et dans le numéro hors-série du journal Libération de décembre 2010 sur les « Histoires d'excentriques », ou alors lisez « Le manifeste chap, petit traité de vie extravagante et manuel de savoir-vivre révolutionnaire pour gentleman moderne » de Gustav Temple et Victor Darkwood, paru en 2010 aux Editions des Equateurs...

### **B- Les cinq règles du jeu du "yachting dressing":**

*"Un règlement est semblable aux rites d'une religion, qui semblent absurdes, mais façonnent l'homme", Antoine de Saint-Exupéry*

S'il est quasiment impossible voire inconvenant de tenter d'expliquer notre tenue préférée à une dame, qui en saura toujours bien plus que vous en nous montrant d'une moue boudeuse le catalogue de l'exposition "*Les marins font la mode*" du Musée de la Marine en 2009, n'hésitez tout de même pas à avoir la délicatesse de lui éviter de se (vous !) ridiculiser en se promenant sur votre pont en tenue d'officier de Marine. Après plusieurs injonctions comminatoires murmurées d'une voix basse crispée, l'on peut se laisser aller à lui suggérer respectueusement de porter le foulard de son club et de porter une vêtue aux couleurs de celui-ci ou de son pays: le foulard pour Madame de la SNST est d'ailleurs parfaitement adapté à cet usage. Dans le doute, convainquez votre amie de porter les mêmes couleurs que celles ayant cours au sein du yacht club national (YCF en France): haut bleu, bas blanc... Et cachez sa trousse de maquillage, sinon vos voisins de ponton vont la confondre avec une voiture volée ou une apache en guerre. Quant à ses dizaines de chaussures à hauts talons, n'hésitez pas à lui raconter le délicat travail du maître charpentier de marine qui a réalisé votre

fragile pont ou les dangers de l'instabilité de votre navire: *"Et oui très chère amie, un bateau ça penche, et pas seulement dans les virages !"*.

En fait, ce qui gouverne le choix d'une tenue, c'est la saison, et si vous hésitez entre le calendrier et une météo contradictoires, consultez le service du protocole de la Préfecture maritime ou votre club qui saura vous rappeler la date fatidique de changement de tenue selon les règles de *"La Royale"*. Attention, à Brest et à Toulon, les dates ne sont pas les mêmes ! En cas de difficulté à vous procurer ces dates, souvenez vous que l'on adopte habituellement le pantalon blanc le 1er Mai (la Fête du Travail a du bon !), et que l'on passe au gris le 1er Octobre (couleur de l'automne), c'est à dire à l'occasion des *Voiles de Saint-Tropez*. Ainsi, certains aficionados de *La Nioulargue* se souviennent encore avec émotion et embarras de la farceuse cérémonie de changement de pantalon (pas très) loin du regard de ces dames, le 31 Septembre à minuit derrière le bar de *l'hôtel du Sube* sur le port, lorsque cette régates de légende se courait à cheval (sic) entre Septembre et Octobre !

### **1. L'hiver, privilégiez le bleu et le gris de saison:**

*"Au dessus du ciel gris, il y a toujours un ciel bleu"*, Leslie Walton

Dans les salons d'un club, au bord d'un navire ou aux abords du port, le plus simple est encore de porter un costume uni ou bien plutôt un blazer croisé en drap bleu marine – toujours fermé, sauf bien évidemment en position assise- sur un pantalon de flanelle gris (réservez les raffinements des pinces et des revers à votre tenue « civile »), sans négliger certains détails qui sont l'apanage de *"ceux qui savent"*. Pour les connaisseurs, les boutons ne peuvent être qu'en "gaïac" (bois brun haute densité) ou en "coroso" (ivoire végétal) obligatoirement noirs ou bleus marine, si possible frappés des armes de votre club ou d'une simple ancre marine en relief. Porter un blazer à boutons dorés est réservé aux professionnels ou à l'équipage au service de l'armateur, à un commandant du port, à un officier de Marine ou aux commissaires d'une course, au risque sinon de passer pour un plaisancier d'opérette en goguette au bal musette des marins pompiers de la Sous-Préfecture !

