

JOURNAL DE L'ASSOCIATION FRANÇAISE DES PROPRIÉTAIRES DE

REQUIN



NUMÉRO 39 - ÉTÉ 2009



Comité de direction	p. 2
Le mot du Président	p. 3
Échos de l'AFPR	p. 4
Programme des Régates 2009	p. 5
Savoir faire : spécial réglages voiles	p. 6-10
Savoir faire : l'avis du charpentier de marine	p. 11
Rendez-vous : National 2009	p. 12
Vos bonnes adresses à Noirmoutier	p.13
Technique : gilets gonflables	p.14-15
Rendez-vous : salon nautique	p.16
Souvenirs	p.17
Petites annonces	p.18
Boutique	p.19

COMITÉ DE DIRECTION

Philippe Petit-jean

Président

ph.petit_jean@wanadoo.fr

06 07 67 20 67

131, bd Raspail 75006 Paris

Philippe Archambeaud

Responsable jauge

Capitaine de flotte de Noirmoutier

direction@golfsaintnom.com

01 30 80 48 99

Golf de St Nom la Bretèche 78 860

Charles Archambeaud

Trésorier Adjoint

carchambeaud@hotmail.com

06 62 22 51 08

Golf de St Nom la Bretèche 78 860

Olivier Charmet

Secrétaire général, Trésorier

olivier.charmet@free.fr

06 80 74 60 70

74 bd du Montparnasse 75014 Paris

Christian Chaufour

Vice-président

Capitaine de flotte de Dinard

christian.chaufour@wanadoo.fr

06 03 35 21 54

5, rue Cognacq Jay 75007 Paris

Laurent Conversy

Responsable communication

et partenariat, Newsletter

lconversy@aol.com

06 23 01 11 05

5, rue du Dr Calmette 92110 Clichy

Yves Delbende

Capitaine de flotte de La Trinité

yves.delbende@alcatel.fr

01 40 47 81 26 06 85 30 42 33

74, bd. du Montparnasse 75014 Paris

Guillaume Fradet

Capitaine de flotte de Pornic

Responsable contacts internationaux

gfradet@club_internet.fr

06 11 18 21 62

28, rue Guynemer 75006 Paris

Stéphan Julienne

Responsable site internet

sjulienne@chez.com

06 80 87 00 43

01 42 49 55 96 (Dom.)

39, rue Manin 75019 Paris

Gilles Marchand

Responsable organisation National

fancy1@free.fr

06 07 83 35 00

41, rue Gambetta 95300 Pontoise

Ghislain Viellard

Secrétaire adjoint

ghislain.viellard@wanadoo.fr

01 46 02 66 80

12, rue de Buzenval 92210 Saint Cloud





TOUS CHAMPIONS !

Vous allez découvrir, dans ce bulletin, un dossier « Spécial réglage des voiles », sous la plume de notre sextuple Champion de France : Jean-Pierre Sauvage.

Dans ce remarquable article, vous apprendrez tous les trucs de « Maître Jean-Pierre ». Il ne vous restera plus qu'à les mettre en pratique cet été !

Mais, la technique, si elle est importante, ne fait pas tout. La navigation est avant tout une affaire de partage et d'amitié. L'équipage de « Pieric II », composé régulièrement, et depuis de nombreuses années, par, outre Jean-Pierre Sauvage, Michel Do Linh, et Gaspard Martheron, en est la parfaite illustration.

Partage fut le mot qui incita notre Comité à s'associer à l'action de Mécénat Chirurgie Cardiaque, et d'en porter les couleurs. C'est avec une grande fierté que nous avons reporté cet accompagnement avec l'association du Professeur Francine Lecat, cette année encore.

Notre National, après bien des avatars, se déroulera, quand même, en Baie de Bourgneuf, du 4 au 6 Août, et, ce, grâce à l'organisation du CVBC, et l'aide des instances noirmoutrines.

Placé entre la Lancel Classic et les Régates du Bois de la Chaise, il devrait afficher, nous l'espérons, une forte participation.

La sécurité en mer est, pour notre Comité, un sujet très important. Grâce à la SNSM, que nous remercions, nous vous proposons, dans ce bulletin, un article très complet sur l'entretien des gilets gonflables .

Donc, en résumé, si vous voulez mériter le titre de ce billet, préparez vos bateaux, et votre forme physique, vérifiez vos brassières, lisez très attentivement les pages de notre ami Jean-Pierre, puis comme moi, trouvez vous un ami-partenaire que vous pratiquez depuis... 40 ans, (et plus), et, indispensable : présentez vous sur la ligne de départ !

Après tous ces conseils, vous ne serez peut-être pas premier, mais vous aurez pris un réel plaisir à bord de votre Requin, entouré d'amis. C'est ce que je vous souhaite pour cette nouvelle saison.

Philippe PETIT-JEAN



LE REQUIN VOUS INVITE SUR SON NOUVEAU SITE INTERNET

Créée il y a plus de 70 ans, la Série n'en reste pas moins moderne et dynamique. Dernière exemple en date : une nouvelle version de son site, plus ouverte, plus interactive, aux allures de blog, en phase avec ce qui se fait actuellement sur le Net.

Sur le Web, tout va très vite. Et même si la précédente version du site de l'AFPR remplissait son rôle, il était temps au bout de 7 ans d'existence de rénover la maison de fond en comble. Au risque d'en faire une vieille demeure endormie.

Et pour être aux normes des pratiques et des dernières tendances Web 2.0 comme on dit, il n'était pas question seulement de passer un coup de peinture ici et là

pour simplement changer la couleur. L'objectif était plutôt de tout casser en conservant seulement quelques éléments clés d'architecture.

Ainsi, l'habitué retrouvera les rubriques du précédent site. Que ce soit le Calendrier, les Annonces ou l'Album Photo pour n'en citer que quelques unes parmi les plus populaires. En revanche, il se rendra compte que l'agencement et la façon de circuler a quelque peu changé. Le visiteur n'est plus dans un espace compartimenté pièce par pièce, mais dans un espace ouvert dans lequel il est possible de passer très facilement et très rapidement d'un univers à l'autre.

Comment ? Grâce en particulier à la présence permanente de mots clés qui permettent d'élargir la navigation sur le site. Deux exemples : le mot clé Histoire rattaché à l'article sur Jean Savoye notamment vous permettra d'accéder rapidement et simplement à d'autres sujets en rapport avec l'histoire du Requin. Au même titre que le mot clé National vous permettra d'un seul clic d'accéder à tous les articles traitant du National.

Autre nouveauté marquante, la possibilité pour chaque lecteur de déposer un commentaire en relation avec l'article qu'il vient de lire. L'idée ici est de vous permettre de participer de façon interactive à la vie du site et à son enrichissement.

