

JOURNAL DE L'ASSOCIATION FRANÇAISE DES PROPRIÉTAIRES DE

REQUIN





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 2012	p. 5
Le Requin au salon	p. 6-7
Technique	p. 8-9
L'avis de l'architecte	p. 10
Recensement	p. 11
Championnat National	p. 12
Du bout du monde	p. 13
Savoir faire	p. 14-15
La vie de l'association	p. 16-17
Petites annonces	p. 18
Boutique	p. 19

Crédits photos : Couverture,
pages 2,3,4,6,7,12 : Yves Suinat

NAISSANCE ET RENAISSANCE

Sur notre stand du Salon Nautique, j'ai pu cette année encore, mesurer l'engouement, toujours présent et vif pour le Requin. Les uns se souvenant, les autres, plus jeunes, le découvrant, tous « fans » de son élégante silhouette.

Afin de nous expliquer « Comment ça marche », un expert, l'architecte naval Guy Ribadeau-Dumas nous apporte, dans ce bulletin, ses appréciations sur notre bateau.

Le recensement, mission de longue haleine, commence à porter ses fruits et ce grâce aux renseignements engrangés et communiqués par tous et, particulièrement par les chantiers, véritables agents relayeurs. Sept d'entre eux, associés à l'A.F.P.R., nous ont permis de faire connaître à nos membres des Requin en difficulté ou à vendre.

Deux de nos amis (Michel et Michel) sont, comme disent nos cousins Québécois, « tombés en amour » pour le Requin. Sans se connaître, ils ont eu le même parcours. Après avoir acquis une unité vieillissante, ils se sont lancés, dans une folle aventure, sa restauration. Nous leur ouvrons nos colonnes afin qu'ils nous fassent partager leurs passions et montrent à de futurs qu'avec une vraie motivation et un minimum de savoir-faire, on peut aller au bout de ses envies et passer ainsi du rêve à la réalité. C'est grâce à de tels passionnés que notre série perdure depuis plus de 80 ans et que nos bateaux font encore l'admiration de tous.

En parallèle à ces sauvetages, des Requin neufs voient le jour. Deux unités vendues durant le Nautic ! Bienvenue, notre Association à leurs nouveaux propriétaires.

Enfin, la saison commence ! Pour les « régatiers », c'est le moment de cocher, dans leur agenda, les prochaines courses : Bénodet, La Trinité, Noirmoutier, etc... sans oublier notre rendez-vous National à La Baule.

Pour tous bonne navigation et bon été.

Philippe PETIT-JEAN

Pour illustrer pleinement le titre de cette page, l'A.F.P.R. souhaite la bienvenue à Charlotte et Vasco, Raphaël, Margot et Émeline. Félicitations aux parents et aux grands-pères Philippe A. et Ghislain V.



RETOUR SUR LE 61^E NATIONAL REQUIN

Ce Championnat a vu s'affronter 20 participants en Baie de Bourgneuf. Il fut remarquablement orchestré par le CNP et tout particulièrement par Alain Jérôme BARTIER, secondé par Yves LORBER. Rarissime et très encourageant, 6 premiers différents (Pieric II, Atalante, Morgan, Piéric VI, Mustang et Tanagra III) aux 6 courses courues. Les réceptions à terre ont permis d'apprécier le rosé Château Villambert offert par notre ami Michel JULIEN. De nombreux cadeaux dont les précieuses photos d'Yves SUINAT ont récompensés les participants.

PODIUM DE CE CHAMPIONNAT :

- | | | |
|-----------------|-----------|---------------------|
| 1 ^{er} | PIERIC II | Jean-Pierre Sauvage |
| 2 ^e | ATALANTE | Véronique Protat |
| 3 ^e | MORGAN | Bruno Tantet |



Philippe Petit-Jean, Alain Jérôme Bartier et Philippe Boennec, Maire de Pornic à la remise des prix.



Les heureux équipages du Podium.

GRAND PRIX A.F.P.R. :

32 bateaux ont concouru au cours de 8 manifestations de référence (Rendez-vous de la Belle Plaisance, Voiles Classiques, Voiles de Noirmoutier, National Requin, Régates du Bois de la Chaise, Festival de la Voile, Voiles de Légende et la Coupe Virginie Hériot)

- | | |
|--|-------------------|
| 1 ^{er} avec 4 courses et 246 points | |
| ATALANTE | Véronique Protat |
| 2 ^e avec 4 courses et 237 points | |
| AGATHE | Jean Loïc Berthet |
| 3 ^e avec 4 courses et 218 points | |
| PETER PAN | Denis Jaegel |



Un trophée a été remis à Veronique Protat au cours de l'AG.

BIENVENUE AUX 495 ET 496

Excellent Salon pour la société So Much Yachting. Pas moins de 2 Requin vendus cette année. « RHEA, FRA 494 » et « RES-KATOR, FRA 495 » iront grossir la flotte de Méditerranée. Une nouvelle coque est déjà en fabrication.



LISSAC

Après plus de dix ans de présence, la société Lancel se désengageant des événements nautiques, le CVBC a noué un nouveau sponsoring avec la société d'optique Lissac. C'est au cours du Nautic que ce partenariat fut annoncé, en présence de Mrs Yves Guénin, P-DG Lissac, Guy de Panafieu, Président CVBC, Gilles Marchand, vice Président CVBC et Comité AFPR. La manifestation emblématique noirmoutine rebaptisée « Lissac Classic Noirmoutier » se déroulera les 3-4-5 Août.



BRAVO ARTHUR !

Au cours du week-end de l'Ascension, s'est déroulé le Tour de l'Île de Ré et le Trophée Sergent, manifestations du Challenge Atlantique. 22 bateaux se sont affrontés par 25 nœuds de vent établi. Jean-Jacques Baud, sur son Requin 435, Arthur est arrivé second en temps réel et premier en temps compensé. Bravo à eux deux !