Même Jean Gabin (grand marin mis en scène dès le film de Jean Godard *"Pour un soir"* tourné à St-Tropez en 1931!) dans *"Le Baron de l'Ecluse"* (1960), habillé en élégant yachtman, ne portait pas de boutons dorés ! Les puristes du yachting classique porteront exclusivement un blazer croisé à huit boutons en deux rangées parfaitement parallèles. En France, seules les boutiques VICOMTE-A (rue G. Clémenceau à St-Tropez) proposent cet été à l'amateur éclairé une telle *"vintage eight-button deck jacket"*, les autres porteront l'usuel blazer croisé à six boutons, en laissant soigneusement les blazers droits à trois boutons -bien que "tolérés" avec indulgence dans le sud- dont les deux du haut fermés, aux ignorants, aux invités non avertis, aux marins occasionnels ou venant du *"moderne"*, qui ont du mal à se procurer un blazer croisé ! Pour les armateurs et skippers du sexe soi-disant faible, un boléro bleu marine également à double boutonnage sera -bien que d'une audace folle- du meilleur effet à défaut d'un idéal blazer court joliment cintré. Celui de notre sublime Brigitte Bardot à dix boutons passé à la postérité sur une photo à bord de *"Kentra"* ( rebaptisé *"Shéhérazade"* dans *"Et Dieu Créa la Femme"* en 1955 de Roger Vadim) amarré devant *"Sennequier"*, reste une référence osée mais tellement conforme à sa personnalité fantasque !

La chemise sera bleue pâle unie en journée, blanche le soir, surmontée d'un col "classique" (pour un visages rond ou large) ou "italien" (visage ou cou long), jamais "anglais" (à patte boutonnée), et éventuellement rebrodée discrètement au cœur, de l'écusson de votre club, de la régates en cours ou de vos propres initiales bleues en lettres bâton ponctuées.

En cas de mauvais temps ou la nuit à bord, il est conseillé de porter un caban bleu ou une veste de quart traditionnelle bleu marine. Ces derniers, ainsi que le polo ou la marinière porteront le logo du bateau, du club ou de la course sur le coeur, les autres logos seront à l'épaule gauche ! Vous trouverez à Saint-Tropez des vêtements "amarinés" chez *Vicomte-A*, *Escapes* ou chez *Blanc Bleu* et à sa friperie du *"Marché du Marin"*, *Façonnable*, *Ralph Lauren RLYC*, dans les boutiques

spécialisées du village ou du côté de la Capitainerie du Port, chez *Slam, Musto, Marine Pool, Guy Cotten, Henri Lloyd, TBS, Saint-James, Armor Lux, Eric Tabarly* et *Pen Duick, Paul & Schark, Murphy & Nye, NorthSails, Gaastra, Kappa, ...* Vous pouvez même vous commander chez *Brooks Brothers* à Paris des marinières et des polos siglés « BB » !

Par principe, avec un blazer bleu, les chaussures seront toujours marrons, mais le soir en ville -loin de la mer- l'on peut néanmoins s'offrir la liberté d'adopter un style urbain plus classique en osant porter des chaussures de ville noires ou bleues nuit. Ce choix de couleurs pour les chaussures reste d'ailleurs un sujet de discorde entre les anglo-saxons portant du marron quoiqu'il arrive, et les allemands portant -comme le grand yachtman, le Kaiser Guillaume-II- exclusivement du noir le soir. Les invités à votre bord pour une croisière garderont leurs chaussures de pont à bord de grandes unités, sinon, sur de plus petites unités ou pour des convives de passage, il conviendra de les laisser dans le panier disposé à cet effet à l'une des extrémités de la passerelle. Merci de porter alors de bonnes et belles chaussettes ou socquettes, ou alors de rester pieds nus.

Les plus révolutionnaires, eux, profiteront de devoir se déchausser pour révéler leurs très "*balladuriennes*" chaussettes d'un éclatant rouge cardinal provenant de chez Gammarelli à Rome, le fournisseur du Vatican (qui possède un très exclusif pavillon de marine !). Dans ce dernier cas de figure, il vous faudra alors réussir à convaincre votre hôte qu'il ne s'agit pas là de la provocation d'un ancien trotskyste nostalgique de Mai 68, faisant de l'entrisme au sein du grand yachting ploutocratique multinational, mais bien d'un modeste cadeau de votre beau-frère prince de l'Eglise lors de votre dernière escale au port de plaisance de Rome à Gaeta ...

La cravate en soie sera obligatoirement celle de votre club ou de la course à laquelle vous participez, sinon vous en choisirez une à vos couleurs nationales ou régionales. En journée, votre cravate "*club*" est le plus souvent rayée de bandes transversales en couleur. Le soir -dans l'idéal- votre discrète cravate est bleue marine frappée d'un seul logo ou semée de "*guidons*" (fanions nautiques) ou de blasons de votre club. Seuls les officiers de Marine (en activité, de réserve ou à la retraite) peuvent porter leur cravate noire en souvenir de ...Trafalgar. Certains plaisanciers descendants d'officiers de Marine victimes du désastre naval de Mers el Kébir, portent également une cravate noire à chaque fois qu'ils régatent contre des navires sous pavillon britannique, en mémoire de la flotte française coulée "*inamicalement*" par la Royal Navy en 1942.