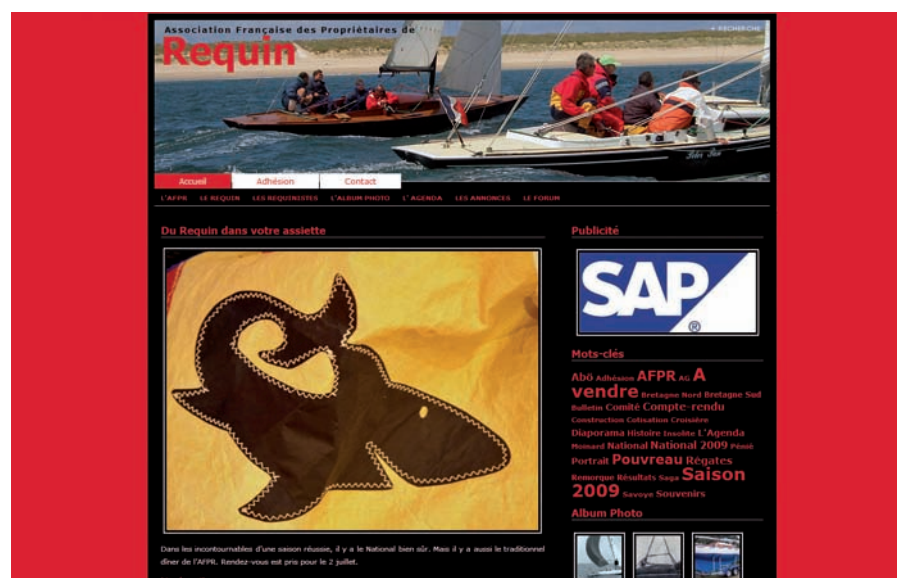


Cette fonctionnalité ne remplace pas le forum, mais elle permet de soumettre un complément d'information à un sujet, une appréciation, une critique.

Enfin, les photos qui sont très appréciées si l'on en croit les statistiques de consultation du site ont elles aussi eu le droit à un traitement de faveur. Elles s'affichent désormais dans un format plus grand, dans des diaporamas à la navigation simplifiée et ludique. La publication de vidéo sera aussi plus fréquente, pour peu que vous pensiez à nous en adresser.

Comme pour tout chantier de rénovation, il reste encore quelques détails à régler. L'une des tâches les plus longues consiste à transférer le contenu du précédent site vers le nouveau site. Un véritable déménagement !

Stéphane JULIENNE
Responsable du site Internet



NOTEZ BIEN VOTRE
NOUVELLE ADRESSE.

Ne tapez plus
requin.levillage.org

mais bien
www.classe-requin.fr

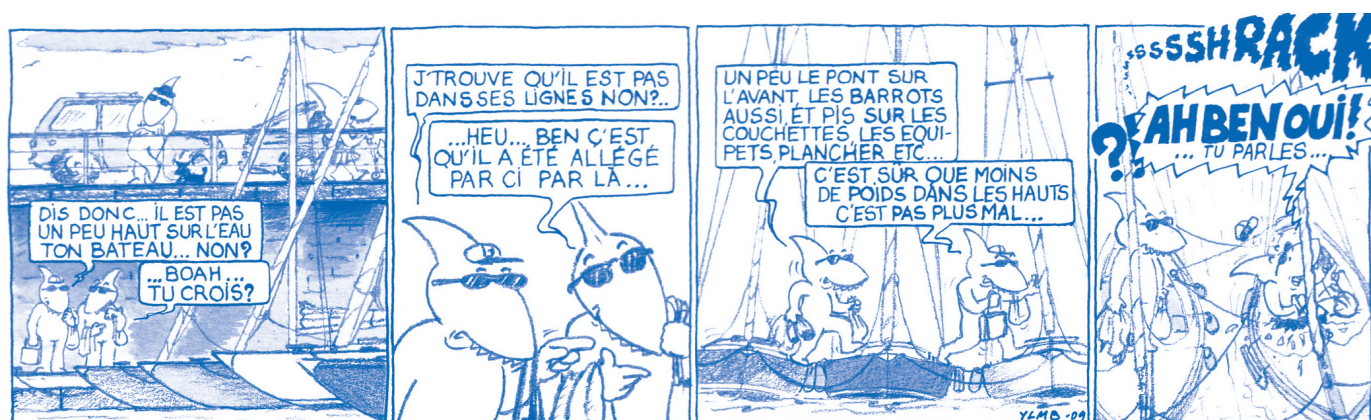
ON VOUS Y ATTEND
TOUJOURS AUSSI
NOMBREUX.



PROGRAMME DES RÉGATES 2009

MANIFESTATIONS	DATES 2009	LIEUX	CONTACT AFPR
LA SEMAINE DU GOLFE	18-24 mai	Golfe du Morbihan	Y. Delbende
RENDEZ-VOUS DE LA BELLE PLAISANCE	26-28 juin	Bénodet	Ph. Petit-Jean
ARCACHON BELLE PLAISANCE 2009	27-28 juin	Arcachon	Ph. Petit-Jean
VOILES CLASSIQUES DE LA TRINITÉ	11-14 juillet	La Trinité	Y. Delbende
VOILES DE LÉGENDE DE LA BAULE	10-13 juillet	La Baule	L. Conversy
LANCEL CLASSIC	31 juillet -2 août	Noirmoutier	P. Archambeaud
NATIONAL REQUIN - 59 ^e ÉDITION	4-6 août	Noirmoutier	G. Marchand
RÉGATES DU BOIS DE LA CHAISE	7-9 août	Noirmoutier	P. Archambeaud
FESTIVAL DE LA VOILE	13-15 août	Île-aux-Moines	Y. Delbende
CLASSIQUE VIRGINIE HÉRIOT	29-30 août	Le Havre	R. Daniel
TRÉGOR CLASSIQUE	11-13 septembre	Trébeurdin	Ph. Petit-Jean

Merci à Yves « Bastako » Brangoleau



PIERIC 2 TOUS LES SECRETS

Olivier Charmet m'a si gentiment demandé de présenter les secrets de Pieric2 pour ce qui est des réglages des voiles que je n'ai pas pu résister plus de trois mois. Un article pour le bulletin, et comme ça ce sera clair pour tout le monde.

C'est un sujet à la fois facile car en fait, tout le monde sait régler des voiles et aussi difficile car il fait appel à des notions qui sont de l'ordre de la sensation, perception, impression et autres spéculations qui font la joie des vendeurs de bière après les régates...

Commençons par un commencement. Tout repose au départ sur l'idée qu'on se fait d'une voile qui fonctionne bien. Par exemple, voici deux voiles pas trop mal, je vous laisse le choix mais personnellement, il y en a une que je préfère, je ne sais pas trop pourquoi. Pourtant elles sont assez proches, mais bon, ce ne sont pas les mêmes...

Hum... vous voyez ou l'on va ! Il faut que vous décidiez que celle ci plutôt que celle là est meilleure et suivre son idée. Il ne faut pas être extrême, c'est la garantie du bon travail d'approche.

Ensuite, il y a les actions pour y parvenir. Dans la plupart des cas nous disposons outre le carnet de chèques des moyens suivants :

- Génois : l'écoute, la position avant/arrière du chariot, la tension de drisse, les bastaques.