MANIFESTATIONS	DATES 2012	LIEUX	CONTACT AFPR
PORT LOUIS VOILES DE LA CITADELLE	9 et 10 juin	Port Louis	O. Charmet
RENDEZ-VOUS DE LA BELLE PLAISANCE	21, 22, 23, 24 juin	Bénodet	Y. Delbende
TREGOR CLASSIC	22, 23, 24 juin	Trébeurden	Ph. Petit-Jean
VOILES CLASSIQUES	13, 14, 15 juillet	La Trinité	Y. Delbende
LISSAC CLASSIC NOIRMOUTIER	3, 4, 5 août	Noirmoutier	Ph. Archambeaud
TRANSBAIE NOIRMOUTIER-LA BAULE	7 août	Baie de Bourgneuf	G. Marchand
CHAMPIONNAT NATIONAL	9, 10, 11 août	La Baule	G. Marchand
FESTIVAL DE LA VOILE	14 et 15 août	Île aux Moines	Y. Delbende
RÉGATES DU BOIS DE LA CHAISE	16, 17, 18 août	Noirmoutier	Ph. Archambeaud
CLASSIQUE VIRGINIE HERRIOT	8 et 9 septembre	Le Havre	Ch. Lachevre

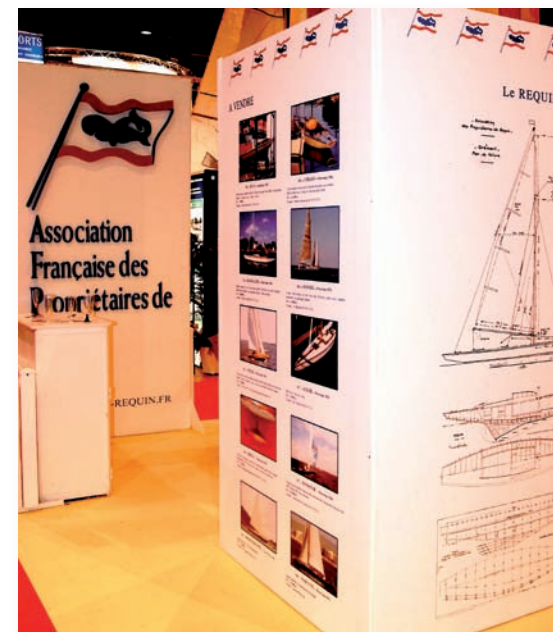
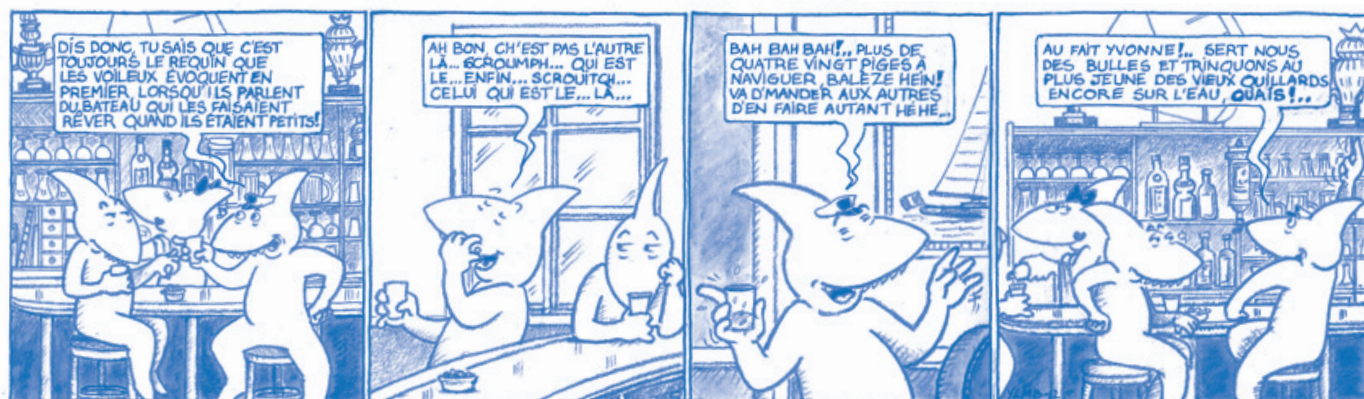
Merci à Yves « Bastako » Brangoleau



LE REQUIN AU SALON

80^e anniversaire oblige, l'an dernier pour la première fois deux Requin étaient exposés au NAUTIC, Salon Nautique de Paris.

Cette année, après bien des difficultés, l'exploit fut renouvelé. Sur le stand de l'AFPR nous exposons *Atalante*, un superbe Pouvreau de 1972, parfaitement entretenu, dont la robe bleue, laquée comme un miroir, a conquis bien des visiteurs et, sur son stand, la société So Much Yachting présentait une de ses dernières créations, le Requin n°495.



Cette synergie fut productive, puisque durant ce salon deux Requin neufs furent vendus. Il faut savoir que pour le bureau de l'AFPR voir arriver un bateau est le signe de la réussite d'un projet. Notre association est dynamique mais nous n'avons pas la possibilité financière de nous offrir un stand aux conditions élevées de ce salon international. Après bien des avatars, nous avons pu bénéficier d'un stand de... 70 m². Bordé de barrières blanches, revêtu d'une moquette jaune, l'ensemble ne passait pas inaperçu : but atteint !

Ce stand, réalisé grâce à la compréhension de Reed Expo, l'organisateur de cette grande fête nautique et le soutien de sponsors tels que le Musée de la Marine, les sociétés Jaulin et Publidécor, fut tenu par Olivier Charmet, Philippe Petit-Jean et de nombreux membres de l'Association.

Exposer un bateau est méritoire. En premier lieu il faut trouver une unité dont le propriétaire accepte de préparer, déplacer et exposer son Requin à une période de l'année où d'habitude on se consacre à des occupations plus terre à terre.

Merci donc à Véronique Protat de s'être prêtée au jeu. D'autres avant elle l'ont fait comme Christian Chaufour, Pierre Scholtès ou Stéphan Doumencq. Merci encore !



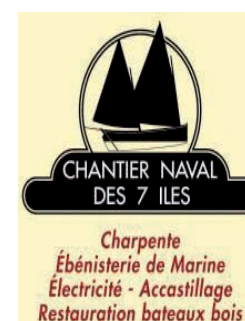
La mission 2010 sur le recensement des Requin, nous a permis d'entrer en contact avec de nombreux « informateurs », dont différents chantiers, véritables agents relayers. Sept d'entre eux ont exprimés leur intérêt pour le REQUIN. L'AFPR, dans un premier temps, a proposé les coordonnées de ces professionnels, à de futurs acheteurs de bateaux d'occasion en vue de restauration. Et c'était là l'originalité de ce stand.

Nous voulions certes exposer un Requin, mais nous voulions aussi montrer à ceux qui aiment ce bateau que d'en acquérir un d'occasion, le faire restaurer et l'entretenir étaient choses possibles.

Et pour ce faire, dans la partie gauche de notre stand se trouvaient quatre grands panneaux. Le premier proposait les bateaux à vendre d'occasion, le second était une carte de France avec la localisation de nos chantiers partenaires, le troisième énonçait succinctement les grandes idées relatives à l'entretien courant du Requin en bois et le quatrième présentait les plans du bateau.