Petite remarque de bon sens: évitez de porter à la fois un blazer armorié et la cravate de votre club si cette dernière reprend également les armes bien visibles de votre club, ce serait inutilement redondant !

Si le soir à terre, vous portez des boutons de manchette, portez les en argent, or blanc ou en acier, assortis à votre montre, qui rappellent votre passion pour la mer, frappées d'une ancre marine, d'une barre à roue, du logo de votre club, des armes (anciennes !) de votre famille, ou même (précaution astucieuse d'un ami viticulteur local !) intégrant une petite boussole afin de savoir mieux rejoindre votre bord après le dernier verre.

Les seuls rubans de décoration "*acceptables*" à la boutonnière sont celles de l'Ordre du Mérite Maritime, de la "Médaille d'honneur pour faits de sauvetage" obtenue en service de la Marine nationale ou marchande ou de la SNSM. Bien sûr, le ruban de la Légion d'Honneur ou du Mérite National obtenu au titre de responsabilités navales, maritimes ou nautiques est le bienvenu.. Médailles étrangères s'abstenir, en dehors de celle de l'Ordre de Malte, sauf lorsque vous êtes dans les eaux ou à terre du pays qui vous l'a conférée. Il est aussi possible de porter le *pin's* de votre club au revers de votre col. Par contre, un oeillet à ce même revers vous fera expulser immédiatement du bateau, roulé dans du goudron et des plumes, avant d'être traîné sous les quolibets de vos amis loin des quais du port de la "*Cité du Bailli*"...

Pour la casquette -qui ne se porte qu'en plein jour- seuls les armateurs, les capitaines ou les organisateurs d'une course en porteront une, bleue marine, frappée du blason de leur club ou

éventuellement d'une discrète ancre de marine. Evitez si possible d'arborer le trop fréquemment vu insigne de la Marine marchande britannique, sauf à vouloir rendre hommage à notre héros à tous: Corto Maltese ! Celle du Capitaine Haddock avec deux bandes or frappées d'une ancre en réserve bleue sur un ovale or reste tout à fait introuvable, et c'est tant mieux, car elle rappelle la Marine marchande belge, assez éloignée des usages "*de par chez nous*", sauf à revendiquer -pourquoi pas !- votre tintinmania ou à être ...belge (ou si vous préférez, "wallon" ou "flamand" ?!)! Un officier de Marine nationale en activité, de réserve ou à la retraite pourra vouloir conserver sa casquette personnelle de fonction. Idem pour les commandants de la Marine marchande...

Dernier détail mais d'importance: n'arborez un écusson brodé sur votre blazer que si c'est celui de votre club ou d'une régates courue. Les autres écussons possibles sont ceux -pour les Français- de l'ISAF, de la FFV, du CIM, de la Ji-Class, de l'AFYT, de la SNSM, du YCC ou d'une classe de bateaux (ex: La Belle Classe, le Dragon, le Requin, le Riva, ...) sous réserve d'y être affilié. Le plus chic, est tout de même de pouvoir arborer le cas échéant celui de l'*Association des Descendants de Capitaines Corsaires* (ADCC), du *Club Nautique de la Marine*, des diplômés de l'*Ecole Navale* ou de la *Marine Marchande*, de l'*Association des Marins Anciens Combattants*, de l'*Académie de Marine* ou du *Musée de la Marine*, mais ce privilège est bien rare !...

Si vous y tenez vraiment, une simple ancre brodée ton sur ton suffira. Le port d'un écusson de fantaisie ou d'un régiment britannique vous ferait refuser l'accès à la passerelle du bateau ou à la salle-à-manger du club, d'où l'on vous orientera avec un air navré (pour vous) vers le cercle de pétanque ou la salle de répétition d'une fanfare locale ...

Pour les soirées de gala et les bals donnés en "*black tie*" par un yacht-club, portez votre habituel smoking noir ou, si vous voulez vous montrer un peu plus créatif, remplacez le par un blazer, un pantalon avec une large sur-ceinture et un noeud papillon de votre club, le tout en soie bleue marine. Et si vous n'avez pas le temps d'aller vous le faire couper à Jermyn Street, à Saville Row ou à Hong-Kong, rendez vous chez Vicomte-A, Boulevard Malesherbes à Paris: ils vous le tailleront sur mesure !

## **2. L'été, lors de régates ou de croisière en Méditerranée, passez au blanc:**

« *Le blanc sonne comme un silence, un rien avant tout commencement* », Vassili Kandisky.

