

JOURNAL DE L'ASSOCIATION FRANÇAISE DES PROPRIÉTAIRES DE

REQUIN



NUMÉRO 41 - ÉTÉ 2011



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 Saint-Nom-la-Bretèche - 78 860

Charles Archambeaud

Trésorier-adjoint, co-responsable du site
Internet et responsable de la Newsletter
carchambeaud@hotmail.com
06 62 22 51 08
Golf de Saint-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

Capitaine de flotte de La Baule
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

Aurélien Fradet

co-responsable du site Internet
aure.frdt@gmail.com
06 11 18 21 62
28, rue Guynemer - 75006 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

SOMMAIRE

Comité de direction	p. 2
Le mot du Président	p. 3
Échos de l'AFPR	p. 4
Programme des Régates 2011	p. 5
Le Requin au salon	p. 6-8
Question importante !	p. 9
Régate d'avant saison	p. 10-11
Le championnat National	p. 12
Savoir faire	p. 13
La vie de l'association	p. 14-15
Technique	p. 16-17
Petites annonces	p. 18
Boutique	p. 19

A.F.P.R.

L'un des points phares de la célébration des 80 ans du Requin fût, sans conteste, la réalisation et la diffusion par l'A.F.P.R., du 1^{er} livre écrit sur le Requin.

Après un succès de vente rencontré au Salon Nautique de Paris, l'intérêt pour cet ouvrage de 100 pages et 250 photos ne faiblit pas dans les mois qui suivirent sa parution.

Nous en sommes très heureux.

Au cours de notre Assemblée Générale de fin d'année, une nouvelle mission fût confiée au Comité de notre Association : recenser et répertorier le plus grand nombre de Requin existants. Vaste tâche à laquelle il s'est immédiatement attelé.

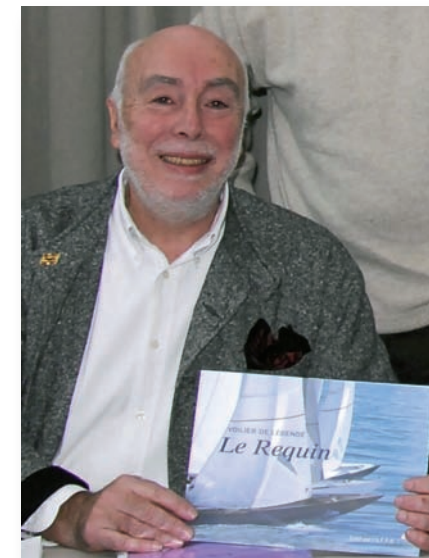
Dans ce nouveau bulletin, vous découvrirez la composition et les actions de ce Comité chargé de faire vivre notre Association, d'en assurer la pérennité et de promouvoir le Requin.

Les régates estivales, dont vous trouverez les dates dans ce numéro, nous apporteront, j'en suis sûr, d'agréables moments de navigation. Tout particulièrement le 61^e National, organisé à Pornic par le CNP. Situé entre les Voiles de Légende de La Baule et les Voiles de Noirmoutier, (ex Lancel classic), il sera précédé d'un prologue appelé la Transbaie dont l'arrivée sera célébrée au cours de la manifestation Voiliers de Légende à Pornic le 30 Juillet.

Cette synergie qui vous assurera un nombre impressionnant de courses, devrait ravir les plus sportifs d'entre nous et permettre aux plus modérés de sélectionner leur régata.

Compétiteurs ou promeneurs ou, encore mieux, les deux, passez un bel été, en faisant comme d'habitude l'admiration des foules à bord de votre Requin.

Philippe PETIT-JEAN



RETOUR SUR LE 60^E NATIONAL REQUIN

L'épreuve 2010 s'est courue du 4 au 7 août, à La Trinité, et fût remarquablement organisée par la SNT et pour l'A.F.P.R. par Gilles Marchand. Les 21 bateaux inscrits coururent 9 manches, dont certaines très sportives. Un agréable Dîner des Équipages, offert par l'A.F.P.R., une Remise des prix très chaleureuse, au cours de laquelle les concurrents ravis, se virent offrir, pour prolonger ces bons moments, un DVD, film reportage de la manifestation, cadeau de la SNT et, pour l'A.F.P.R., une clé USB, contenant de nombreuses superbes photos d'Yves Suinat, furent le reflet de l'excellence ambiance de ce National anniversaire.

PODIUM DE CE 60^E NATIONAL :

- 1^{er} PIERIC II (Jean- Pierre Sauvage)
2^e PIERIC VI (Philippe Burban)
3^e MUSTANG (Philippe Petit-Jean)



PROJETS 2011 : NOUVELLE MISSION

C'est au cours de l'Assemblée Générale annuelle de l'A.F.P.R. que le Président exprima le souhait qu'une commission soit constituée afin de rechercher et référencer les Requin en France, mais également dans le monde, puis que des contacts soient pris, en vu d'échanges et de rencontres. Dès lors, nous avons adressé à différentes catégories d'interlocuteurs du monde nautique (membres, chantiers navals, clubs nautiques, revues nautiques et annonceurs de l'A.F.P.R.), une lettre



adaptée pour leur demander de nous aider dans notre recherche. Nous avons déjà reçu plusieurs dizaines de réponses. Des contacts sont pris avec ceux qui ont pris la peine de nous écrire.

« Si ce projet vous intéresse et, si vous pensez pouvoir le mener jusqu'à son aboutissement, faites vous connaître ».



ET GLOU ET GLOU, IL EST DES NÔTRES !

Michel JULIEN, propriétaire du Requin APSARA n° 397, actuellement en fin de restauration, est également le propriétaire des vignobles Château Villerambert. Au cours de l'Assemblée Générale de Décembre dernier et ce afin de compléter la très prisée cuvée A.F.P.R. (Bordeaux 2005, Moulin de la Grave), Michel a généreusement offert à l'Association, 300 bouteilles de Rosé. Ce vin du Languedoc réglera les participants du 61^e National au cours du traditionnel « Dîner des Équipages ». Michel JULIEN : à remercier sans modération !

GRAND PRIX A.F.P.R. :

C'est au cours de la 74^e Assemblée Générale de notre Association, qu'après avoir donné lecture des résultats des manifestations de référence pour ce Grand Prix (Rendez-vous de la Belle Plaisance, Voiles Classiques, Lancel Classic, National Requin, Régates du Bois de la Chaise, Festival de la Voile, Voiles de Légende) le Président cita les 34 bateaux ayant concouru et annonça le palmarès tant attendu:

- 1^{er} avec 3 courses et 210 points : PIERIC II (Jean-Pierre Sauvage)
2^e avec 4 courses et 208 points : YELLOW SHARK (Laurent Conversy)
3^e avec 3 courses et 200 points : PIERIC VI (Philippe Burban)

Le premier étant absent, la demie coque « Voiles et Voiliers », fut remise au second, Yellow Shark.