- Grand Voile : l'écoute, la position latérale du chariot, le pataras, le cunningham, la bordure, le hâle bas.

À bord de Pieric2, nous avons une idée assez peu changeante de comment doit être la forme des voiles. Nous cherchons quasi toujours la même forme. Je dis bien « forme des voiles » et non quels réglages



je dois avoir car le réglage n'est finalement qu'un moyen. Si le voisin de ponton navigue Pataras à fond, il y a peu de chances que votre GV soit adaptée à ce réglage. Il faut donc regarder avec attention quel est le creux et le vrillage de sa GV quand il avionne (terme marin ancien) et reproduire la forme plutôt que sa tension de Pataras...

A/ LE GÉNOIS :

Vous voyez les 2 images ci dessus. Le réglage est le même, Pieric2 est réglé comme ça de 6 nœuds à 25 nœuds.

- tension d'écoute de sorte que la bordure de la voile vienne au contact des cadènes sous le vent



SAVOIR FAIRE : SPÉCIAL RÉGLAGES VOILES

- position du chariot de sorte que la chute soit à 3 cm de l'extrémité de la barre de flèche sous le vent.
- Et voilà ! c'est tout !

Les voiles modernes sont toutes bien, ça n'existe plus les trucs affreux plats, trop fins d'attaque avec le creux en arrière... ce cas là se traite au carnet de chèques.

Sinon, il reste quand même à surveiller la tension de drisse :

Photo suivante :

- drisse molle, le creux recule, augmente, ferme le haut de la chute et rend le bateau difficile à barrer
- drisse trop souquée, le rond d'attaque est très prononcé, le bateau démarre bien, il est plus facile à barrer mais la vitesse plafonne rapidement.

Un dernier réglage important se fait curieusement à l'arrière du bateau, il s'agit de la tension de bastaque. Tension faible => flèche d'étau importante, tension importante=> flèche d'étau faible.

Plus que tout autre, ce réglage doit se faire en harmonie avec ce que le voilier a dessiné au moment de la conception de la voile. Si le voilier a prévu une voile



avec un guindant assez droit, vous êtes condamnés à naviguer avec de la tension de bastaque, si a contrario, il a réfléchi (ce qui n'est pas tjs le cas) et conclut que ce bateau aimait bien naviguer « souple », vous serez dispensés de tension de bastaque à chaque virement.

Sinon, si vous mettez le guindant + droit que prévu par le voilier, l'attaque sera + fine et le creux moins important, l'inverse est logique : pas assez de tension, plus de

flèche d'étau que prévu, attaque plus ronde et creux plus important.

Vous remarquerez que ces effets sont complémentaires de la tension sur la drisse, ce qui donne vraiment beaucoup de possibilités.

Toutefois, nous entrons là (et las) dans un domaine raffiné, donc peu important ou les certitudes sont associées à un certain nombre de décibels, voire de bières... Finalement, s'il faut trop corriger le travail du voilier, c'est que la prestation au chéquier n'a pas été appropriée. Je conseille ni trop de tension, ni pas assez de tension, juste entre les deux !

Bon, finissons en avec le Génois. En fait, le secret, c'est de ne pas être statique. Si vous avez le bon réglage et que le vent baisse, regardez votre Génois, il faut tout refaire, si le vent monte, idem... c'est comme ça. Si vous êtes un peu à la peine dans des conditions où le bateau ne démarre pas, bute dans les vagues, même si c'est de la faute du barreur qui pense à Madoff, alors ouvrez un peu, c'est comme monter un pignon sur le dérailleur dans la montée. Quand ça glisse de nouveau, rebordez. Sortie de virement, laissez ouvert (5 6 cm) en comptant jusqu'à 10 puis ensuite borde (2 3 cm). Si vraiment vous n'avez rien d'autre à faire, vous pouvez jouer sur la drisse et doser les bastaques. Nous on ne le fait pas encore ! Il faut s'entraîner.



SAVOIR FAIRE : SPÉCIAL RÉGLAGES VOILES



- Le hâle bas : au près, on ne l'utilise pas car il contrarie le choqué d'écoute, on ne l'utilise qu'au portant pour empêcher la bôme de monter.

- Le Cunningham : en mettant de la tension sur le guindant, le creux avance ou au moins l'empêche de reculer.

Partons d'une situation de petit medium ou la voile est bien établie, pas de tensions les penons de chute à la limite du déventement. (1^{ère} image ci dessous).

Le vent monte et le bateau devient un peu trop puissant : un peu de tension sur le pataras et le haut de la voile va s'ouvrir en s'aplatissant. (2nd image ci dessous).

Si le vent continue de monter ainsi, et vous de souquer le pataras, le haut de la voile va déventer et le creux reculer. Il faudra donc reprendre un peu de cunningham pour tenir le creux en avant et reborder pour reprendre la chute. Au final, la voile aura été aplatie (3^e image ci dessous).