Les pantalons passeront au "grand blanc" naval ou au blanc cassé plaisancier, sans pinces et sans revers, et n'exhibent un pli de repassage que le soir à terre dans un cadre protocolaire. En journée, la chemise bleue pâle peut être du modèle "Oxford" à manches courtes et à col boutonné si vous aimez ne pas porter de cravate à bord et si vous portez un blazer. Si vous ne portez incidemment pas votre blazer à bord de votre bateau, une chemise à manches longues, même retroussées -mais pas trop- fera l'affaire. Le soir par grande chaleur, votre hôte peut vous autoriser à retirer votre cravate, ce qu'il s'empressera de faire pour vous mettre à l'aise au moment de votre accueil à bord, mais ceci est "*raisonnablement moins conseillé*" le soir lors d'une réception protocolaire ou d'un dîner à bord entre voisins de quai, où il convient bien sûr de laisser reconnaître le club auquel vous êtes affilié, histoire d'alimenter votre conversation ...

Le blazer croisé -à six, ou de préférence à huit boutons- toujours fermé, peut également passer au coton blanc cassé avec des boutons en ivoire marin blanc, en corne ou en vieil argent (là aussi, pour les officiers, les professionnels, l'équipage ou les organisateurs d'une régates). Au cas où vous opteriez pour un tel blazer blanc, vous avez alors le choix entre porter un pantalon également blanc (on appelle cela alors un uniforme de yachtman !) ou alors plutôt bleu marine, ce qui crée un très sympathique contraste, tout à fait ... «jouable» . Pour les femmes armateurs et skippers (dites "*girelles*" en tropézien nautique), un boléro blanc à boutonnage double peut également remplacer avantageusement le blazer. Vos invité(e)s à bord ne prendront aucun risque et seront

particulièrement élégant(e)s en portant une simple tenue totalement blanche.

Lors de votre soirée de gala cet été à bord d'un "*big boat*" ou d'un "*tall ship*", au Byblos ou au Château de la Messardière, au Casino Palm-Beach de Cannes ou au Yacht de Club de Monaco, osez le blazer croisé de soie blanche au col de satin ou mieux encore le très radical spencer blanc sur un pantalon de smoking et des chaussures de ville vernies noires. !

En journée, l'on privilégiera bien sûr des chaussures de pont marrons, mais qui pourront virer au blanc (au grand dam des anglais et des italiens qui crieront à tort au mauvais goût) seulement si vous portez un haut et un bas en blanc, et ce, en conformité avec les usages de "*La Royale*" et de « *La Marchande* ». Le soir, ces chaussures de pont resteront de préférence marrons mais peuvent virer au bleu marine. Les chaussettes ou socquettes restent de la couleur des chaussures : brun, bleu ou blanc, mais le blanc est aussi possible avec des chaussures de pont marrons ...

La casquette "vintage" sera blanche et molle. Même les anglais fortement opposés il y a un siècle encore à cette "*very unusual*" couleur de casquette, s'y sont finalement ralliés lorsqu'ils viennent naviguer l'été en Méditerranée ou dans les Caraïbes. Il est vrai que single malt et soleil font mauvais ménage en mer ! Et puis, c'est bien connu, il n'y a pas d'été en Angleterre, sinon, cela se saurait !

L'équipage, lui, portera habituellement une tenue uniforme fournie souvent par l'armateur, son club ou par l'organisation de la course. Elle est souvent blanche, écru, beige, bleue, voire rouge à Saint-Tropez et à Monaco, ou rappelle les couleurs du club ou le pavillon national- de l'armateur. Habituellement, le nom du navire est brodé (à la boutique "*Compagnie des Broderies*" à la Ponche) ou imprimé dans le dos ou sur la poitrine de la tenue. La casquette fournie à l'équipier est habituellement du type "*US Navy*" et de même couleur que la tenue ci-avant. La seule exception est la célèbre casquette rouge de *Mount Gay Rum* réservée aux équipiers régatiers (jamais aux capitaines ou armateurs !). Les très seyants shorts blancs ou bleus longs façon "*retour des colonies*" iront particulièrement bien aux équipier(e)s dotés de beaux mollets....

N'hésitez pas également -une vieille tradition adoptée par les armateurs capitaines au *Trophée Bailli de Suffren*- de prendre un départ en course en franchissant les lignes de départ et d'arrivée en blazer (en cuir bleu marine retourné peut-être même ?) et cravate club: cela vous fera peut-être enfin gagner un prix (...d'élégance !), qui vous consolera de votre mauvais classement en régates ! Et à l'arrivée de la course, une fois à quai, n'oubliez pas d'offrir une bouteille de Champagne Veuve Clicquot-Ponsardin (au logo d'ancre marine), de Lanson (frappée de la croix de Malte de notre Bailli), de GH Mumm, de Moët & Chandon, de Canard-Duchêne (à sabrer !), de Vranken « *Mademoiselle de Saint-Tropez* », ou du "*Champagne Charlie*" Heidsieck (partenaires d'événements nautiques prestigieux), au concurrent arrivé juste avant vous: "*On n'est ni des titis, ni des cacous, peuchère !...*"

### **3. Le yachtman est au plaisancier ce que le gentilhomme est au bourgeois:**

*"L'élégance est affaire d'éducation"*, Sacha Guitry.