BIENVENUE AU 493 ...

La société SO MUCH YACHTING, constructeur du REQUIN, a remis à son propriétaire, Gérard JEANMOUGIN, le dernier né de notre série, le n°493, « IK-METIAL ». Nous adressons à l'heureux nouveau propriétaire nos vives félicitations et lui souhaitons de grandes joies à la barre de son beau bateau.



.... ET 494

Nos amis Philippe GARRET et Henri AR-RIBART nous ont informé de la mise en chantier du numéro suivant.

Il s'agira du n° 494. Nous ne pouvons que les encourager et les féliciter, eux aussi, pour leurs efforts et vous inciter à vous porter acquéreur.



MANIFESTATIONS	DATES 2010	LIEUX	CONTACT AFPR
SEMAINE DU GOLFE	30 mai- 5 juin	Golfe du Morbihan	Y. Delbende
RENDEZ VOUS DE LA BELLE PLAISANCE	23-26 juin	Benodet	Y. Delbende
TREGOR CLASSIC	8-10 juillet	Trebeurden	Ph.Petit-Jean
VOILES CLASSIQUES	14-17 juillet	La Trinité	Y. Delbende
VOILES DE LÉGENDE	21-24 juillet	La Baule	L. Conversy
TRANS BAIE	30 juil	Baie de Bourgneuf	G. Marchand
CHAMPIONNAT NATIONAL	1,2,3 août	Pornic	G. Marchand
VOILES DE NOIRMOUTIER	5,6,7 août	Île de Noirmoutier	Ph. Archambeaud
COUPE MARIN-MARIE	6, 7, 8, 9 août	Saint Malo	Ch.Chaufour
RÉGATES DU BOIS DE LA CHAISE	12,13,14 août	Île de Noirmoutier	Ph. Archambeaud
FESTIVAL DE LA VOILE	13-15 août	Golfe du Morbihan	Y. Delbende
CLASSIQUE VIRGINIE	3, 4 septembre	Le Havre	Ch. Lachevre

Merci à Yves « Bastako » Brangoleau



DEUX REQUIN AU 50^E NAUTIC

Cela n'était jamais arrivé !!!

Cette année ce n'était pas un Requin que les visiteurs du 50^e NAUTIC, Porte de Versailles à Paris purent découvrir mais bien deux !

En effet, afin de célébrer dignement les 80 ans de la création du Requin, l'Association Française des Propriétaires de Requin et la société *So much Yachting* exposèrent, chacune sur son stand, un Requin,

Sur le stand de l'A.F.P.R. une superbe unité en bois verni *Doenna*, n° 232, construit par le chantier Bertin en 1962, apparte-



X Voiles toujours présent dans les "Séries Classiques"

Vous pouvez rester classiques tout en utilisant des méthodes modernes

N'hésitez pas à contacter X Voiles pour vos Requin, Dragon 5,50 m, 6 m, 8 m DC 20, Muscadet ect...

Voilerie X VOILES
ZA de Beslon BP 204
44505 LA BAULE CEDEX
TEL 02 40 60 47 52 FAX 02 40 42 05 50
Email info@xvoiles.com Web www.xvoiles.com



Charpentier de marine

Chantier des Ileaux
Frédéric Maingret
rue de l'écluse
85330 Noirmoutier
Tél:02 51 39 68 93
Port:06 11 74 84 45

www.chantierdesileaux.com

Restauration
Gardiennage
Construction
Ponts
Espars
Aménagements intérieurs
Achat
Vente
Conseils techniques



**Bienvenue dans notre Association
à l'heureux nouveau propriétaire !
En construction actuellement le n° 494 !**

nant à Christian Chaufour, avait bravé la météo hivernale (voir encadré p. 8) pour venir de Dinard.

De par ses lignes toujours actuelles et ... ses 9 couches de verni, *Doenna* fit l'admiration des visiteurs, qui le retrouvèrent, navigant sous spi, dans le livre *Voilier de légende, Le Requin* en vente sur plusieurs points du Salon.

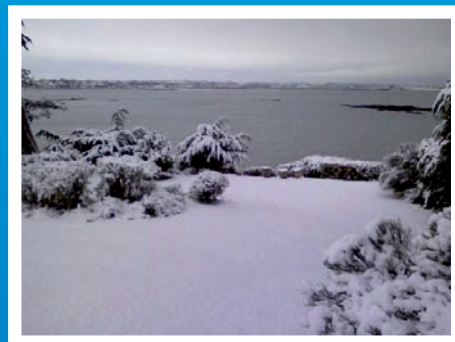
Ce stand, animé chaque jour par Olivier Charmet entouré d'une équipe renouvelée de membres de l'A.F.P.R., permet de rencontrer comme d'habitude de très nombreux admirateurs du bateau, mais aussi de nouer des contacts avec plusieurs professionnels pour l'avenir.

À quelques pas, sur le stand *So much Yachting*, on put découvrir le tout nouveau n°493, qui trouva acquéreur durant le Salon.





LE RETOUR DE DOENNA, LE SALAIRE DE LA PEUR :



Vendredi 17 Décembre, midi. Il y a 4 jours que le Salon Nautique a fermé ses portes et *Doenna* attend sagement à l'Y.C.I.F. une fenêtre météo sans neige pour rentrer à Saint-Malo. Son fidèle chauffeur Jean-Yves, avec, comme copilotes, ma femme et mon vieux labrador Pétrus, s'élancent sur l'autoroute direction Caen. Tout va bien jusqu'à Rouen où l'horizon devient noir d'encre et la radio déconseille vivement l'axe Caen-Saint-Malo. Que faire avec 2 tonnes aux fesses et que les premiers flocons tourbillonnent ?

Décision est prise de rejoindre Le Mans. Le ciel se dégage. Plein sud et l'optimisme revient au sein de l'équipage, au point que Jean-Yves n'ayant peur de rien décide d'emprunter la vieille route de Dinard à travers la Normandie profonde. Sortie de l'A 28, direction Argentan par une adorable départementale. Après Argentan, neige à gros flocons, la température chute et... début de la grosse galère. Nuit tombante, soudain la circulation s'arrête : un poids lourd est en travers d'une côte. Le sol est couvert de glace impossible de mettre un pied dehors. Après une heure d'arrêt, Jean-Yves réussit à faire repartir son attelage (vive la Tiguan et son dispositif de démarrage en côte).