Les centaines de visiteurs passées sur le stand furent heureuses de repartir avec ces précieux renseignements et le bulletin offert pour l'occasion.

Avec *Atalante*, ses quatre panneaux d'information, notre stand a vraiment rempli son rôle, à savoir promouvoir le REQUIN.





NAVIGUER EN REQUIN EN SOLITAIRE

Depuis bientôt 20 ans, je navigue sur mon Requin, principalement avec mes enfants. Les jours approchent où j'aurai beaucoup plus de temps pour naviguer mais n'aurai pas forcément, alors, des équipiers disponibles.

Aussi me suis-je préparé ces deux dernières années à sortir seul sur mon bateau et réfléchi aux points importants suivants :

- La sécurité
- L'envoi de la grand voile
- Les aides aux manœuvres
- La navigation

La sécurité

Certainement le point le plus crucial quand on navigue seul.

Surtout que ça m'est déjà arrivé de tomber à l'eau : C'était pendant le pont de l'Ascension il y a une dizaine d'années, nous approchions de l'île des Ebhiens avec un ami et il faisait mauvais temps. Nous avions enroulé le génois, mon équipier était à l'avant attendant que je lui dise de jeter l'ancre, quand empannant, je prend la bôme dans la tête, renversé en arrière, je tombe à l'eau à moitié groggy, sans gilet et avec des bottes. Voila le bateau qui



file sans moi, l'équipier à l'avant ne s'étant rendu compte de rien...

Heureusement dans ma chute en arrière, je me suis emberlificoté dans l'écoute de grand voile et le bateau s'éloignant j'ai bordé involontairement la GV, le bateau est alors remonté au vent et a ralenti. Là, ayant repris mes esprits j'ai rejoint le bateau en m'aidant de l'écoute, j'ai appelé mon équipier pour m'aider à remonter à bord.

J'ai donc fait l'acquisition d'un gilet auto gonflable-Harnais, d'une sauvegarde extensible et équipé mon bateau de 3 lignes de vie, 2 sur le pont avant, l'une à tribord, l'autre à bâbord qui courent depuis le cockpit jusqu'à la proue. Et une ligne de vie dans le cockpit frappée sur deux cadènes (une de chaque côté du cockpit)

me laissant libre de mes mouvements et suffisamment longue pour me rendre à l'arrière du bateau (pour godiller par exemple) tout en restant attaché. (Cf. photos)

Mais si je tombe à l'eau il faut pouvoir remonter sur le bateau. Si la mer est agitée, que je suis fatigué ou à moitié groggy ce n'est pas évident.

Aussi ai je fixé 2 cadènes sur le pont arrière pour y attacher une échelle de sécurité maintenue dans son sac fermé par un élastique. A chaque côté du sac j'ai cousu une anse en cordage de 14mm pour pouvoir l'attraper étant dans l'eau.

Je saisi donc l'anse, je tire, le sac vient, je l'ouvre et déplie l'échelle. (Cf. photos)

L'envoi de la grand voile

Quand nous hissons notre grand voile de régate, avec les enfants, nous nous y mettons tous les trois. L'un enfle la ralingue dans la gorge du mât, l'autre mouline et moi la barre entre les jambes je cherche à éviter qu'une bastaque ne se prenne dans la GV. Ça nous est arrivé, la bastaque s'est décrochée du mât, c'était avant un départ de régate...

J'ai donc investi dans une Grand Voile en dacron à coulisseaux. Les coulisseaux restent en permanence engagées dans la gorge du mât. Je n'ai donc qu'à tirer sur la drisse en veillant à ce que la GV passe bien entre les bastaques. Ce qui est aisé le hissage se faisant d'un trait.

Les aides aux manœuvres

Mes filles ayant commencé à régater à 15 ans et n'ayant pas des biceps de déménageur, toutes les manœuvres sont ramenées



au barreur (écoute de GV, barre d'écoute, bastaques, pataras) ce qui simplifie les choses en solitaire.

Un point qui me semble indispensable et ne représente pas un lourd investissement (45 € chez AD) est un système facile et rapide de freinage blocage de barre.

Facile à installer, dès que vous soulevez la barre vous la bloquez. (cf. photos). Ainsi quand vous reprenez votre écoute de génois après un virement, quand vous hissez et établissez le spi, quand vous voulez attraper quelque chose dans le bateau, quand vous voulez prendre votre mouillage... Vous bloquez la barre et votre bateau ne fait pas d'écart de route.

Le régal c'est quand vous remontez au près sans tenir la barre, bateau bien équilibré vous le regardez remonter tout seul les bras croisés. Et vous vous reposez car la navigation en solitaire c'est fatigant... il faut tout faire soi-même.

Un autre point de détail : La fixation de l'aviron sur le pont arrière prêt à être utilisé à l'improviste sans avoir à aller le chercher dans la cabine, pour gagner un peu d'erre afin d'attraper un mouillage, pour se déplacer dans un port, pour passer une écluse...

La navigation

Je suis sorti 4 fois seul l'année dernière, mon expérience est donc encore très limitée.

Le mouillage. Il doit être bien dégagé d'autres bateaux. C'est mon cas dans la baie de Rothéneuf où je vais mettre mon ancre à marée basse en choisissant l'emplacement. Vous arrivez plein pot à 3 ou 4 longueurs sous le vent de votre bouée, arrivé dans le lit du vent de celle-ci vous remontez droit sur la bouée en choquant tout : génois, bastaques, GV, vous bloquez la barre dans l'axe et « paisiblement, pas

dans la précipitation... » vous allez à l'avant cueillir la bouée. Un vrai régal.

Le spi. Je laisse le tangon à poste à tribord (les drisses de GV et de Spi arrivant au piano côté tribord ça évite les méli-mélo avec les écoutes de spi) et ne hisse donc le spi que tribord amure. Je ne vois pas comment on peut empanner tout seul. Merci chers amis requinistes de me faire part de vos suggestions.

Les virements de bord. Une fois le virement effectué et le génois repris grossièrement et surtout si il y a bon vent, je coince la barre et règle l'écoute de génois.

Les aides électroniques à la navigation. Quand on est seul, on a autre chose à faire que de se pencher sur la carte pour étudier sa route. Aussi TAOL est il équipé du minimum : un loch-speedomètre sondeur et un GPS amovible (NDLR : Matériel non autorisé en régate).

L'entrée et la sortie du port ou d'un mouillage encombré.