B/ LA GRAND-VOILE

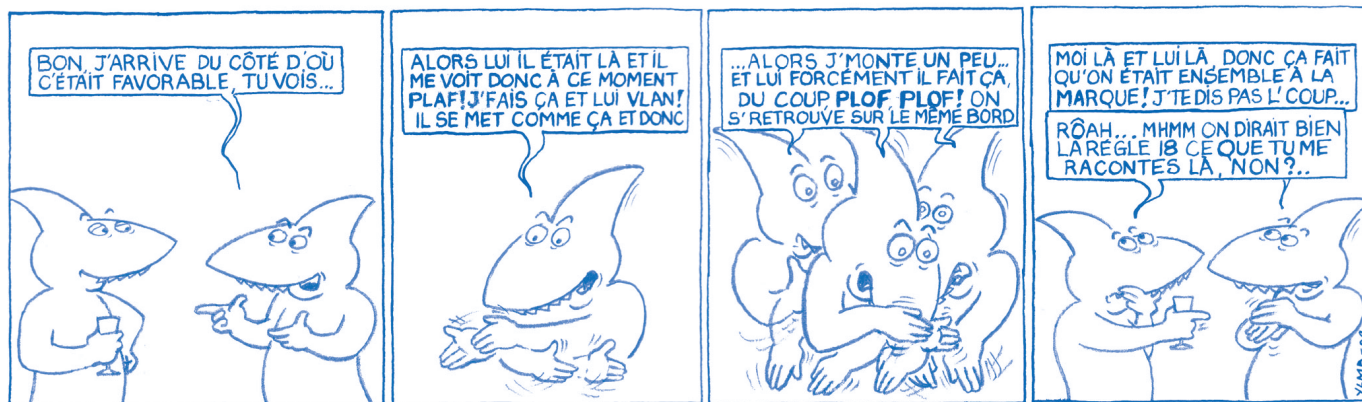
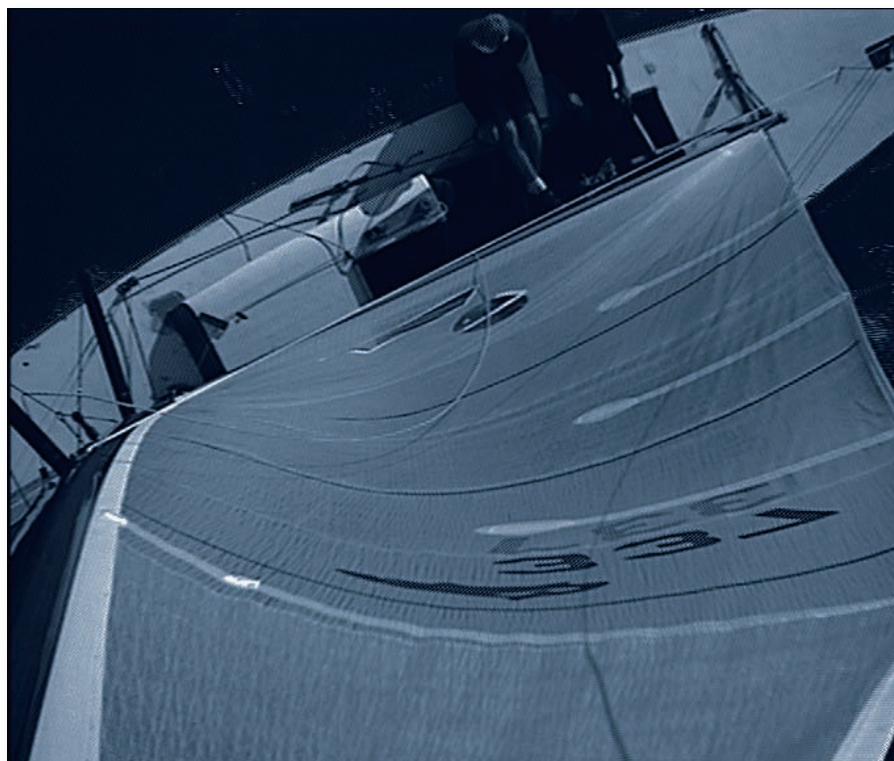
La Grand voile, c'est un peu plus compliqué car il n'y a pas de repères comme le contact avec les barres de flèche. Les quasi seuls repères visuels sont les penons de chute. Si les penons de chute se collent sous le vent, c'est sûr, vous êtes trop bordé. A part ça, c'est du feeling !

De quoi dispose t on :

- L'écoute : border et la chute se referme et la voile se creuse. Le creux recule. Choquer, la voile vrille, s'aplatit.

- Le pataras : souqué, la chute s'ouvre la voile s'aplatit principalement dans la partie haute. Le creux recule sensiblement. La tension raidie l'étau comme les bas taques.

- Le chariot : il permet de centrer la bôme sans toucher à la forme de la voile ou de lâcher un peu de puissance si le bateau est trop ardent.





SAVOIR FAIRE : SPÉCIAL RÉGLAGES VOILES

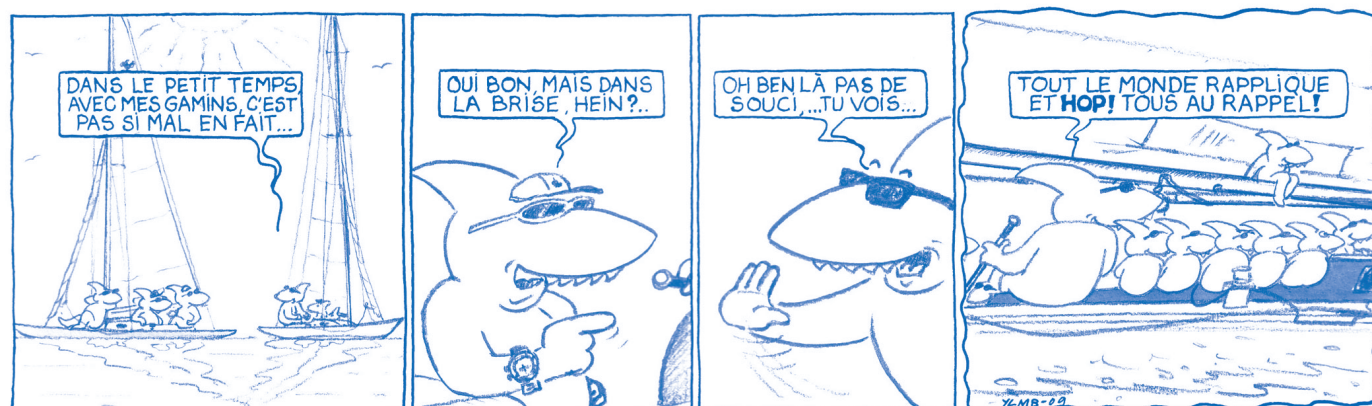
La bordure : nous réglons la bordure plutôt tendue au près dans tous les temps et choquée au maximum au portant. De même, restons rustique, la bôme est centrée comme vous le voyez sur les images... par tous les temps.

Le piège avec la Grand' Voile, c'est de tout raidir et se retrouver en butée sur les réglages dès dix nœuds de vent. En fait, il faut souvent mollir et reprendre seulement ce qui est nécessaire. Surtout ne pas trop border (comme pour le génois), choquer pour relancer.

Ces quatre points sont principaux. Ensuite, il faut regarder les tensions de drisse de génois et de Cunningham pour empêcher les creux de reculer, pas trop mais suffisamment. Bien entendu le volume du haut de la Grand voile aura été ajusté avec le pataras. Maintenant, il me reste à me préparer à avoir de redoutables adversaires... Pour le prochain bulletin, je pourrai faire un article sur le réglage et manœuvres de Spi. À bord de Pieric2 nous ne sommes pas toujours d'accord sur la manière de procéder. Ca ne va pas être facile.



Bonne saison à tous ! JP Sauvage



L'AVIS DU CHARPENTIER DE MARINE

Nous avons rencontré Cyrile Benoit, propriétaire de la SNK (Société Nautique de Kercabellec, située à Mesquer, non loin de Piriac en Loire Atlantique) un des rares chantiers de cette région ayant acquis une véritable expertise du travail du bois.

Cyrile a appris son métier de charpentier de marine aux USA, sur des unités diverses, pour tant les particuliers que les professionnels, travaillant le bois et la fibre. C'est en 1991 que son frère le met sur la piste de ce chantier à reprendre. C'est aussitôt le coup de foudre ! Et Cyrile,

l'enfant du pays, de revenir en France accompagné de son épouse américaine. Son premier challenge fut de passer d'une activité existante, faite essentiellement de gardiennage et de petite maintenance à une activité à valeur ajoutée, en particulier la restauration, de l'étrave à la poupe d'unités en bois, que ce soit un langoustier ou un Requin... Ne s'est-il pas récemment impliqué sur une Yole de Bantry qu'il a accompagnée pour participer à un rassemblement jusqu'en Finlande, terre natale du Requin ?