La Ferté-Macé : charmante bourgade avec ses ruelles étroites et pavées en pente où *Doenna*, facétieux squal, s'est amusé à pousser la voiture et à vouloir la doubler...

Ensuite, le rêve, la neige s'arrête et la Tiguan ronronne, le Requin est redevenu placide comme une baleine, dans 2 heures Saint-Malo devrait être en vue.

Mais à la hauteur du Mont-Saint-Michel une voiture de gendarmerie barre la quatre voies : déviation, passez par la route de la côte ! Une file de voitures arrêtées, Jean-Yves les double, mais un camion en travers l'oblige à reculer sur quelques centaines de mètres. La neige redouble et il est 23h30 quand *Doenna* est déposé devant le chantier Étoile-Marine. Région parisienne/Dinard : 11h30 !

Cette nuit là, une centaine de naufragés de la route a passé la nuit dans un gymnase à Fougères



L'Atelier d'Archimède

CHANTIER NAVAL

VINCENT GAINARD

Quai Surcouf - 14230 Isigny-sur-Mer - ☎ 02 31 22 20 12



AGENCE
Les Manoirs

Gabriel Soulard

5, grande rue NOIRMOUTIER

02 51 39 09 95

ALORS... VOUS VOULEZ UN REQUIN ?

Présents depuis plusieurs années nous devenons des habitués du Salon Nautique de Paris, exposant, comme ce fut le cas cette année, un bateau en bois de 1952 et le même en polyester de 2010. Nous écoutons les commentaires flatteurs qui sont faits, la « caresse » sur les vernis accompagnant le propos.

L'amateur se dirige ensuite vers nous pour nous faire part de ses compliments « *Quel magnifique bateau indémodable* », de ses interrogations « *Est qu'il s'en fabrique encore ?* », voire de ses inquiétudes « *Cela doit être très difficile à manœuvrer et lourd en entretien ?* ».

D'autres questions reviennent également : la recherche d'un bateau et son prix, l'entretien et son coût, l'aide et les conseils de l'association.

Recherche du bateau : Savoir ce qu'est un Requin.

Bien souvent, l'éventuel futur requiniste, ne connaît pas le bateau. Il en a entendu parler, vu et admiré, a lu tout ce qui existe à son sujet, a rencontré des propriétaires de Requin et en a rêvé. S'il poursuit sa recherche, il la conduit avec des idées sinon fausses du moins assez imprécises ou incomplètes.

Ce bateau est un bateau simple à faire naviguer, stable, précis, il donne parfois des frayeurs, mais il n'est pas dangereux, pour peu que l'on prenne le temps de s'y habituer.



Tout le monde sait que c'est un bateau rustique, marin, parfois un peu impressionnant : il faut le prendre en main calmement.

Commencer par des sorties par petit temps pour ensuite pratiquer la brise. C'est une lapalissade, mais en la respectant, un certain nombre de déconvenues seraient épargnées aux skippers présomptueux.

Il n'est donc pas plus difficile qu'un autre mais il faut commencer en douceur. L'idéal serait de faire plusieurs sorties sur un autre Requin avant d'en chercher un pour soi.

Après avoir fait le tour du marché, l'amateur doit avoir une opinion précise sur le budget à consacrer à l'achat et à sa rénovation. Il faut donc qu'il ait des idées nettes en ce domaine. La consultation de l'un des charpentiers de marine qui connaissent bien le Requin est nécessaire préalablement à tout achat.

L'entretien : Lors de nos permanences, nous entendons tout et n'importe quoi sur le sujet. Je ne parlais que d'un bateau en bois en bon état général. Nos bateaux en bois sont tous âgés. Certains ont besoin d'un grand carénage, sinon d'une refonte très importante. Ces travaux de toute manière sont hors de portée d'un amateur, même bon bricoleur. Les chantiers sont là pour cela et nous pourrions vous diriger vers ceux qui nous paraissent les plus sérieux.

Mais en l'espèce, nous ne considérons donc que le bateau en bon état dont il faut faire l'entretien annuel : préparer la carène, refaire la peinture de la coque, les vernis, le pont, l'intérieur du cockpit, etc.

Tout cela n'est pas sorcier à condition d'y réserver quelques jours en fin de printemps. Il faut surtout que le temps soit beau et sec pour que vos vernis et pein-

tures sèchent normalement. Passer un coup de papier de verre sur l'ensemble de ce qui est peint ou vernis, dépoussiérer, boucher et reprendre les petites imperfections tout cela est rapide, en gros huit à dix heures.

Passer ensuite les peintures et vernis, comptez une dizaine d'heures, ensuite reprendre, figoler, réviser encore deux ou trois heures.

Vous voyez que le temps total est très raisonnable, disons une trentaine d'heures au plus, mais le mieux est « d'étaler » cela sur quatre ou cinq jours pour que entre chacune de vos interventions la peinture, ou le vernis, ait bien le temps de sécher.

Le coût : si vous faites votre entretien vous même, la dépense sera modérée. Le bateau est long, mais il n'est pas gros. Normalement avec un pot d'antifouling, un autre pour les œuvres mortes, encore un pour le vernis et un petit pour le pont, l'affaire est faite. Ajouter évidemment les petites fournitures : papier de verre, diluant, enduit, pinceaux, etc...

Vous verrez que si vous faites ce travail vous même non seulement ce sera tout à fait abordable, mais surtout vous connaîtrez votre bateau parfaitement. Il n'aura pas de secret pour vous, vous connaîtrez ses points forts et ses points faibles et c'est essentiel.

C'est du travail, mais aussi un moment très agréable. Les vacances arrivent, le rêve prend forme et vous savez qu'avec votre magnifique Requin vous allez être admiré !!!

L'aide et les conseils de l'association : la recherche d'un bateau, votre décision d'acquiescer celui ci plutôt qu'un autre sont de votre ressort. Nous pouvons vous communiquer la liste des Requin à vendre et vous mettre en rapport avec leurs propriétaires.

Nos conseils porteront plus sur les points qu'il faut examiner lors de cet achat, sur les chantiers que nous connaissons, sur l'utilisation du bateau, etc... Vous aurez également à cet instant des questions à poser, nous y répondrons ou vous dirigerons vers ceux qui pourront vous renseigner parfaitement.

Alors, n'ayez pas peur, touchez du doigt votre rêve de toujours : achetez un Requin !





MON PREMIER SPI OUEST FRANCE !

L'idée de participer au Spi avec notre Requin m'est venue dès la rentrée scolaire en discutant avec un ami, passionné par la voile comme moi. J'avais entendu parler du Spi sans jamais pouvoir y participer pour différentes raisons.