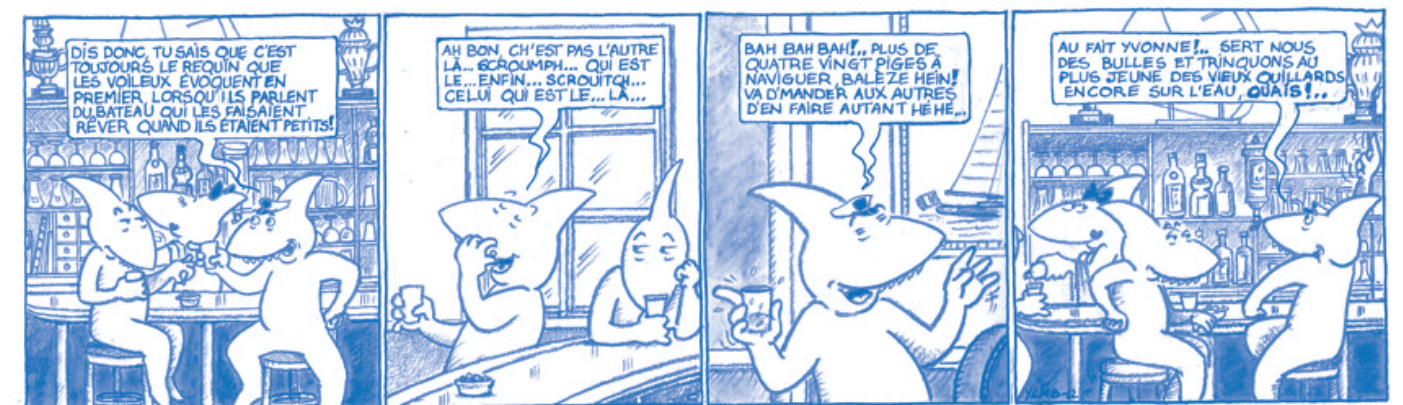
Là ça se corse.

À la voile on sait faire avec des équipiers mais en solitaire c'est une autre histoire.

Je vois l'aviron ou le moteur. Je mets ce dernier dans le coffre arrière mais c'est une vraie galère de l'utiliser : il faut d'abord mettre en place la chaise latérale puis fixer le moteur dessus puis démarrer celui-ci !?

Finalement la meilleure solution est de héler un passant à moteur, qui sera ravi de tirer un beau Requin, ça le distraira, ou bien d'appeler le bateau de service du port.

Là encore toute suggestion sera la bienvenue.





L'ARCHITECTURE DU REQUIN

La coque est bien balancée, maître bau reculé, étrave en V passant bien dans le clapot, élancements équilibrés.

L'on na pas fait franchement mieux dans une jauge ouverte comme celle des 5.5 JI.

La stabilité de forme n'est pas celle du Dragon, elle s'apparente plutôt au Toucan, pour de bonnes performances avec une voilure mesurée.

L'absence de retour de galbord, c'est-à-dire un angle marqué entre la carène et la quille, marque une économie de construction et une tendance moderne.

L'augmentation de surface mouillée est compensée par une diminution du maître couple.

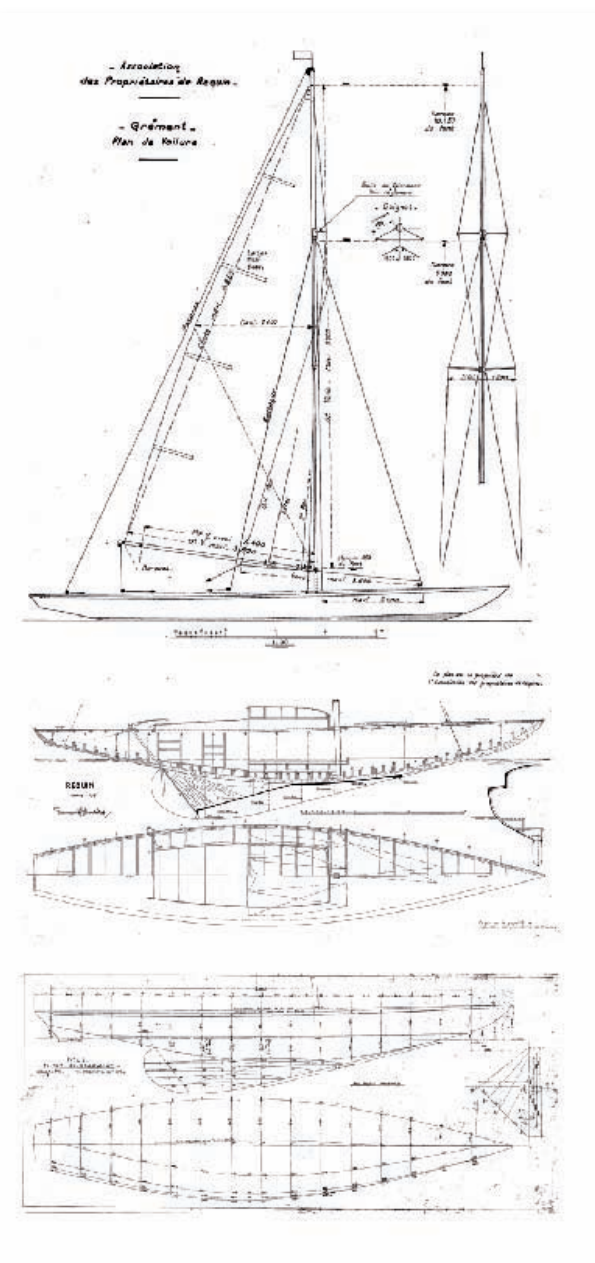
La quille est l'identité du Requin avec un bord d'attaque prolongeant l'étrave par une ligne presque droite allant de la flottaison au talon.

Par rapport au 5.5 et au Dragon, c'est encore au détriment de la raideur à la toile avec un centre de gravité de lest placé plus haut.

Mais au total, les performances demeurent excellentes dans la brise. Deux éléments compensent : la forme d'aile delta améliore l'efficacité du plan de dérive et la stabilité de route, le point de portance est placé plus haut.

Cette technique était utilisée avec succès sur les bateaux de jauge métrique contemporains du Requin. Par rapport aux ailes delta chères à Dassault, il y a l'avantage d'une déflexion des filets d'eau tendant vers la perpendiculaire du bord d'attaque. C'est-à-dire une déflexion vers le haut

ayant pour double effet d'améliorer la portance à la gîte et d'enfoncer la coque. C'est l'effet des ailettes de l'America's Cup avec pour effet recherché d'augmenter la longueur à la flottaison par enfoncement de la carène.



LE RECENSEMENT

Le REQUIN est un bateau qui fait partie du patrimoine maritime de notre pays. Tous ceux qui ont pu un jour naviguer à son bord en ont gardé un souvenir impérissable.