Quelques anciens de la "*Marine tropézienne*", vous confieront sur le ton de la confiance qu'un code vestimentaire se complète également par d'autres signes encore plus subtils de reconnaissance qui distinguent dans les faits l'authentique "*yachtman full options*" du simple "*plaisancier de circonstance*" ...

Ainsi, il convient avant tout de respecter sur nos côtes les "*chartes de bonne conduite*" des différentes institutions parties prenantes d'un "yachting" responsable, loyal, respectueux, courtois et solidaire: ISAF, FFV, YCF, CIM, AFYT, AMBT, SNSM, Ecogestes, l'Esprit corinthien selon l'IYCP, La Belle Classe du YCM, le « Décalogue du Gentleman-Sailor » du TBS, ...

Il vous appartiendra aussi de ne pas déroger à quelques règles de base du Savoir-Vivre, dont le Capitaine est un acteur vigilant: placer une pièce -si possible un Louis d'or- sous le mât pour empêcher celui-ci de ...tomber (sic !). "*Rendre un sou*" (1 euro fera l'affaire !) à celui qui vous offre un beau couteau traditionnel de marin en gage d'amitié et lui faire honneur de s'en servir aux repas à bord. Prendre l'amarre du bateau suivant arrivant à quai. Ne jamais prononcer le mot "*lapin*" ou pire encore, en servir à bord. Et surtout respecter les règles de préséance: aborder ou embarquer après en avoir demandé l'autorisation par le "coté d'honneur" (au port: tribord en arrière des haubans ou du coté du vent en mer pour vos invités, bâbord pour l'équipage et le service), traverser pieds nus par devant la mâture le pont d'un bateau à couple, hisser en journée le pavillon national et le pavillon de courtoisie, les anciens embarquent et débarquent toujours en premier, sauf à l'embarquement d'une annexe où ce sont les plus jeunes qui s'y aventurent, éviter le plus possible le bruit, les pollutions, la cigarette, trop d'alcool, ...

N'oubliez pas également lorsque vous croisez en route ou au mouillage un yacht « un peu important » en arrivant sur le plan d'eau pour rejoindre une régates, de le saluer comme il se convient –sous réserve que celui-ci ait envoyé ses couleurs- en rentrant 1 fois lentement votre pavillon national jusqu'au couronnement puis en le hissant 1 fois lentement à bloc. Tout l'équipage sera sur le pont « à la parade » en tenue aux couleurs du navire, et saluera de la main droite (avec ou sans casquette) 1 fois du cœur vers le ciel et retour. En quittant le port après la régates, un long coup de corne de brume saluera avec honneur vos concurrents, petit pavois sorti (jamais de grand pavois en mer pour les grandes unités)...

N'hésitez pas sur une grande unité de course, type Classe J, 15 à 23 M JI, Belle Classe ou Big Class, d'armer le tribord arrière d'un petit « canon d'apparat » afin, comme il en était l'usage à l'époque, de saluer vos concurrents après une course, ce qui fait échos au coup de canon tiré du littoral pour annoncer le départ d'une régates. Traditionnellement, une salve était tirée pour indiquer des intentions pacifiques, puisque le bateau ayant tiré se trouvait ainsi désarmé. Dans le même esprit, l'on pouvait tirer en l'air avec un pistolet de marine à un coup à bord d'unités plus petites.

Enfin, en ce qui concerne l'épineuse question de savoir s'il convient pour un parfait « gentleman at sea » de déposer une « réclamation » (ou « protestation ») lorsqu'il estime avoir été maltraité par un concurrent, les avis divergent entre ceux qui avec flegme, indulgence et discrétion souhaitent ne pas envenimer les choses et ne s'attacher qu'à l'aspect ludique d'une régates, et ceux –plus stricts- qui estiment qu'un jeu ne vaut d'être joué que si les règles en sont respectées, quitte à se jouer sur le tapis vert du Jury ! La bonne attitude est en fait très simple : (i) si le fautif n'a pas le panache de venir s'excuser une fois à terre auprès de vous –la « victime »-, allez courtoisement voir avec votre capitaine, l'armateur et le skipper auteurs de vos soucis, et invitez le autour d'une bouteille de champagne ou de rhum, et expliquez vous en n'oubliant jamais que ce n'est qu'un jeu et que le fautif ne s'est peut-être pas bien rendu compte du problème posé. Au fautif de payer alors l'addition ; (ii) si vous avez affaire à un skipper « chasseur de primes », un armateur en quête de valorisation du palmarès de son bateau ou d'un affréteur au charter en mal de gloriole auprès de ses invités, n'hésitez pas : allez déposer une réclamation en bonne et due forme au Jury et faites livrer à l'indélicat personnage un exemplaire du dernier manuel de savoir-vivre de la Baronne Nadine de Rothschild (mère du célèbre armateur de multicoques Benjamin) ou mieux encore, faites lui livrer 10 kgs de citrons ...et ignorez le !