J'ai commencé d'abord par demander l'autorisation parentale afin d'utiliser *Peau Rouge* pour courir.

Après avoir obtenu l'accord « enthousiaste » de papa commencèrent les complications. Pour pouvoir m'inscrire, il me fallait obtenir un certificat de jauge pour le bateau, chose qui fût bien difficile. En effet, les informations demandées sont très techniques et très précises. Je remercie toutes les personnes que j'ai pu contacter (Philippe Petit-Jean, Gilles Marchand et beau-



coup d'autres, je ne vais pas tous les citer) afin de glaner les informations qui manquaient.

Deux semaines avant le jour J, je parvins à récupérer ce précieux certificat.

Je pouvais ainsi officiellement m'inscrire. Il me fallait ensuite gérer le bateau basé à Noirmoutier afin de le transporter à la Trinité (merci Papa !)

Premier jour :

Départ à 5h du matin avec le requin sur la remorque direction la Trinité pour la mise à l'eau et boucler l'inscription. Malgré



quelques problèmes dûs à notre assureur, en fin d'après-midi, nous sommes officiellement inscrits en IRC5 en compagnie de 47 autres bateaux mais aucun autre requin malheureusement.

Première sortie sur l'eau dans l'après-midi afin que l'équipage composé d'étudiants de l'ECAM Rennes découvre le bateau et le prenne en main.

Deuxième jour :

Les choses sérieuses commencent, émarquement à 8h30 et mise à dispo sur l'eau à 11h00. Nous nous retrouvons sur le cercle C en compagnie de M34, de Grand Surprise, de 31.7 et des bateaux inscrits en IRC4. Après beaucoup de rappels généraux dans toutes les catégories, montrant combien les équipages ont hâte de s'affronter, nous passons la ligne prudemment vers 13h pour la première manche suivie d'une seconde dans la foulée avant une rentrée au port avec toute la flotte. Bilan de la journée : l'équipage prend ses marques et ne peut que progresser avec des places de 29 et 32°.

Troisième jour :

Pétrole annoncée, nous décidons de tenter un coup de poker en mettant notre génois léger que nous n'avons jamais utilisé et qui date de l'époque de l'ancien propriétaire. Le jury lance un départ dès 10h30 mais est obligé après un bord de prés, d'annuler la manche pour tout le monde sauf les M34 qui finissent péniblement leur boucle sous les huées du reste de la flotte à la VHF. Nous devons subir trois heures d'attente sur l'eau sous le soleil espérant le thermique annoncé.

16h le vent se montre enfin mais le jury décide de nous envoyer sur un parcours côtier. Nous n'aimons pas, mais bon!



Départ au milieu de la flotte mais un bord de prés qui n'en finit pas et sur lequel nous voyons les bateaux passer les uns après les autres sans rien pouvoir faire ! Arrivés à la première marque l'équipage n'a pas le moral, moi le premier, notre coup de poker est un gros échec.

Mais sur les 3 bords restants (travers, travers et vent arrière) le moral remonte en flèche, nous arrivons à tenir les 31.7 et apercevons les voiles de nos plus proches concurrents. Malgré tous nos efforts nous finissons 37°.

Bilan de la journée: le génois léger finira en sac et retour à l'ancien pour les deux prochains jours.

Quatrième jour :

Départ repoussé à 14h pour manque de vent, première manche avec 5 nœuds sur l'eau.

Départ catastrophique sous tout le monde, arrêté et ne pouvant se dégager. La fin de la manche est plutôt une promenade car nous savions que nous ne pouvions rien espérer et finissons 41°.

Seconde manche, enfin un bon départ, nous nous retrouvons dans la meute et pouvons vraiment défendre nos chances. Manche très tendue dû au faible vent mais nous terminons 22° (yes!). Bilan de la journée : une manche encourageante montrant que nous pouvons jouer avec tout le monde.

Cinquième et dernier jour :

Emargement à 7h30, mise à dispo à 9h. La fatigue commence vraiment à se faire sentir, 2 manches courues, résultat : des places de 29 et 33.

Nous espérions mieux pour ce dernier jour mais l'équipage rentre au port satisfait de ces quatre jours de course.

La course au grutage commence, n'ayant pas de moteur, nous n'arrivons pas dans les premiers et nous avons dû attendre avec patience notre tour. Papa essaye de gérer le déplacement de la remorque vers la grue mais chaque fois qu'il l'abandonne pour nous aider à préparer le bateau pour sa sortie de l'eau, elle recule ! Fairplay les concurrents ! 17h le bateau est prêt à partir, retour à Noirmoutier et fin de l'expérience.



Bilan de mon Spi : une expérience extraordinaire et des souvenirs pleins la tête : un chenal de la Trinité rempli de bateau partant naviguer tous sous spi, des bateaux magnifiques, environ 450 bateaux sur l'eau. Expérience à refaire avec d'autres Requin afin de rendre la course plus intéressante. Le Requin n'est pas passé inaperçu au milieu de cette foule de bateau. On m'a demandé plusieurs fois quel était mon bateau et j'ai reçu aussi beaucoup de compliments des équipages.

Le résultat n'est pas extraordinaire mais après ne pas avoir navigué dessus pendant deux ans il m'a fallu retrouver mes marques surtout en tant que barreur. À priori je pensais que le Requin serait plus performant que les autres au prés et moins aux allures portantes et ce fut étonnement le contraire, du moins pour nous.

Ce premier Spi ne sera pas mon dernier, je l'espère et pourquoi pas de nouveau sur *Peau Rouge*.



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, la 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



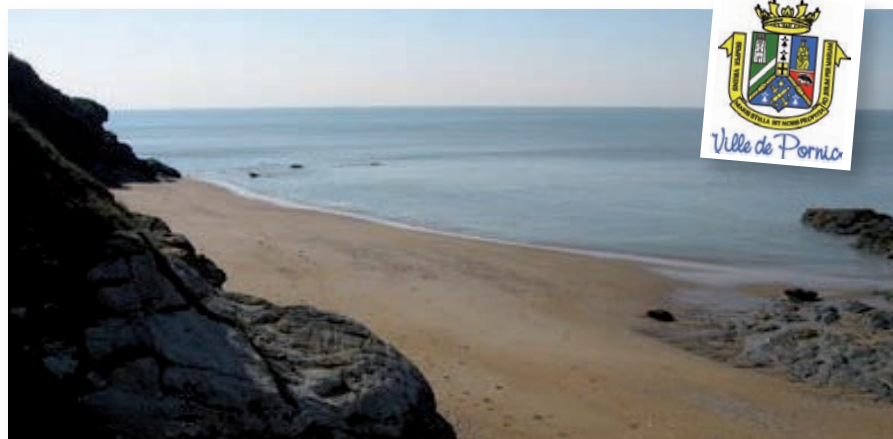
LE NATIONAL REQUIN 2011 À PORNIC

En 2009 nous avions le désir de courir notre National à Pornic. Pour des raisons diverses nous n'avions pu mener à bien ce projet.