Le REQUIN est un bateau qui fait partie du patrimoine maritime de notre pays. Tous ceux qui ont pu un jour naviguer à son bord en ont gardé un souvenir impérissable.

Lors de l'Assemblée Générale de 2010, Philippe Petit-Jean, présentant une nouvelle mission destinée à l'ensemble des membres de notre association, a demandé

à tous de penser au recensement de notre flotte.

L'A.F.P.R. assure l'animation et la promotion de la Classe. Elle doit aussi aider autant que possible à la conservation des Requin et permettre à ceux qui le souhaitent d'en acquérir un, de le rénover et lui donner une nouvelle vie.

Il faut donc savoir où se trouvent ces bateaux, quels en sont les propriétaires, et ce qu'ils en font.

Votre attention, votre esprit de recherche sont indispensables.

Vous rencontrez un Requin, un propriétaire... essayez de savoir s'il fait partie de

l' A.F.P.R.

Si la réponse est négative, demandez lui ses coordonnées, nom, adresse, téléphone, mail, etc... et transmettez nous ces informations.

Ce sera un grand service rendu au REQUIN.

Depuis le début de cette enquête, plusieurs actions ont été engagées, avec des succès variés. C'est un jeu de patience, mais petit à petit nous devons retrouver la trace des quelques 494 bateaux qui nous intéressent.



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

Restauration
Gardiennage
Construction
Ponts
Espars
Aménagements
intérieurs
Achat
Vente
Conseils
techniques

www.chantierdesileaux.com



LE NATIONAL REQUIN 2012

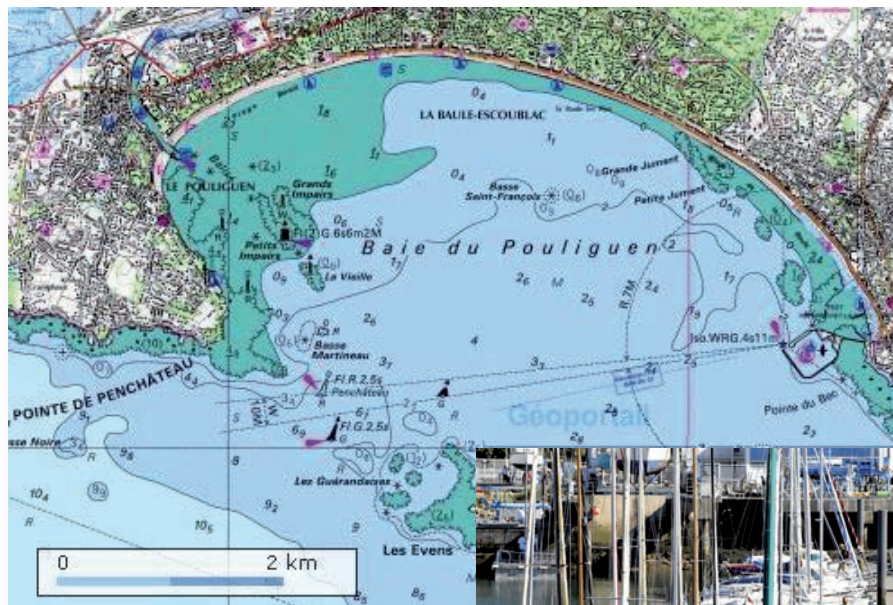
Le National Requin 2012, qui se déroulera du jeudi 9 août, début des épreuves au samedi 11, fin des épreuves sur le superbe plan d'eau de la baie de La Baule, sera organisé par le Yacht Club de La Baule. Il s'intégrera, pour la première fois, aux Voiles de Légende. Mais, Championnat National oblige, les Requin bénéficieront d'un rond séparé, géré par son propre Comité de course.

Ce sera la quatrième fois que le Yacht Club de La Baule en association avec l'AFPR organisera cette épreuve et je tiens à remercier son Président et les membres de son Bureau pour leur coopération entière à faire de notre National une réussite.

Le National suivra la régata *Lissac Classic Noirmoutier*, organisée par le CVBC, du 3 au 5 août. Nous organiserons, pour ceux qui le voudront, un *Rallye des deux Baies*, le mardi 7 août. Cette épreuve, non officielle, aura une ligne de départ au large du bois de la Chaize et une ligne d'arrivée au large du Pouliguen. Les Requin et tous les participants de la Lissac Classic Noirmoutier pourront participer à cette course transbaie.

Le mercredi 8 août sera consacré à la chaîne d'inscription et aux jauges des voiles neuves, ou non homologuées, dans l'enceinte du Yacht Club de La Baule.

Nos bateaux seront hébergés au port de Pornichet.



La baie du Pouliguen est un terrain de jeu idoine pour nos bateaux. Elle est orientée plein Sud et est ainsi abritée des vents dominants. Les thermiques ouest sud-ouest sont en général dominants. Les courants portent habituellement au large mais un courant littoral peut parfois se manifester.

De nombreux événements terrestres, se déroulant au YCLB, viendront agrémenter ce National. Pour en faciliter l'organisation, inscrivez vos bateaux le plus en avance possible. Cela nous facilitera la tâche.

Cette année, tout en préservant notre bonne humeur et la joie de courir ensemble, tous auront à cœur de modifier l'historique des précédents classements.



Les coques rouges, vertes, blanches et bleues n'auront qu'à bien se tenir car, sur le podium de ce National, le changement c'est, peut-être, pour maintenant !

OFFRE A.F.P.R.

Afin que nous nous retrouvions, à ce 62^e National, le plus nombreux possible et permettre à de nouveaux propriétaires de se mesurer à plus de 20 bateaux et venir « goûter » l'ambiance du Championnat, le Comité de Direction de l'A.F.P.R. a décidé de leur offrir la gratuité de l'inscription à la manifestation. Cette offre est également valable pour les propriétaires dont le bateau n'aurait pas été inscrit depuis 5 ans au National.



PARTICIPATION AU NATIONAL D'UNE ÉQUIPE DE ST BARTHÉLEMY

Le projet est né un été à Noirmoutier, lors du *Championnat du Monde Requin*, en 2004.

Nous avons improvisé un apéro « planteur » au Cercle de Voile du Bois de la Chaize. Les « nordiques » s'en étaient bien rappelés le lendemain matin lors des manches à disputer, avec si je ne m'abuse, la victoire de la France.

Mon Oncle, Jean-Paul Boulon, chez qui nous logions, m'avait organisé une sortie sur un vieux Requin en bois. Quel plaisir de naviguer au milieu des squalles. L'envie de venir un jour la taquiner m'est immédiatement venue.