Aujourd'hui, déjà cinq Requin ont trouvé refuge à Mesquer. Cyrile les couve avec passion et les montrent avec fierté à tous les visiteurs. Si, leurs propriétaires souhaitent assurer par eux mêmes leurs travaux réguliers, c'est avec gentillesse et compétence qu'il est toujours disponible pour prodiguer ses conseils. Mais bien évidemment il met aussi son savoir faire à la disposition de chacun pour les restaurations plus importantes : remaillage de quille, changement de bordées et de



varangues, réfection de ponts, aménagements intérieurs, peinture ... Cyrile aime bien les challenges, ce qui lui joue quelquefois des tours, trop perfectionniste il a quelque fois du mal à respecter ses délais.

Cyrile poursuit deux rêves pour les années futures : sauver de vieilles unités et bien sûr continuer à transmettre sa passion, sa connaissance du bois et son expérience à de jeunes apprentis, comme il le fait depuis plusieurs années.



NATIONAL 2009

Depuis longue date, le choix du Comité de Direction de l'AFPR, s'était porté, pour l'organisation de notre 59^e édition du National Requin, sur la ville de Pornic.

Malgré les accords obtenus auprès de la Municipalité, et le Club Nautique, et suite à de multiples rebondissements, à Pâques, le verdict tomba : refus du port privé de La Noëveillard, d'accueillir nos bateaux. Un plan B fut, rapidement, mis en action, et grâce aux instances noirmoutines, et au CVBC, ce rendez vous incontournable, pourra se dérouler, sur l'Île de Noirmoutier, et cela pour la 5^e fois.

L'épreuve 2008, vit, dans des conditions météo capricieuses, la victoire, pour la 6^e fois, de l'équipage de « Pieric II », composé de Jean Pierre Sauvage, Michel Do Linh et Gaspard Martheron, devant « Electre » à Bruno Hervouet, et « Morgan », skippé par Bruno Tantet.



LES REQUIN ONT DU CŒUR !


Présidée par le Professeur Francine Leca, l'association Mécénat Chirurgie Cardiaque, dépiste dans le monde entier des enfants atteints de malformations et dysfonctionnements cardiaques, les fait opérer en France, et les raccompagne, guéris, dans leur famille.

Les régates estivales 2008 furent l'occasion de mettre en pratique le partenariat entre l'AFPR et l'association MCC ; au milieu de la flotte, un superbe spinnaker rouge au cœur blanc, se déployait lors des bords de vent arrière. « Ce spi ressemble à un cœur, par sa forme, mais aussi par ses fonctions : gonflé le bateau avance, plat et flétri, le bateau reste sur place » évoquait Philippe Petit Jean, au cours du Dîner des Equipages du National Requin, où un chèque a été symboliquement remis, pour MCC, à une famille de Requinistes, aussi famille d'accueil pour les petits opérés.

Merci à Yves « Bastako » Brangoleau



VOS BONNES ADRESSES À NOIRMOUTIER



L'ÉTIER
RESTAURANT
Route de l'Épine
85330 NOIRMOUTIER EN L'ÎLE
Tél. : 02 51 39 10 28
www.restaurant-letier.fr



A G E N C E
Les Manoirs
Gabriel Soulard
5, grande rue NOIRMOUTIER
02 51 39 09 95

TAXI
Patrick FRIOU
Transport de malades assis
Conventionné toutes caisses
Tél. : 02.51.39.37.31
7, rue des Anciens Moulins
85330 NOIRMOUTIER

LE WINCH
BRASSERIE
8, 10 PLACE SAINT-LOUIS
85330 NOIRMOUTIER EN L'ÎLE
Tél. : 02 28 12 99 20

ANTIQUITES
"La Mer les Bateaux..."

ANTIQUITES MARINES . SOUVENIRS DE BORD DE MER
7 QUAI CASSARD
SUR LE VIEUX PORT DE NOIRMOUTIER
02.51.35.76.34
06.08.71.27.37

PIERRE-CHARLES
sur le Port de NOIRMOUTIER

GENTLEMAN FARMER NEW MAN S rosarosam
MUSTO LACOSTE BRUNO SAINT HILAIRE
16 Quai Jean BART 02 51 39 02 60

Marc BIGONI
OPTICIEN

Dépistage
Visuel
par ordinateur
Tél. : 02 51 35 96 97
Fax : 02 51 35 97 12
42 Place de la République
85330 NOIRMOUTIER


la passion du jouet
Parking Intermarché
la Guérinière
Tél. : 02 28 10 08 26

Le phare de la baleine

Prêt-à-porter femmes
enfants, décoration
12 Place de la République
85330 NOIRMOUTIER-EN-L'ÎLE

Tél. 02 51 54 15 19
lephare.noirmoutier@orange.fr



GILETS GONFLABLES QUELQUES CONSEILS DE RÉVISION

« En voiture, tu mets ta ceinture, en mer, tu mets ta brassière », ce slogan découvert dans le journal « Sauvetage », sous la plume de Jean-Louis GUERY, nous a incité à reproduire cet article sur l'entretien des gilets gonflables, et ce, avec l'aimable autorisation de la SNSM.

Depuis une dizaine d'années, le gilet gonflable a supplanté les bonnes vieilles brassières en mousse. Fiable, facile à porter, peu encombrant, ses avantages sont indéniables. Mais bien peu de plaisanciers savent qu'une révision annuelle de ce type de matériel s'impose même si la réglementation reste très évasive sur ce sujet. Explications.

C'est par le biais des réglementations européennes que le gilet gonflable s'est imposé en France à la suite de son homologation CE. Il fait aujourd'hui partie de la liste du matériel de sauvetage individuel obligatoire, au même titre que les brassières traditionnelles et les combinaisons en néoprène si elles sont portées. Les gilets gonflables doivent répondre aux normes Marine Marchande pour les bateaux à usage professionnel et aux normes de la Division 240 (en vigueur depuis avril 2008) pour les bateaux de plaisance.

Les différents systèmes

Les gilets gonflables sont tous équipés d'une bouteille de CO₂ dont la contenance est adaptée au volume du poumon. Le système de déclenchement est un percuteur (un pointeau) qui, une fois mis en action vient percer l'opercule de protection de la bouteille et libère ainsi le gaz à l'intérieur du poumon. Ce percuteur est actionné soit manuellement à l'aide d'un simple cordon (gilet manuel), soit automatiquement par l'intermédiaire d'un fusible qui réagit au contact de l'eau (gilet automatique). C'est ce système de déclenchement automatique qui diffère

d'une marque à l'autre. On trouve en effet trois technologies différentes, celle à pastille de sel qui se dissout au contact de l'eau (marque Halkey Roberts), celle à papier chimique qui se délite (marque United Molders) et enfin celle à capsule hydrostatique qui réagit par différence de pression. Si la fiabilité de ces différents systèmes est indéniable, leur durée de vie est largement conditionnée par la façon dont ils sont entretenus. Pour la navigation de plaisance, la législation française n'impose pas, comme c'est le cas pour les radeaux de survie, des révisions périodiques. Les textes se contentent simplement de mentionner que les gilets doivent être en permanence en parfait état de fonctionnement. Restent les recommandations des fabricants : les plus sérieux conseillent une révision tous les deux ans en station spécialisée et un contrôle annuel par le propriétaire. Ce contrôle et cette révision ne demandent aucune connaissance particulière et se font très facilement à condition de respecter une procédure précise.