Cette année la nouvelle équipe du port, le Club Nautique de Pornic et les responsables des événements nautiques de la Ville ont accepté de soutenir notre manifestation et nous nous en réjouissons tout particulièrement. Ce National 2011 se déroulera du lundi 1^{er} au mercredi 3 août. Un prologue s'y ajoutera le samedi 30 juillet.

PROGRAMME :

• **Samedi 30 juillet** : La TRANSBAIE, prologue du National organisé par l'AFPR et le CNP. Elle consistera pour ceux qui le voudront, et nous souhaitons qu'ils soient le plus nombreux possible, à participer à cette régates non officielle, reliant l'Île de Noirmoutier à Pornic. Départ à 13h au large de la Plage des Dames à Noirmoutier pour une arrivée devant le port de Pornic vers 14h30 avec des passages de marques obligatoires. À 15h30 nous rejoindrons une autre manifestation, « Les Voiliers de Légende » organisée par la Royal Old qui s'achèvera par une remontrée du vieux port sous forme de parade. Une remise des prix pour les gagnants de la TRANSBAIE des Requin est prévue vers 16h. Tous les participants à la TRANSBAIE seront conviés à un apéritif suivi d'un dîner offert par la Municipalité de Pornic.



Nous aurons la possibilité de faire remorquer nos bateaux jusqu'au nouveau port de la Noëviellard où des places nous seront réservées jusqu'au jeudi 4 août non inclus.

• **Dimanche 31** : journée libre et apéritif de bienvenue offert par la municipalité à 19h dans le club house du CNP (PC course) du port de la Noëviellard.

• **Lundi 1^{er} août** : Briefing au PC course à 9h30 et mise à disposition à 11h30. Soirée libre

• **Mardi 2 août** : Mise à disposition au PC course à 10h et début des régates. Dîner offert par le CNP à partir de 19h30.

• **Mercredi 3 août** : Mise à disposition au PC course à 10h et dernier signal à 15h. Remise des prix au PC course à partir de 18h précises au phare de la SNSM sur le port suivi d'un apéritif offert par la Municipalité de Pornic en présence de Monsieur Philippe Boënnec député maire de Pornic et ses adjoints Madame Christiane Van Goethem et Monsieur Jacques Gheerbrant.

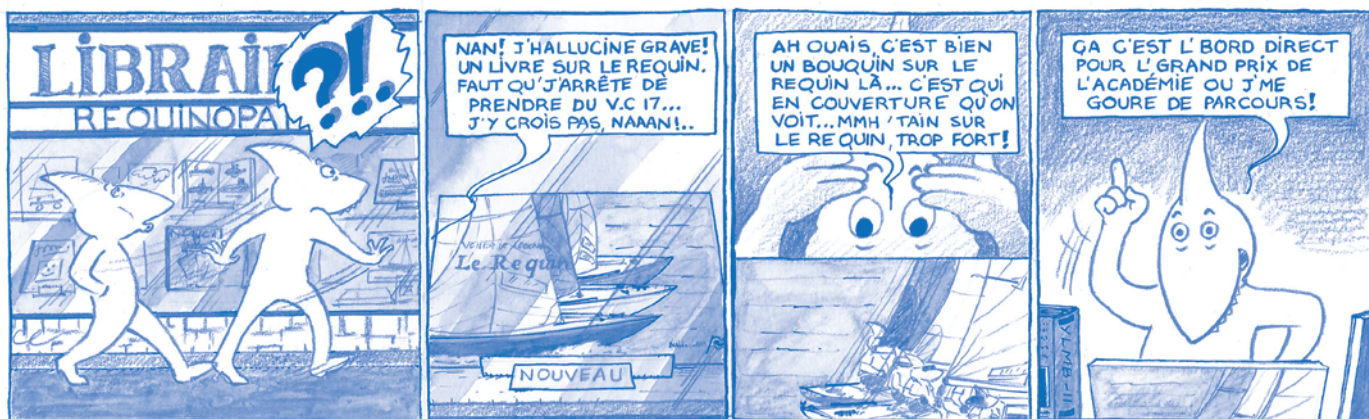
Grutage : ceux-ci sont à la charge des participants et le coût négocié de l'engin de levage est de 120 € de l'heure. Quatre grutages par heure sont possibles à condition que les bateaux se présentent à la suite des uns des autres. Il est donc important que les grutages se fassent d'une manière groupée.

Parking des remorques : il sera impératif de laisser les remorques sur un enclos technique fermé mis à la disposition par la Mairie.

Parking des voitures : il sera impératif de laisser nos voitures sur un parking situé à 5 minutes à pied du port.

Nous sommes sûrs que ce NATIONAL REQUIN 2011 sera un succès et espérons battre le record du plus grand nombre de bateaux inscrits soit 35 bateaux, ou plus...!

Et n'oubliez pas DE VOUS INSCRIRE LE PLUS TÔT POSSIBLE, cela facilitera notre travail d'organisation.



L'AVIS DU CHARPENTIER DE MARINE

Entretien avec Vincent GAINARD de l'Atelier d'Archimède à Isigny le 26 avril 2011.

Vincent quel est votre parcours ?

J'ai pratiqué tôt et depuis longtemps la voile, en croisière surtout. Simultanément j'ai suivi plusieurs formations aux métiers du bois et assez rapidement une connexion s'est faite entre ma passion pour la voile, les bateaux et ma formation professionnelle. J'ai pu aussi parfaire cette formation en travaillant dans une association qui restaure des bateaux anciens.

Pourquoi Isigny ?

Isigny, parce que cet endroit est bien, proche de la mer et tranquille. J'ai eu l'opportunité de pouvoir louer au Département cet atelier qui s'occupait déjà de bateaux en bois. Mon prédécesseur, Monsieur Buisson était un spécialiste de Doris et de Picoteux.

Je peux utiliser les abords immédiats du chantier, la cale. Le bâtiment est d'une taille suffisante pour ce que j'ai à faire.

Quel est le développement de votre chantier ?