Depuis, quelques années se sont écoulées. L'école a été créée et a eu ses premiers élèves, nous avons participé plus régulièrement aux régates qui se déroulent entre St Martin, Anguilla et St Barth.

Certaines de ces régates ont une ambiance club, d'autres, en revanche, un ton indiscutablement plus international. Les plus mythiques sont la SXM Heineken Regatta et les Voiles de St Barth.

En juillet 2011 nous avons évoqué pour la première fois le projet de venir participer au National Requin 2013. Puis l'impatience faisant son travail, la bande annonce alléchante du National 2012 et son lieu dans la baie de la Baule, nous ont poussé à préparer cela dans la hâte pour cet été.

Mais revenant à la dure réalité des choses, un tel déplacement se prépare et nous devons finaliser la réception du bateau à Montoir, puis son positionnement sur une remorque de route pour l'acheminer à Noirmoutier ou tout du moins à un plan d'eau permettant de rallier l'île.



Nous viendrons donc cet été mais sans bateau. Cela nous permettra d'une part de contacter les personnes indispensables à ce projet sur Montoir et de rencontrer d'autre part les Requinistes de France. Et pourquoi ne pas concrétiser ce grand projet en 2013.

En attendant « Mr Walker » et « Lil'E » s'affrontent régulièrement sur notre beau plan d'eau pendant les cours que je dispense à Gustavia, l'unique port de St Barthelemy. Lil'E St Barth Sailing School est une jeune école de voile en attente de son affiliation à la FFV, dont l'activité se compose de cours de voile en français et en anglais, aux résidents de l'île et aux touristes de passage du monde entier.

Nous naviguons par tous les temps de 6 à 30 nœuds. Bien entendu dans les conditions les plus dures nous avons un dispositif de sécurité particulier et une zone de navigation restreinte. Les panneaux sont condamnés, la descente est fermée, étanche, des chandeliers amovibles avec filières sont installés et le port du gilet est obligatoire. Un bateau de sécurité suit la ou les 2 équipes.

Mais certaines régates se sont déroulées dans des conditions un peu musclées ce qui nous a permis d'enregistrer un surf à 14 nœuds avec la vague d'étrave au niveau de la descente !!! 4ème lors de la

première édition des Voiles de St Barth. Le Requin se révèle aussi très agréable dans le tout petit temps, comme le démontre notre 4^e place pendant cette dernière édition des Voiles de St Barth, juste après un Melges 24, un J 122 et un X34 !!! D'ailleurs je vous invite à lire le magazine *Bateau* de juin 2012 où nous sommes en pleine page avec Med Spirit.

Lil'E St Barth Sailing School serait ravi de vous proposer un séjour voile sur St Barthelemy, n'hésitez pas à nous contacter.





LA RESTAURATION D'IZENAH

Amateur de bateaux classiques, propriétaire d'un 6mJ, il s'est épris du Requin en découvrant Andelle, à Olivier Charmet, dans le port de La Trinité. En quête d'une unité, il achète Rascal, Bézier 363 de 1965, le 20 avril 2011. Il nous a déjà conté sur notre site la plus grande partie de sa restauration. www.classe-requin.fr

Rappelons qu'après un examen attentif de la coque, c'est l'organisation du travail, la dépose du lest et des boulons, la fabrication de quatre nouvelles membrures, le retournement du bateau, le ponçage de la coque, la pose des tissus, la remise à l'endroit du Requin, la repose du lest, enfin les peintures, vernis, antifouling.

Voici l'achèvement et évidemment la mise à l'eau. Moment tant attendu!

Que c'est long les finitions. Hé oui, il ne faut pas se loupier, sinon c'est les ennuis dès la mise à l'eau. Le juge de paix, c'est quand le bateau flotte et il est alors trop tard pour rectifier certains oublis.

Les peintures, furent, toujours pour moi, une corvée. Surtout l'intérieur. Les positions de travail n'étant pas confortables. La seule satisfaction, c'est quand c'est fini et que les surfaces ont changé d'aspect et que de nouveaux volumes insoupçonnés



sont nés.

La coque et le pont sont revêtus de 2 couches de primaire époxy Interprotect de chez International. C'est la suite logique de la plastification époxy de la coque. Ensuite, 2 couches de Perfection 709 noir, et 2 couches de laque Interdeck gris antidérapant pour le pont.

La ligne de flottaison est tracée au laser après avoir évidemment calé le bateau dans sa ligne d'eau. Je serai content à la mise à l'eau, c'est réussi.

L'antifouling sera un Cruiser Uno On verra ce que ça donne après 4 mois à l'eau et on pourra changer la saison prochaine si ça ne me donne pas satisfaction.

Le filet blanc à 10 cm sous l'arête du pont (que j'ai entendu dénommer « cravate ») et la ceinture au dessus de la flottaison « rouge » sont délimités avec une bande d'adhésif pour électricien entouré de 2 bandes d'adhésif cache de peintre. Je retire ensuite le premier pour peindre entre les deux. Les hiloires sont replaquées d'une tranche d'acajou de 4mm collage époxy et pressée avec moult serre joints. Les vernis, une couche par jour pendant



une semaine, avec un léger égrainage à l'abrasif fin entre les premières couches.

Regrets de ne pas avoir assez pris de photos, ou de cotes, avant le démontage et « l'emballage » car j'ai eu beaucoup de mal à retrouver les emplacements précis des taquets, pontets, rails, etc. Tous les trous de vis ont disparu...

Il a fallu réusinier une ferrure d'étrave neuve et la ferrure de tableau arrière, celles d'origine étant légèrement cabossées.

Le vrai bonheur est, quand les parents et amis, poussant des soupirs de surprise, découvrent l'avancement du travail. Les félicitations valent tous les agents dopants.

La suite est connue : on recalc sur sa remorque avec toujours de grosses émotions pendant les manutentions. Il ne faudrait pas gâcher tout ce travail avec une fausse manip !

Gros stress encore: la mise à l'eau.

Et si j'avais oublié quelque chose ? et si une nouvelle ferrure de manutention lâchait ? et si Izenah piquait du nez ? et si ?? et si ???

Anecdote comique : le mat et la bôme qui étaient remisés horizontalement ont libéré chacun dès la mise à la verticale une bonne provision de noisettes bien sèches. Désolé les écureuils, mais c'était mon bateau et pas votre HLM !

Mais tout se passe bien. Après 3 jours sur l'eau et une sortie sous voiles : R.A.S.