Une vérification en quatre étapes

- On procède en premier à une inspection de l'état général du gilet en vérifiant les coutures de la housse, l'état des sangles et des boucles de fermeture. On contrôle également le bon fonctionnement de l'embout de gonflage manuel et des accessoires (sifflet, lampe flash, bandes rétroréfléchissantes...). Si besoin, on peut confier les travaux de réparation à un voilier qui possède l'outillage pour refaire des coutures. Si l'on doit nettoyer la housse, on le fera après neutralisation du système de percussion et l'on utilisera des détergents doux (savon de Marseille et brosse à chiendent) en évitant les chlores, le passage en machine à laver et les sècheurs mécaniques. En général les fabricants indiquent sous forme de pictogrammes placés sur l'étiquette ces recommandations d'entretien. Il faut les respecter au risque de détériorer son matériel.

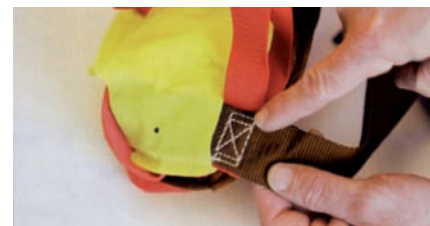
- On vérifie ensuite le système de gonflage en commençant par la bouteille de CO₂. Elle est systématiquement à changer si elle a été percutée ou si elle présente des traces importantes d'oxydation. Au-delà des risques de fuites, cela peut entraîner une dégradation du tissu de la chambre à air. Il existe trois tailles de bouteille correspondant chacune à la flot-

tabilité des gilets. Pour un modèle 100 Newtons, la bouteille doit contenir 24 grammes de CO₂, pour un 150 Newtons : 33 grammes de CO₂ et pour un 275 Newtons : 60 grammes. Le poids total de la bouteille est normalement gravé sur le corps de celle-ci. C'est ce chiffre qui permet de s'assurer qu'il n'y a pas eu de perte de gaz. Pour cela, on utilise un pèse-lettre (celui du bureau de la Poste est idéal). La tolérance doit être d'un gramme en plus ou en moins. Au-delà, il faut remplacer la bouteille. Vérifiez aussi l'état de l'opercule et du filetage.

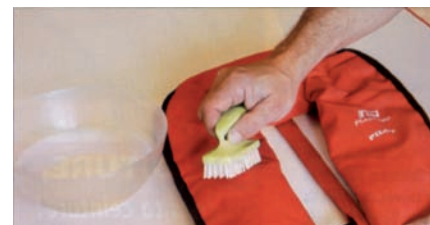
- On profite du démontage de la bouteille pour contrôler le bon fonctionnement du percuteur à l'aide de la commande manuelle. Il doit être bien dans l'axe et libre de toute gêne. Il convient ensuite de s'assurer que les témoins de contrôle du système de déclenchement automatique (voir les encadrés) sont au vert, ce qui confirme leur état de marche.

- On termine par l'inspection du poumon (ou chambre à air) en cherchant toute trace de détérioration. Le tissu peut, par exemple, avoir été pincé lors du pliage ou dégradé par le contact de la bouteille oxydée. On s'assure ensuite qu'il tient la pression en le gonflant à l'aide de l'embout manuel. Il faut attendre 24 heures avant de constater qu'il n'y a pas eu une légère perte.

Si tel est le cas, il n'y a pas d'autre solution que de confier la réparation au fabricant.



la vérification de l'état général du gilet, passe par un contrôle visuel des coutures ...



... et un brossage à l'eau savonneuse de la housse.





Cette cartouche, complètement oxydée, n'a plus aucune fiabilité, et risque d'endommager le poumon du gilet. À changer impérativement !



Au pliage, s'assurer que le cordon de déclenchement manuel reste accessible.

Le reconditionnement

Ces quatre étapes étant faites, le matériel défectueux ayant été remplacé, il faut ne pas oublier, avant de reconditionner le gilet, de noter la date de révision sur l'étiquette prévue à cet effet. Cela permet de bien gérer les cycles d'entretien et est un gage de sérieux en cas de contrôle. La plupart des gilets sont livrés avec une notice de pliage, mais certains modèles réservent des surprises, particulièrement au niveau du passage des sangles. Il faut enfin s'assurer que le sifflet se trouve bien dans son logement et que le cordon de déclenchement manuel est bien accessible à l'extérieur.

On le voit, il n'y a rien d'insurmontable dans la révision d'un gilet gonflable d'autant que les notices sont en général assez claires et que l'on trouve dans les magasins spécialisés des kits de rechange. Il faut cependant effectuer cette révision dans de bonnes conditions ; procéder avec méthode, travailler au sec, sur un support bien plat, et n'utiliser que des pièces de rechange adaptées. En cas de doute sur sa propre capacité à réaliser ce travail ou si l'on manque de temps, il est toujours possible de confier la révision des gilets du bord à un professionnel, les grandes marques ayant maintenant un réseau de stations d'entretien homologuées dans chacun des grands bassins de navigation.

GILETS ET CATÉGORIES DE NAVIGATION

Article 240-3-12 de la nouvelle division 240. En plaisance, les gilets de sauvetage doivent répondre aux caractéristiques suivantes ;

- 50 Newtons pour les embarcations propulsées par l'énergie humaine quelle que soit leur distance d'éloignement.
- 50 Newtons pour les embarcations ne s'éloignant pas à plus de 2 milles d'un abri. Catégorie Basique.
- 100 Newtons pour les navires ne s'éloignant pas à plus de 6 milles d'un abri (à titre transitoire, les gilets 50 Newtons peuvent être embarqués jusqu'au 1^{er} janvier 2010). Catégorie Côtier.
- 150 Newtons pour les navires s'éloignant à plus de 6 milles d'un abri (à titre transitoire, les gilets 100 Newtons peuvent être embarqués jusqu'au 1^{er} janvier 2010). Catégorie Hauturier.

LES KITS DE RECHANGE

On trouve chez les shipchandlers des bouteilles de CO2 et des kits de rechange correspondant à chacun des trois modèles du marché.

En voici les prix couramment pratiqués :

- Bouteille seule : entre 10 et 15 euros
- Halkey Roberts
- Kit voyants et pastille de sel : entre 18 et 20 euros.
- Kit voyants, pastille de sel et bouteille (150 N) : 25 à 30 euros.
- United Molders
- Kit voyants et cartouche à papier chimique : 10 à 15 euros.
- Kit voyants, cartouche à papier chimique et bouteille (150 N) : 25 à 30 euros.
- Hammar
- Mécanisme de rechange : 30 à 35 euros.
- Kit mécanisme et bouteille (150 N) : 40 à 50 euros.