#### **4. Savoir aussi s'habiller du temps qui passe:**

*"L'homme est à la mesure de toute chose", Platon.*

Dans cette même recherche de perfection, tout armateur d'une unité d'exception qui se respecte, se veut souvent être aussi un collectionneur acharné de garde-temps ! Le choix alors du chronographe de navigation (jamais en or jaune à bord en journée ou sur un blazer) est un bon test permettant de jauger votre degré de passion, votre maîtrise du facteur temps en mer ou ...d'identifier votre course

préférée. Si les chronographes ont tendance à exhiber de plus en plus souvent une foultitude coûteuse de complications parfaitement inutiles, incompréhensibles et difficiles à opérer, il n'en reste pas moins vrai que certaines fonctionnalités de tels instruments de poignet peuvent être particulièrement déterminantes à bord, et que celles-ci doivent être choisies en fonction du type de navigation pratiquée: croisière, régates ou course au large, en Méditerranée ou dans l'Atlantique, etc....

Les principales fonctions recherchées sont alors: étanchéité, chronomètre certifié C.O.S.C., compte à rebours de départ de régates, indicateur de marée, alarmes de prise de quart, calendrier journalier, fuseaux horaires multiples, tachymètre en milles nautiques, chiffres et aiguilles luminescents, phase de lune, fly-back ("retour en vol"), 12h/24h-jour/nuit, équation du temps, rattrapante, réserve de marche, phase de lune, tables de connaissance ("nautic almanach"), boussole, ainsi que celles que seule l'électronique peut offrir facilement: énergie solaire, météo (baromètre & thermomètre), mise à l'heure radio-pilotée, rétro-éclairage, vitesse, totalisateur de durée et de distance, position ou alerte GPS, horaires de pêche, annexe anémomètre, annexe alarme homme-à-la-mer, ainsi qu'une identification personnelle avec groupe sanguin, ...

Saint-Tropez ne manque pas de boutiques d'horlogerie proposant des marques et des modèles nombreux et variés, adaptés au goût, à l'usage et à la fortune de chacun, sans avoir à toujours juste vous proposer un chronographe de plongée ou de pilote, un peu trop décalé pour un authentique marin: « trop bas ou trop haut » ! En tout cas, quitte à naviguer, choisissez de préférence une montre évoquant le bateau ! Attention, les modèles à fonctions nautiques, sont parfois commercialisés en série limitée et donc pas toujours pérennes dans le temps, aussi, lorsque vous en trouvez plusieurs qui vous tentent: n'hésitez pas: une pour le bord, une pour le club et une pour les soirées de gala...

Les puristes du "classique" préféreront souvent un chronographe mécanique, là où d'autres moins intégristes choisiront les avantages d'une montre à quartz, alors que les skippers et équipiers se rabattront vers des montres digitales plus techniques.

Parmi les chronographes mécaniques à complications nautiques, il est de bon ton de (pouvoir) porter une Parmigiani "*Kalpa Hémisphères*" qui renvoie au au *Bol d'or* du Lac de Neuchâtel et au *Trophée Bailli de Suffren*; une Rolex "*Yachtman-II*" qui fera référence aux *Voiles de Saint-Tropez* ou à la *Giraglia*; une Panerai "*Regata*" aux *Voiles d'Antibes* ou aux *Régates Royales*; une Bvlgari "*Diagono Professional Regata*" aux *World SuperYacht Awards*; une Omega "*NZL-32*" à l'*America's Cup*; une Louis Vuitton "*Tambour LV Cup Régate*" à la *Louis Vuitton Cup*; une Arnold & Sons "*Gents Longitude*" à la *Cowes Week*; une Corum "*Tide*" à l'*Admiral's Cup*; une Girard-Perregaud "*Laureato Regata*" ou une "*Sea Hawk II*" également à "*The Cup*"; une Frédéric Constant "*Yacht Timer*" au *YCF*, ...