Le chantier n'a pas de spécialité. Je restaure les bateaux pour qu'ils soient le plus proche possible de ce qu'ils étaient au départ. Que ce soient des bateaux de plaisance ou de travail, que ce soient des bateaux en bois ou en polyester. Je n'ai pas d'a priori. De ce fait et, compte tenu de la taille de mes installations, mon activité est stable.

Quelle est ta philosophie en matière de restauration de bateaux ?

Sans vouloir choquer, je dirais que je ne fais que ce qui me plaît !



Que ce soit en matière d'esthétique ou de technique. Je veux respecter le bateau, ce pourquoi il a été fait. Quand on me demande des aménagements ou des restaurations sans rapport avec ce qui a été fait à l'origine, je refuse de le faire et je l'explique à mon client qui souvent me comprend ! Il faut aussi respecter la fonctionnalité du bateau quel qu'il soit, quelle que soit sa destination. Il faut être cohérent dans tous les domaines.

Avec cette approche quelle est l'avenir de la restauration ?

Il est évident que globalement les gens ont compris que les bateaux font partie de notre patrimoine. Cette prise de conscience est un fait. Et à l'avenir je ne pense pas que l'on assiste à une baisse de l'effort de restauration actuellement en cours. On restaurera les bateaux en bois et ceux en polyester et puis en d'autres matériaux. C'est une activité pérenne.

Certes avec la baisse de l'importance de la pêche l'activité pourra subir un certain ralentissement dans ce domaine.

Votre expérience de restauration de Requin, ou de quillards de régates ?



J'ai restauré plusieurs Dragon, et de très nombreux bateaux classiques. Je connais maintenant bien ce genre de bateaux, le bordage rivets cuivre sur membrure ployée n'a plus de secret pour moi.

J'ai travaillé sur deux coques tout aussi classiques : un plan Sergent de 1940, 8 m de long, et un canot norvégien de la même époque. Actuellement je restaure un Requin déjà ancien, le n° 89, de 1948, qui avait subi de gros dommages l'an dernier. Ce bateau était allé heurter un caillou et avait même coulé. Après avoir été sorti de l'eau, sur le conseil d'amis communs que nous avons dans une autre association qui s'occupe du Patrimoine maritime (AMERAMI), le propriétaire nous a choisi.

Nous avons flipoté et restauré la coque, déquillé le bateau. Le lest a été reposé avec des boulons neufs. Un gros travail. Un nouveau mat en bois est en fabrication...

C'est un travail très intéressant et que nous aimons. Le Requin ne pose pas d'autres questions que les autres bateaux classiques.

Ce qui est notre métier.





LA VIE DE L'ASSOCIATION

C'est en 1935, soit un an après l'arrivée du premier Requin en France, que les quelques propriétaires de l'époque décidèrent de créer une association appelée tout naturellement Association Française des Propriétaires de Requin (A.F.P.R.).

76 ans plus tard, des passionnés, tout aussi amoureux du Requin que leurs prédécesseurs, perdurent leurs actions.

Le Comité actuel, composé de 11 membres, présidé, depuis 2001 par Philippe Petit-Jean a pour objectifs la pérennité de la Classe, la sauvegarde et le respect de ses instances et la promotion du Requin. Pour ce faire, il se réunit mensuellement pour une séance de travail au Yacht Club de France.



YCF, le comité au travail

Les membres du Comité se voient confier des missions. Ils en rendent compte au cours de l'Assemblée Générale annuelle. Exemple récent : restructuration des statuts.

Bien que répétitifs, 2 missions demandent chaque année un soin tout particulier : le National, championnat de notre classe et la présence au Nautic de Paris.

Après un vote collégiale afin de choisir le site du prochain National, l'organisation en est confiée à Gilles Marchand. (voir encadré).

Après un vote collégiale afin de décider de la présence, ou non, de l'A.F.P.R. au Nautic de Paris, l'organisation en est confiée à Olivier Charmet. Ce dernier assure les contacts avec les responsables du Salon pour le choix du stand, les tractations financières, le choix du bateau, son transport et organise une équipe qui assurera une présence tout au long de l'événement.

Concernant la promotion et la communication : 3 grands axes ont été tracés.

• **LE BULLETIN** : tiré à 1 000 exemplaires, ce « 20 pages couleur » envoyé à tous les membres, annonce l'arrivée de la saison estivale. Olivier Charmet et Philippe Petit-Jean en assurent le contenu, la mise en page étant confiée à Valérie Dubus, maquettiste. Sa large diffusion au Nautic séduit de plus en plus de partenaires.

• **LE SITE INTERNET** : créé par Stephan Julienne, ce site est rapidement devenu, par son nombre de visites, une référence sur la toile nautique. Les internautes peuvent y échanger, trouver des bateaux à vendre, voir les plans du Requin, de nombreuses photos ect... Stephan, accaparé par de nouvelles obligations professionnelles, vient de transmettre le flambeau à une nouvelle jeune équipe : Aurélien Fradet et Charles Archambeaud.



Charles Archambeaud

• **LA NEWSLETTER** : Charles Archambeaud a repris les rênes de cette lettre, initialisée par Laurent Conversy.

Elle est un lien mensuel et électronique entre l'A.F.P.R. et ses membres, mais également avec plus de 500 adresses mails (clubs, chantiers, publications, partenaires, ...)

Au cours de l'A.G., le Président énonce la mission attribuée au Comité pour l'année à venir. Ainsi en 2009, évoqua-t-il l'idée de la création du **premier livre** édité sur le Requin. Un an après, à l'A.G. 2010, Olivier Charmet et Philippe Petit-Jean purent présenter ce livre, comportant l'histoire du Requin, illustré de plus de 250 photos d'Yves Suinat, édité par l'A.F.P.R. à 500 exemplaires.

Mission 2011, à étaler sur plusieurs années : recenser tous les Requin en France puis à l'étranger. Long travail de recherche afin de dénicher tous les bateaux, dans tous les coins.

Autre mission collective et d'importance, activée tout au long de l'année : la recherche de partenaires financiers. L'A.F.P.R. a impérativement besoin d'eux afin d'équilibrer son budget.

En cette « Année Européenne du bénévolat », que le Comité de Direction de l'A.F.P.R. soit remercié pour son travail et sa disponibilité suivant les principes du bénévolat : « service sans buts lucratifs, en total désintéressement, sans visées personnelles ».



Ph. Petit-Jean et O. Charmet
Les co-auteurs du livre.



SI UN NATIONAL M'ÉTAIT CONTÉ



Toute l'histoire d'un National commence au National précédent et la première question que nous nous posons est : quel sera notre prochain terrain de jeu ?

Lors de notre première réunion de bureau en septembre chaque membre présent émet des suggestions que nous discutons pour arriver, très démocratiquement, à un consensus de deux ou trois choix possibles.