Vêtements de mer

Voilerie

Accastillage

Electronique

Décoration

Bricomer

USHIP
VOTRE ACCASTILLEUR CONSEIL N°1

17, quai Cassard
NOIRMOUTIER
Tél. 02 51 39 12 66
www.uship.fr

**VOILERIE
BURGAUD**

Sur le quai
Port de l'Herbaudière
Tél. 02 51 39 23 89
voileburgaud@uship.fr



L' A.F.P.R. AU SALON

Comme depuis plusieurs années, l'A.F.P.R. était présente au Salon Nautique, le « NAUTIC » 2008. Nous avons décidé qu'après l'expérience de l'an dernier, il fallait continuer à montrer notre bateau « construction française », et rencontrer ceux qui l'admirent.

D'autre part, nos amis Philippe GARRET et Henri ARRIBART au terme d'une année très active ont, eux aussi, pensé, à juste titre, que la participation de leur société à ce salon était indispensable. Comme chacun le sait, c'est le moment et l'endroit, au coeur de l'hiver, où tous les passionnés se rendent, la tête pleine de rêves ensoleillés, et de projets pour la saison estivale future.

Une fois encore, les deux partenaires, l'A.F.P.R. et S.M.Y. sarl, ont voulu s'associer pleinement à cette démarche.

Ceux qui ont pu voir le stand ont

constaté qu'il était exceptionnellement bien placé, à l'angle de deux allées principales, simplement mais efficacement agencé et que la communication sur notre association et le bateau était par faite. Des panneaux bien visibles étaient placés pour guider nos visiteurs vers « Lady Flo, FRA 492 » sans oublier le pré sentoir des bateaux d'occasion à vendre. On ne pouvait pas nous « rater » !.

Les membres de l'A.F.P.R. ont été nombreux à tenir la permanence, soit pour parler du Requin et de l'association, soit pour parler de la construction et de ses aspects techniques. Nous avons reçu un nombre considérable de personnes. Toutes ont été encore une fois séduites par le bateau ; ce qui a permis de recueillir des souvenirs, des impressions, des suggestions.

Quant aux deux associés de SO MUCH YACHTING, ils furent également pleinement satisfaits de leur salon, tant par les démonstrations élogieuses des visiteurs, que par d'excellents contacts prometteurs.

Enfin nous avons organisé un « pot » de clôture de ce salon pour les membres de l'A.F.P.R. qui ont pu se déplacer. Moment



agréable de détente pour tous après les nombreuses conversations que nous avons eu.

La cuvée spéciale A.F.P.R. « Moulin de la Grave » a été particulièrement appréciée par nos gorges assoiffées !!!

Bravo encore pour tous ceux qui ont organisé et participé à ce beau moment.

Olivier Charmet



REBUS 464 LE CROUESTY > BOIS DE LA CHAIZE EN SOLITAIRE

DÉPART

2 ou 3 août suivant fenêtre météo.

Environ 8 000 milles, vitesse moyenne 6/7 nœuds (espérant du vent d'Ouest) : Je compte 8/10 heures avec possibilité d'étape à la Baule.

OBJECTIF

rejoindre le Bois de La Chaize pour le National, 5,6,7 août 2008.

CHECK-LIST

matériel de sécurité 5^e catégorie, VHF, GPS avec waypoints de chaque abri, Piriac, La Turballe, Le Croisic... (ils sont nombreux dans le secteur) et... un cordon élastique qui me servira de pilote.

Durant la semaine qui précède la météo annonce des perturbations importantes, de la pluie, peu de visibilité, un vent de 23/30 nœuds rafales 45.

Au final confirmation d'une météo plus favorable pour le 3 août, 22/30 nœuds, pas de rafales, vent au 240°, en revanche bruine et visibilité réduite à 1 mille.

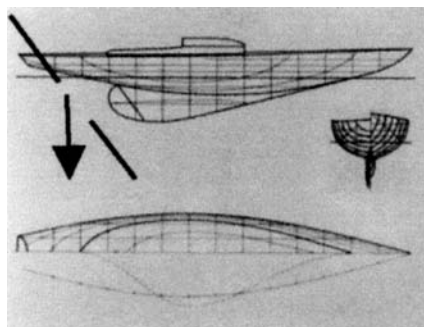
Je largue le ponton du Crouesty le dimanche 3 août vers 8h30 et supporte à la fois, mon gilet de sauvetage gonflable et... les « recommandations » de mon épouse (sms ou coup de fil toutes les 3 heures...etc...)

Le vent est parfaitement orienté, ouest sud ouest force 5. Assis sur l'hiloire du requin, l'écoute de grand voile fait trois tours autour du bras et deux autour de ma taille, si je tombe, le bateau ivre, vire, se met en panne foc à contre.

Un peu sommaire comme procédure mais parfois il faut simplifier.

J'ai également décidé de ne pas aller à l'avant, de toute façons il n'y a rien à y faire, je n'ai pas l'intention d'envoyer le spi.

Le temps passe vite, déjà midi et je suis en vue du plateau du four, il est temps d'installer mon « pilote de fortune » pour déjeuner. Vent de travers 90° 15/20 nœuds, légère houle $\frac{3}{4}$ arrière, ajustement de l'élastique sur la barre (il faut surpatter sinon ça se dérègle), reprise du réglage en 3, 4 fois.



Après un tour d'horizon rapide pour vérifier que tout soit dégagé, je descends dans la cabine. Je suis fasciné par la stabilité du Requin à cette allure et même



en serrant par la suite un peu plus le vent il reste sur son cap grâce au « pilote élastique ». L'oblicité et le poids du safran, la gravité qui s'y exerce, facilite sans aucun doute le travail du « pilote élastique ».

La traversée de l'estuaire de la Loire se fait dans le brouillard, le vent a encore baissé, atterrissage final au niveau du danger isolé Pierre Moine, un dernier effort vent dans nez pour rejoindre MA bouée il est 18h00, tout c'est bien passé. La prochaine fois j'espère un convoi à 2/3 requin ce qui serait plus sympa.

La Plage de Jules

Restaurant sur la plage, face à la mer ...



Le spécialiste du poisson, des coquillages et crustacés sur l'île de Noirmoutier.

Au Bois de la Chaise, là où les chênes verts, les mimosas et les pins maritimes se perdent dans l'océan...

Géraldine et Pierre vous proposent une cuisine de la mer, pleine de fraîcheur, que vous apprécierez face à un des plus beaux cadres de l'île de Noirmoutier.

Imaginez, un bon repas, et devant vous, la baie, les bateaux, le calme, la plage... de Jules.

Repas de familles, d'affaires, cocktails, mariages, apéritifs, plateaux de fruits de mer à emporter...