Du côté des montres à quartz à fonctions nautiques, on peut voir une Seiko "*Velatura Yachting Timer*" qui renvoie aux J.O.; une Tissot "*Sailing Touch Gent*" ou « *Navigator* » au Lac de Genève; une Technomarine "*Royal Marine*" ou "*UF66-Yachting*" aux Caraïbes (ex sponsor de la "*Route du Rhum*"); une Eric Tabarly "*Fasnet*", "*Regatta St-Malo*" ou "*GPS-Plymouth*" à la Cité de la Voile; une Yema "*Yachtingraf*" ou "*yachting*" au circuit atlantique; une Gill "*Regatta Master*" à la Cowes Week; une Marinepool "*Regatta*" aux Classes Olympiques; une Sector "*Yacht Timer*", "*Tider indicator*", "*Wind Rose*" ou "*Blu Compass*" à l'ancienne Whitbread; une Nautica "*Nst Chrono*" ou "*Yachtimer*" rappelant la *Key-West Regatta*; une André Belfort "*Le Capitaine*", ...

Pour les montres digitales de navigation, il est probable que votre capitaine et son équipage, eux, se reconnaîtront à leurs très techniques Suunto "*Yachtsman*", "*Regatta*", "*M-3*", "*Elementum Ventus*" ou "*M-10/GPS*", Casio "*Seapathfinder*" ou "*G-Shock Protection*", Oregon Scientific "*Regatta Timer*" ou « *Meteo* » ou « *Boussole* », GlobalSat, Optimum Sailing, Timex "*Expédition E-*

*Tide/Temp/Compass*", Citizen « *chrono Ecodrive* », Tyas "*Dock Anemometer*", Inovalley "*anémomètre*", Humminbird "*Smartcast sondeur*", Del Mar "*Tide*", Aquastar "*Match Race*", Ronstan, Otiparts, Win,...

Ces dames préféreront se distinguer sans doute par une Chanel "*J-12 Marine*", une Tissot "*Sailing Touch Lady*" blanche pavée de 19 diamants, une Aquanautic, une Herbelin "*Newport Yacht Club*", une Neptune "*Swiss Legend*", une Marineria Italiana, une Calypso ou une très discrète Opex "*Régate*",...

Bien sûr, nos dames voudront également assortir leur montre d'un bijou marin de chez Fred ou de chez Morellato...

Les admirateurs des forces navales aiment bien porter une Breitling « *Navitimer* » ou « *Professional Emergency* », une Royal Navy "*Sovereign Of the Seas*", une CWC "*SBS*", une rare Poljot de la Marine Russe,...

Les fans de BD ou de cinéma préféreront sans doute plutôt une Swatch collector "*Corto Maltese*" couleur ou noir & blanc, une rarissime Citime "*Capitaine Haddock*", ou une Rado "*Captain Cook*" bien plus fun ! Et pour ceux qui ont embarqué à bord de leur bateau une planche à voile ou de surf, ils pourront s'équiper d'une Quicksilver ou Ripcurl avec indicateur de marée ! ...

Par contre, tard le soir, une fois à terre au bar du Sube sur le port, au moment de comparer vos exploits respectifs entre amis, aux sons de la hi-fi jouant « *Saint-Tropez* » d'Oscar Peterson ou « *je n'irai pas à Saint-Tropez* » de Cora Vaucaire, autour d'un verre de "*Spritz tropézien*" (recette: mélanger à la cuiller pas au shaker, en y rajoutant quelques glaçons: 4 cl d'Amer Picon + 6 cl de Champagne de *Castellane - cuvée Commodore*, du nom de Geneviève, grand-mère du Bailli de Suffren, + un peu de seltz soda ou d'eau très pétillante + 1 rondelle de citron ou d'orange + 1 olive), vous pourrez reconnaître à leurs poignets, certaines montres dédiées au yachting mais ne comportant aucune complication nautique: une Parmigiani "*Pershing*", une Pateck-Philippe "*Neptune*", une IWC "*Portugaise Yacht Club*", une Zenith "*El Primero Captain*", une Hublot « *Big Bang YCM/Tuiga* », une Tag-Heuer "*Aquaracer*", une Richard Mille "*Peri Navi Cup*" ou « *Voiles de St-Barth* », une Horus "*Ultramarine*", une Bell & Ross "*Marine*", une Eterna « *Kontiki* »,.....

Mais s'il s'agit d'une soirée "*black-tie*", alors que la tradition voudrait que l'on ne porte pas de montre avec un smoking ou une robe longue, l'on pourra tout de même échanger son habituelle minimaliste Piaget « *Altiplano* » extra plate en or, contre une Pateck-Philippe "*Nautilus*" noire, une Jaeger-LeCoultre "*Master Grande Tradition Grande Complication*", une Van Cleef & Arpels "*Midnight*", une Ulysse Nardin "*Moonstruck*", une Magellan ou pour les plus snobs, une ...Swatch "*Skin*" noire ou or. Quant au collectionneur le plus avide de rareté que les modèles publics ennuient, il commandera une interprétation unique personnalisée sur mesure de la Rolex « *YachtMaster II* » revisitée en une très exclusive version totalement recouverte d'un coating PVD noir mat et ouverte sur un mouvement squeletté et bouchonné, avec un bracelet alligator noir mat, par Fabrice Letellier de chez Black-Out Concept à Genève.