Votre serviteur se retrouve alors confronté à la première difficulté de la démarche et tel un colporteur de commerce se met en route pour contacter les présidents des différents clubs sélectionnés.

Après plusieurs échanges téléphoniques, échanges de courriers, de mails, il m'est très utile d'aller visiter le club qui semble le mieux à même de nous accueillir et rencontrer ses dirigeants. Je leur soumetts alors notre cahier des charges (voir photo haut) base de discussions souvent animées. Bien entendu l'objectif premier est que le club organisateur tienne compte le mieux possible des possibilités financières de notre association. C'est en général sur ces aspects que portent nos discussions les plus âpres.

Pour l'avoir plusieurs fois expérimenté ce n'est pas la tâche la plus facile, les idées des uns n'étant pas celles des autres... Lors de notre assemblée générale, au moment du Nautic de décembre, nous annonçons alors à nos gentils membres la localisation probable de notre prochain National.

Courant mars, commencent alors les réunions avec le club, la mairie, le port d'accueil ainsi que les différents partenaires qui nous aideront à parfaire la bonne organisation de notre championnat. Cette phase continue jusqu'au jour J. Elle est jalonnée de détails divers et variés :

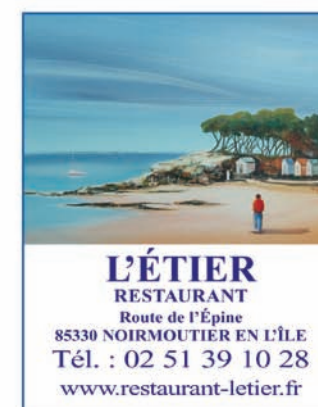
Chaîne d'inscription, jauge des voiles (voir photo bas), festivités à terre, apéritifs, dîner des équipages, remise des prix, sécurité mer, photographes, avis et instructions de course, communication, invitations des officiels, affiche, parkings voitures et remorques, grutages, qui fait quoi quand et où etc...etc... bref de quoi s'occuper un tant soit peu.

MAIS LE PLUS DIFFICILE, POUR NOUS, ORGANISATEUR EST DE SAVOIR QUI S'INSCRIRA ET PARTICIPERA AU NATIONAL.

80 % d'entre vous, hélas, s'inscrivent au dernier moment et je vous laisse imaginer la difficulté supplémentaire que cela procure. Donc, un seul leitmotiv, inscrivez-vous le plus tôt possible et nous continuerons ainsi à améliorer notre organisation au profit de tous.

À très bientôt sur l'eau et, entre nous, je penserai légitime que Fancy Free bénéficie d'un handicap favorable car organiser et courir ne vont pas bien ensemble. Ceci explique probablement ses performances modestes mais, comme disait notre cher ami Coubertin, le principal est de S'INSCRIRE et de PARTICIPER...

Gilles MARCHAND, Fancy Free, FRA 478.





LE RIPAM EXPLIQUÉ À MON FILS PLAISANCIER

Dis Papa, c'est quoi un navire ?

Facile !

Règle 3 – Définitions générales a) Le terme navire désigne tout engin ou tout appareil de quelque nature que ce soit, y compris les engins sans tirant d'eau, les navions et les hydravions, utilisés ou susceptibles d'être utilisés comme moyen de transport sur l'eau.

C'est dans le RIPAM, une planche à voile et un pédalo sont des navires.

RIPAM ? Il s'agit du Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer que tous les navigateurs devraient connaître en théorie.

En pratique, les plaisanciers « voileux » n'en connaissent que deux ou trois règles et les marins du commerce qui doivent le connaître « par cœur » quand ils passent leurs examens (c'est éliminatoire) ne se souviennent sans doute que de l'essentiel.

En effet, dans sa version américaine le « ColReg » fait 229 pages et dans l'Alma-



nach du Marin Breton 8 pages mais en tous petits caractères !

Le RIPAM est divisé en cinq parties comportant 38 règles il est complété par quatre annexes.

Au-delà de son utilité maritime, ce document peut intéresser le logicien mathématicien car c'est aussi une construction intellectuelle analogue, toutes proportions gardées, avec la théorie des nombres : à partir des axiomes (ZFC comme Zermelo-Fraenkel-Choix) qui sont ici les définitions générales (règle 3), tout est construit logiquement.

On attend bien sûr le navigateur logicien qui comme Kurt Gödel montrera l'incomplétude du RIPAM !

Ce monument de la pensée maritime ne s'est pas fait en un jour.

Avant le XIX^e siècle, avec les voiliers en bois relativement lents, il n'était pas nécessaire d'avoir des règles pour éviter les abordages. La situation a changé avec les navires à propulsion mécanique plus rapides et la croissance du trafic. Ainsi et brièvement :

- **1846** : Steam Navigation Act des britanniques, les vapeurs se croisent par bâbord, les vapeurs évitent les collisions en venant sur tribord et les voiliers bâbord amures laissent passer les voiliers tribord amures,
- **1848** : les vapeurs doivent montrer des feux verts et rouge respectivement à tribord et à bâbord ainsi qu'un feu blanc en tête de mat,
- **1863** : les Anglais et les Français mettent en place les « Articles » qui comportent des règles plus précises qui sont adoptées par plus de 30 nations maritimes,
- **1889** : les États-Unis convoquent une Conférence Maritime Internationale et les règles de la Conférence de Washington sont en vigueur en 1897, elles introduisent les signaux sonores (terme générique « sifflets »),
- **1929** : Conférence Internationale sur la Sécurité de la Vie en Mer (SOLAS – Safety of Life at Sea),
- **1948** : nouvelle conférence SOLAS, deuxième mat et feu de mat pour les navires à propulsion mécanique de longueur supérieure ou égale à 50 m, le feu de poupe blanc pour presque tous les navires, etc.,
- **1972** : Plusieurs conférences internationales conduisent aux Réglementations Internationales pour la Prévention des Collisions en Mer (72 COLLREGS) qui sont

imposées par l'Organisation Maritime Internationale à tous les navires.

• **Depuis 1972**, des révisions ou amendements à la marge (pour les navions par exemple).

Ça sert à quoi sur mon voilier ?