Ah si : il faut absolument que je confectionne un taud de cockpit car ce week-end de l'Ascension est pluvieux et c'est de l'eau douce que je trouve dans les fonds. J'en suis sûr, elle n'est pas salée... si un lecteur a une solution efficace et facile au mouillage, je suis preneur.

Il va me falloir maintenant apprendre à communiquer avec mon IZENAH.



LA RESTAURATION D'APSARA

J'ai acheté ce Requin en Juin 2008 sur un coup de tête teinté de nostalgie enfouie du temps où je bataillais sur un Vaurien n°2947 puis sur un 420 n° 2811 et où le Requin Bleu marine mouillé à Banyuls me paraissait être le nec en matière de croiseur. Scénario désormais classique chez tous les racheteurs de Requin !

Le bateau de l'annonce paraissait en bon état sauf un peu de pont décollé au niveau de la cadène bb. Par acquis de conscience j'ai planté un couteau tout autour de la coque pour jouer les pros.

Tout était OK, j'ai donc fait le chèque et comme le bateau était sur la remorque, je suis parti avec, fier comme pas deux! Une fois ramené à Villersmarché dans le hangar au milieu des tracteurs, et démonté le plancher de cockpit, je suis passé à travers du seul endroit de la coque où je n'avais pas planté le couteau!

D'où, grande décision: je fais refaire les bordés défectueux et les galbords par un chantier à Sète et je referais perso tout le reste. J'achète une scie à ruban, une raboteuse, une défonceuse fixe, une défonceuse volante, une ponceuse à bande d'établi, une portable et une circulaire, plus plein de petit matériel.

Ce qui m'a permis de faire

- 12 nouvelles varangues,
- Une stratification époxy de toute la coque en 350 g
- Tout le barrotage du pont, les élongis, les barrotins,
- Tout le pont en CP de 10 mm avec une strat. époxy de 450 g,
- Un nouveau safran,
- De placer des cadènes en barres d'inox



316 de 30 x 5 mm vissés sur l'intérieur de 8 bordés et repris sur la quille avec des tire-fonds inox de 8 mm,

- De faire nouvelles hiloires, de nouveaux barrotins de roof, un nouveau roof et un nouveau capot coulissant hyper profilé,
- De faire de nouveaux meubles dans le carré à l'identique des anciens,
- De faire un nouveau pont en lattes de teck de 27 mm et fougère crantée avec liston en teck vernis de 65 mm,
- De refaire la gorge d'une partie de la bôme au point d'écoute,
- De revernir le mât et la bôme,
- De revernir tout ce que j'avais fait en acajou avec 12 couches de vernis mono composant de chez Epifanes,
- De peindre la coque en Bleu marine,
- De mettre des embases de winch en sandwich d'acajou de 18 mm et de frêne de 6 mm,
- De placer des winchs Andersen tout inox self tailing,
- Plus mille autres détails

Et tout ça pour 1537 heures de travail passionné et passionnant réalisées après mon travail, la nuit, les week-ends.

...et sa renaissance dans les eaux régatières.

Très honnêtement, je n'étais pas peu fier de montrer le bateau et de le remonter aux Mariquita, Outlaw, Moonbeam et autre Rowdy et Blue Peter que j'allais affronter à La Puig Vela Clasic de Barcelone



les 11, 12, 13 Juillet 2011.

Accueil très gentil des catalans. Puig, le sponsor est le parfumeur le plus important d'Europe (Diesel, Nina Ricci, Balenciaga et depuis Juin 2011, JP Gaultier parfums et couture) d'où certains moyens.

Ambiance à la fois relax, mais rigoureuse et sportive. Trois manches de 15 nautiques théoriques en trois jours.

Jour 1 : Vent de 0 à 18 nœuds. Pour une première prise en main, nous faisons 14° sur 42

Jour 2 : Vent de 10 à 20 nœuds. Départ canon en tête, on doit faire 6 ou 7 ème. On va voir les résultats: Disqualifiés pour départ volé. On n'avait pas entendu le rappel en catalan à la VHF, pas plus qu'en anglais catalanisé. Dégoutés!

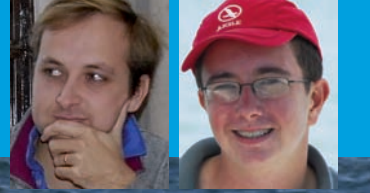
Jour 3 : Vent de 15 à 20 nœuds. Le taquet de drisse de GV s'arrache. Abandon! On rentre sous foc seul au près, bien après la moitié des concurrents qui avaient fait toute la course!!!!

Super remise de prix, super cocktail et on décide de revenir l'an prochain en faisant la promesse de persuader d'autres Requins de venir...

Départ de Barcelone en voiture, retour 15 jours après, réparations et je ramène le bateau de Barcelone à Cadaquès (120 nautiques) en solo. Passage du Cap Creus vers Banyuls avec un copain et 28 nœuds de tramontane, les cadènes n'ont pas bronché!

Je viens de passer tout 2012 à tout vérifier et améliorer des tas de détails et me prépare à descendre le bateau par la mer le 8 juillet pour ma deuxième édition de la Puig Vela Clasic les 12, 13 et 14 juillet. S'il devait y avoir des amateurs, je serais heureux de les informer!

Bien cordialement !



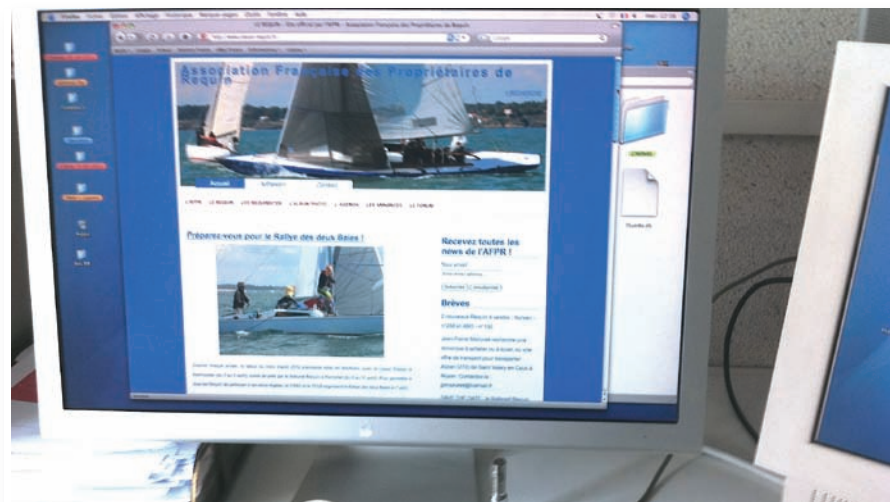
CLASSE-REQUIN.FR, VITRINE NUMÉRIQUE DE L'AFPR

Petit rappel historique : la première version du site a été lancée par Jean-Pierre Sauvage en 1997. Stéphan Julienne prend ensuite sa succession avec une version modernisée qui publie notamment de très nombreuses images et de nouvelles rubriques. Ce site est refondu complètement en 2008 pour prendre sa forme actuelle et une nouvelle adresse : www.classe-requin.fr.