Il existe aussi d'autres marques ayant sponsorisé par le passé un concurrent de l'une des éditions de l'America's Cup, dont le modèle référant est devenu un "*collector*" recherché par certains armateurs exigeants: une Audemars-Piguet "*Royal Oak Off-Shore*" ou une Hublot siglée l'une et l'autre "*Alinghi*", une Hublot "*Big Bang Luna Rossa*", une Saint-Honoré "*K-Challenge*",...

Certains légitimistes nostalgiques préféreront plutôt une montre à la marque d'un ancien "Horloger de Marine": une Vacheron Constantin "*Overseas*" ou "*Malte Régulateur*", une Breguet "*Marine*", une L. Leroy "*Marine*", une Ulysse Nardin "*Marine*", une Auricoste "*Type 52*", une Mühle Glasshütte "*SAR Chrono*", une Glasshütte Original, ou une Eberhard & Co,...

D'autres encore plus fanatiques regretteront eux qu'il n'existe plus (pour combien de temps encore ?)

de montres signées des pionniers John Harrison ou Ferdinand Berthoud ....

En fait, le meilleur choix n'est-il pas en fait tout simplement de choisir la marque et le modèle que vous aimeriez transmettre à votre progéniture le jour où celle-ci reprendra la barre de votre embarcation et votre rond de serviette à votre club ?

##### **5. S'abandonner à l'ivresse d'une douce effluve qui sent bon la mer::**

*"Ce qui reste de nos voyages, c'est toujours leur parfum", George Sand*

*"Last but not least", le matin, une discrète touche invisible sur votre visage buriné répandra dans votre sillage un subtil parfum d'aventure digne de l'intrépide grand baroudeur des mers que vous êtes: un splash d'after-shave de Detaille "Yachting", de L'Artisan Parfumeur "L' Eau du Navigateur", Christian Dior "Eau Sauvage" et « Escale à Porto-Fino », Hermès "Equipage" ou "Jardin en Méditerranée", Jean-Paul Gaultier "Le mâle", Acqua di Parma "Blu Mediterraneo", Chanel "Bleu", Ralph Lauren Polo "Blue", Bvlgari "Agva" ou "Blu", Drakkar Noir, "Molyneux "Captain", "Payot "Armateur", Myurugiad "YachtMan Red", Society "Yachting", Jacques Suzanne "Sailor", Gloria Vanderbilt "Commodore" ou Riva "Folia di Aquarama", ....*

...mais n'oublions jamais que la seule vraie élégance est celle du cœur, de l'indulgence, de la simplicité, de la courtoisie et de la bonne humeur (surtout en situation de stress !) et de l'humour ! Celui qui remarque à haute voix ou commente une tenue qui déroge au *dress code*, n'est souvent qu'un maladroit *"p'tit nouveau"* brut de décoffrage ou un *"capitaine de baignoire"*. Ce sont souvent les mêmes qui vous parlent à table de choses passablement ennuyeuses, comme d'eux même, de politique, de leurs affaires ou, pire encore, d'argent ! Priez alors seulement Neptune qu'ils n'osent tout de même pas en plus se laisser aller jusqu'à vous raconter inlassablement leurs pires calembours d'animateurs de supermarché qui ne font rire qu'eux même ? Sinon, il conviendra de les promouvoir au haut commandement de votre annexe ou de votre youyou, puis d'en larguer discrètement les amarres par une nuit d'encre au grand large, en leur laissant une cruche d'eau et un quignon de pain, en attendant qu'un pirate somalien égaré ou un canot de la SNSM prenne le relais !

Et puis souvenez-vous, dans un dernier sursaut d'humilité devant votre miroir qu' *"être dans le vent, c'est avoir le destin des feuilles mortes"* (Jean Guitton). Donc, ne donnez jamais à croire à votre entourage (...et à vous même !) que vous pourriez n'être en fait que l'une de ces *"cruising fashion victims"*, façon Ken & Barbie, qui hantent parfois certains de ces imposants navires en forme de réfrigérateur blanc géant qui sillonnent le *"Grand Bleu"* !...

Et d'ailleurs, deux armateurs de tradition qui se croisent à l'entrée d'un yacht club, ne se saluent-ils pas d'un: *"Yachtman I presume ? No, just a gentleman "* !...

Henri-Christian Schroeder  
Commodore du TROPHEE BAILLI DE SUFFREN  
[www.tropheebailridesuffren.com](http://www.tropheebailridesuffren.com)