Restaurant bar glacier La Plage de Jules

Plage des Dames, Bois de la Chaise NOIRMOUTIER Tél. : 02 51 39 06 87



PETITES ANNONCES

À VENDRE

24 - CIRRU - Abo 1938

Ancienne unité à restaurer → Prix : 5 000 €
Contact : Yves Allard 06 12 17 8069



39 - GERNIC - Pouvreau 1947

Unité à finir de restaurer. Coque très saine, actuellement déquillée. Pont à terminer. Pas de gréement → Prix : 4 000 €
Contact : Gilbert Sapin 01 34 94 43 33

85 - MAYA - de Rosny 1949

Coque acajou, stratifiée époxy. Boulons de quille inox neufs. Accastillage Harken. 1 grand voile, 2 génois, 2 spis → Prix : 8 000 €
Contact : Jean Quéveau 06 15 99 64 69



187 - ALTAÏR - Pouvreau 1959

Coque bois, blanche, pont blanc et bois verni. Mat et bôme en bois, 2 jeux de voiles, emmaga sineur de foc. Boulons de quille neufs.
→ Prix : 12 600 €
Contact : Jean Michel Vergès 06 80 64 37 16



227 - GWENVED - Pouvreau 1961

Coque acajou, restauration Pichavant 2004, boulons quille neufs, pont teck, mât et bôme alu.
→ Prix : 14 900 €
Contact : Marc André Le Berre 06 60 41 21 24



238 - ERIKA - Pouvreau 1961

Complètement rénové. Coque acajou peinte. Pont en teck. Mât et bôme en bois verni. Boulons de quille changés. Ferrures et winches en bronze. Deux jeux de voiles → Prix : 25 000 €
Contact : Jean Philippe Lauzin 06 15 32 49 14



320 - CYRANO - Pouvreau 1964

Coque acajou rivetée cuivre. Boulons de quille inox récents. Mât et bôme ALU. Voiles X voiles de juillet 2004 → Prix : 18 000 €
Contact : Patrick Jouclas 06 30 34 87 03



346 - AIGLE - Pouvreau 1965

Remis à neuf en 2002. Coque acajou doublée epoxy. Boulons de quille inox. Pont en teck. Cockpit auto videur. Mât et bôme bois.
→ Prix : 25 000 €
Contact : Franck Pizzato 06 22 03 45 82



359 - ALOPIAS - Pouvreau 1965

Très bon état. Boulons de quille inox. Pont CP. Mat et bôme en bois. Ber et chaise pour moteur hors bord → Prix : 10 000 €
Contact : Alain Gromas 06 76 83 23 55



377 - WINDSTAR - Pouvreau 1966

Coque acajou stratifiée. Pont en teck, Grément alu, Safran neuf. Jeux de voile 2007. Requin très bien entretenu → Prix : 25 000 €
Contact : Jean Patrick Court 06 85 93 59 27



413 - BASSALANE - Pouvreau 1968

Bateau acajou en très bon état général. Boulons de quille changés. Renforts de cadène. Accastillage Harken. Mât alu neuf.
→ Prix : 26 000 €
Contact : Henri Arribart 06 07 52 10 21



451 - INCH' ALLAH - Pouvreau 1970

Etat concours. Prêt à naviguer ! Coque vernie, vissée collée, parfaitement étanche. Pont latté. Espars bois vernis → Prix : 30 000 €
Contact : Hubert Charaud 06 74 18 02 71



454 - SOLVEIG - Pouvreau 1970

Coque vissée collée, très bon état. Boulons quille inox, cadènes renforcées. Accastillage Harken → Prix : 23 000 €
Contact : A. Matrand 06 09 93 74 61



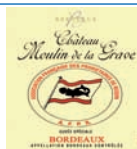
Pour plus d'informations sur chacun de ces bateaux, merci de consulter la même rubrique sur le site de l'AFPR : www.classe-requin.fr



Bordeaux Cuvée Spéciale A.F.P.R.
« Château Moulin de la Grave » 2005

Caisse de 6 Bouteilles

Caisse de 12 Bouteilles



36 €

70 €

Gilet polaire réversible, sans manches
brodé, « collector » : 70 ans requin
XXL (uniquement)

30 €

Tee-shirt (blanc)

(L ou XL) marquage face et dos

19 €

Sweet-shirt (bleu)

(L ou XL)

25 €

Fanion A.F.P.R.

Rouge et noir (30x45cm)



15 €

Grande serviette/sac de plage

30 €

hors frais de port

Pensez à envoyer dès maintenant votre cotisation

Propriétaire de Requin :
55 Euros

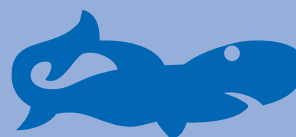
Membre sympathisant :
20 Euros

Adressez dès maintenant votre chèque,
libellé à l'ordre de l'A.F.P.R.,
à Olivier Charmet
74, bd du Montparnasse
75014 Paris

RAPPEL

Pour participer aux diverses
manifestations parrainées par l'AFPR,
vous devez avoir acquitté votre cotisation
et être titulaire de la licence FFVoile
(sans oublier le certificat médical).

Notre site internet :



www.classe-requin.fr

JOURNAL DE L'ASSOCIATION FRANÇAISE DES PROPRIÉTAIRES DE

REQUIN

JOURNAL PUBLIÉ PAR L'AFPR
(Association Française des Propriétaires de Requin)

DIRECTEUR DE LA PUBLICATION
RÉDACTEUR EN CHEF
Philippe Petit Jean

DESSINATEUR
Yves Brangoleau

MISE EN PAGE
Royere & Dubus

ONT PARTICIPÉ
à ce numéro :

Frédéric Brard, Olivier Charmet, Christian Chauffour,
Laurent Conversy, Stéphan Julienne, Vincent Marly,
Jean Pierre Sauvage, Yves Suinat, Publidécor, SNSM.
**Remerciements à tous les annonceurs qui nous ont
accordé leur confiance pour ce nouveau numéro.**

www.charles-marine.com

CHANTIER NAVAL
Charles Marine

**Spécialiste
du yacht classique
en Vendée**

Restauration
Agencement intérieur
Pont en teck
Diagnostic et conseil
Jauges métriques
Monotypes
Habitable
Canots automobiles

Hivernage
et gardiennage
sous hangar.

**Liste de bateaux
d'occasion sur demande.**

Ile de Noirmoutier – Port de l'Herbaudière – 25A, rue du port 85 330 Noirmoutier
Tél. 02 51 35 73 88 Fax 02 51 35 73 89 www.charles-marine.com



SAP a 35 ans
d'expérience dans les PME ?

Exactement
comme moi !

Cela fait des années que SAP collabore avec les petites et moyennes entreprises. C'est ce qui explique notre expertise sur ce segment économique et pourquoi plus de 65 %** des clients de SAP sont des PME. Pour en savoir plus sur les solutions SAP, visitez le site www.sappourpme.fr

THE BEST-RUN BUSINESSES RUN SAP™