Il y a les règles de barre que tu connais, laisser passer un tribordais par exemple, mais il y a beaucoup de choses que tu ignores, comme les autres plaisanciers, par exemple on ne parle jamais de priorité mais de privilège ; je reproduis ci-après la Règle 18 dans laquelle tu verras que ton voilier n'est pas toujours privilégié :

Règle 18 – Responsabilité réciproque des navires

Sauf dispositions contraires des règles 9, 10 et 13.

a) Un navire à propulsion mécanique faisant route doit s'écarter de la route :

- d'un navire qui n'est pas maître de sa manœuvre,
- d'un navire à capacité de manœuvre restreinte,
- d'un navire en train de pêcher,
- d'un navire à voile.

b) Un navire à voile faisant route doit s'écarter de la route :

- d'un navire qui n'est pas maître de sa manœuvre,
- d'un navire à capacité de manœuvre restreinte,
- d'un navire en train de pêcher,

c) Un navire en train de pêcher et faisant route doit, dans la mesure du possible, s'écarter de la route :

- d'un navire qui n'est pas maître de sa manœuvre,
- d'un navire à capacité de manœuvre restreinte,

d) :

I. Tout navire autre qu'un navire qui n'est pas maître de sa manœuvre ou qu'un navire à capacité de manœuvre restreinte doit, si les circonstances le permettent, éviter de gêner le libre passage d'un navire handicapé par son tirant d'eau, qui montre les signaux prévus à la règle 28.

II. Un navire handicapé par son tirant d'eau doit naviguer avec une prudence particulière, en tenant dûment compte de sa situation spéciale.

e) Un hydravion amerri doit, en règle générale, se tenir largement à l'écart de tous navires et éviter de gêner leur navigation. Toutefois lorsqu'il y a risque d'abordage, cet hydravion doit se conformer aux règles de la présente partie

f) :

I. Un navion doit, lorsqu'il décolle atterrir ou vole près de la surface, se maintenir à bonne distance de tous les autres navires et éviter de gêner leur navigation.

II. Un navion exploité à la surface de l'eau doit observer les règles de la présente partie en tant que navire à propulsion mécanique.

Donc dans 3 cas je ne suis pas prioritaire ?

Privilegié ! Il y aussi des cas particuliers, comme les chenaux étroits (règle 9).

Mais comment savoir la situation des prioritaires ?

Privilegiés ! Il faut connaître leurs marques spéciales de jour et leurs feux spéciaux de nuit (règles 23 à 31)

Ben dit donc !

J'ai oublié les trains de remorques (règle 24), de nuit si tu ne fais pas attention aux marques, tu crois passer entre deux navires et tu te prends la remorque dans l'étrave ou le mat !

Faut tout lire ?

Pas forcément, dans l'Almanach 2010 regarde bien les pages 19, 22 et 23. Voir Règles 3 h) et 28.



USHIP
VOTRE ACCASTILLEUR CONSEIL N°1

VOILERIE BURGAUD

Vêtements de mer

Accastillage

Décoration

Voilerie

Electronique

Bricomer

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

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

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

Sur le port

LE CAFE NOIR

NOIRMOUTIER

02 51 39 00 75

JouéClub
la passion du jouet

600 m2
de jeux et jouets
Puériculture
(location - vente)

Parking Intermaché
Ile de Noirmoutier
02 28 10 08 26

ENCRE BLEUE
HELLIO
LIBRAIRIE
PAPETERIE
PRESSE

2 Place de l'hôtel de ville
85330 NOIRMOUTIER
Tél : 02 51 39 00 68

À VENDRE

85 - MAYA - de Rosny 1949

Coque acajou, stratifiée époxy.

Boulons de quille inox neufs.

Accastillage Harken.

1 grand-voile, 2 génois, 2 spis.

→ Prix : 5 000 €

Contact : Jean Quéveau au 06 15 99 64 69



230 - MEIJE - Pouvreau 1961

Coque acajou riveté, pont entoilé, accastillage origine, mat et bôme en spruce, régulièrement entretenu par « CHARLES MARINE » et hiverné sous hangar. Voiles d'origine MARIOLE, 2 spis anciens, 1 spi plus récent, 1 jeu de Voile NORTH Neuf en dacron.

→ Prix : 17 000 €

Contact : 06 85 08 47 89 ou

christian.pauchet@notaires.fr.



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

320 - CYRANO - Pouvreau 1964

Coque acajou rivetée cuivre. Boulons de quille inox récents. Mât et bôme ALU.

Voiles X Voiles de juillet 2004.

→ Prix : 13 500 €

Contact : Patrick Jouclas au 06 30 34 87 03



238 - ERIKA - Pouvreau 1957

Bois Sipo, mat Spruce, pont teck, ferrure bronze, jeu de voile complet.

Restauration 2007: coque, pont, vernis, boulons de quille, etc... Visible Sète (34)

→ Prix : 15 000 €

Contact : jeanphilippe.lauzin@sfr.fr

ou 06 15 32 49 14



329 - JONAS II - Pouvreau 1965

Bois époxis, très bon état, équipement et jeu de voiles complets

→ Prix : 25 000 €

Contact : Dominique Chemineau, Clos le

Vigneau, 37210 Vouvray au 06 29 34 43 17



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 au 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



454 - SOLVEIG - Pouvreau 1970

Coque vissée-collée, très bon état.

Boulons quille inox, cadènes renforcées.

Accastillage Harken.

→ Prix : 23 000 €

Contact : A. Matrand au 06 09 93 74 61



Bordeaux Cuvée Spéciale A.F.P.R

« Château Moulin de la Grave » 2005

Caisse de 6 Bouteilles

Caisse de 12 Bouteilles



36 €

70 €

LIVRE

Voilier de légende,

Le Requin



35 €

frais de port 0,45 €

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



Manutention

Transport

Mise à l'eau

Mâtage

Réparation

Charpente marine

Polyester, Grément

Mécanique

Gardiennage

Sous hangar & extérieur

Vente

Accastillage



Île de la Garenne

Kercabellec – 44420 Mesquer

Tél. 02 40 42 52 10 – 06 81 92 63 23

Fax 02 40 42 52 17

Spécialiste du Requin bois

**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

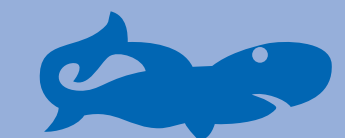
manifestations parrainées par l'AFPR,

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 Brangleau

MISE EN PAGE

royeredubus.com

ONT PARTICIPÉ À CE NUMÉRO :

Olivier Charmet, Christian Chaufour,

Félix Doumenc, Gilles Marchand,

Yves Suinat, Patrice Urvoy, Publidécor.

Remerciements à tous les annonceurs

qui nous ont accordé leur confiance

pour ce nouveau numéro.

Ce bulletin a été imprimé par OFFSET 5 édition

85150 La Mothe-Achard - 02 51 94 79 14



NATIONAL REQUIN 2011

PORNIC
Du 1 au
3 AOÛT
2011



www.classe-requin.fr