En juin 2011 Stéphan passe la main au Team Charlauré (Charles Archambeaud et Aurélien Fradet) et le site est complété par un imposant dispositif numérique avec la page Facebook «Le Requin Voilier de Régate» animée par Sébastien Petit-Jean, et la News lancée par Laurent Conversy et reprise par Charles. L'AFPR rentre ainsi à grands pas dans l'ère du web 2.0 avec, sans fausse modestie, une des plus belles et des plus dynamiques vitrines numériques des séries de voiliers de régate.

Le site de l'AFPR, c'est maintenant de nombreuses occasions de suivre la série grâce à :

- **des articles de fond** : environ 1 par semaine, avec des contributeurs variés et enthousiastes (rendons leur hommage : Michel Depuydt, Bruno Tantet, Philippe Petit-Jean, Olivier Charmet, Jean-Philippe Faynot, Mowgly de Saint-Barth, Guillaume Renon, Guillaume Fradet, Laurent Conversy, Jean-Marie Le Calvez, Yves Brangolo, Michel Do Linh, Jean-Pierre Sauvage, Victor Fradet, Valentine Doumenc, Yves Delbende, Eric Berthod). 42 articles ont été publiés entre juin 2011 et avril 2012.
- **des articles à chaud** : le journal du National avec ses interviews vidéos d'anthologie et le classement mis à jour quotidiennement : 10 articles pour les seuls 3 jours du National 2011,
 - des brèves,
 - la photo du mois,
 - l'album photo qui se complète régulièrement avec 50 bateaux représentés.



- l'évènement Virtual Regatta de l'année : la Transat Jacques Vabre en ligne

Classe-Requin.fr, ce sont aussi des services devenus indispensables :

- **les alertes qui vous préviennent en temps réel des nouveaux articles,**
- **les petites annonces...** pages les plus consultées ! (elles sont au nombre de 21, passez y faire un tour),
- **et enfin, grâce à Éric Berthod (Requ'n roll) et son équipe, nous avons mis en ligne en avril 2012 un nouveau forum dont l'objet est de dynamiser les échanges dans notre communauté.** Vous pouvez dorénavant échanger, débattre en live sur des sujets de votre choix, (la réparation des bateaux, la bourse aux équipiers...), et même savoir qui est en ligne ! Chacun peut créer son propre compte pour échanger publiquement et librement,
 - la page de la Boutique, où vous sont proposés vin et montres AFPR,
 - le bulletin, disponible en version numérique,
 - toutes les newsletters.

Quelques chiffres :

- **Le trafic** : 391 visites uniques par semaine, ce chiffre ne cesse d'augmenter, il était de 327 il y a 2 mois,
- **4 pages vues en moyenne par visiteur,**
- **3 minutes 27 secondes par visite** (nos amis finlandais passent même 25 minutes en moyenne sur notre site !), ce qui est un très bon résultat.
- **les rubriques qui vous intéressent le plus** : les annonces de bateaux, suivie de près par les albums photos de bateaux.

Nos projets :

- **Continuer l'animation du site** au travers

d'articles toujours aussi variés grâce à votre participation.

- **Développer la fonction communautaire du site** grâce à Facebook, aux commentaires que vous pouvez poster sur chaque article,... et au tout nouveau forum.

• Bien sûr, nous sommes toujours ouverts à vos propositions, car avant tout : **ce site est votre site !**

TELE HI-FI VIDEO MANAGER
PULSAT
On vous connaît si bien,
ÉLECTRICITÉ GÉNÉRALE
NEUF et RÉNOVATION
SARL ROIRAND
9, Grande Rue
85330 NOIRMOUTIER EN L'ÎLE
Tél. 02 51 39 11 22
Fax. 02 51 39 95 28
roirandsarl@wanadoo.fr

BAR A HUITRES
La Jane
Mequve Noirmoutier
dégustation mer / montagne
Plateaux à emporter
6.99 28.51.95
2.51.35.02 80
Port de plaisance l'Herbaudière
Noirmoutier en île



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

JovéClub
la passion du jouet

600 m2
de jeux et jouets

Puériculture
(location - vente)

Parking Intermaché
Ile de Noirmoutier
02 28 10 08 26

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

AGENCE Les Manoirs
Gabriel Soulard
5, grande rue NOIRMOUTIER
02 51 39 09 95

LA GABELLE
bar restaurant
02 51 39 00 62

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

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





NORVEN – Pouvreau n°288 – 1963
Bordés en acajou, fli-poté à 70%. Remorque Mecanorem de 2002. Chèvre de mâtage.

Accastillage de régate. Voiles: 2 GV North, 1 Géo, 2 spi dont 1 North. Équipement de sécurité complet.

→ Prix : 17 000 €

Contact : Emmanuel Bazantay 06 75 46 08 23 e.bazantay@hotmail.fr.



SAINT THOMAS – ABO n°130 – 1950

En parfait état. Prêt à naviguer quelques années sans frais. Remorque. Chèvre de

mâtage. 2 jeux de voiles.

→ Prix : 32 000 € négociable.

Contact : manrique604@hotmail.com



GWENOLA – Quéré n°269 – 1964

Très bon état général. Coque acajou. Bordées collées sur membrures acacias. Rouf et hiloires

refaits en 1999. Quille, varangues, boulons de lest et de varangues, porques et cadènes refaits en 2010. Mat Frances par 4 saisons. Jeu de voile X. Remorque de route Mecanorem (environ 100 km).

→ Prix : 40 000 € négociables.

Contact : Gautier Brunet-Moret – 06 17 96 07 46



ANTINEA – Pouvreau n°440

État exceptionnel. Quille stratifiée et boulons inox, pont refait CP marine et teck. Mat

en bois d'origine. Visible chez « Charles Marine » à Noirmoutier, et Le Poulguen.

→ Prix : 38 000 €

Contact : Guezennec 06 16 43 34 75



MAGIC BLUE – Moinard n°487 – 1992

Excellent état. Voiles de croisière Elvstrom et voiles kevlar XVOILES : GV et génois médium,

génois léger et spi INCIDENCE

Visible chez Charles-Marine à l'Herbaudière.

→ Prix : 40 000 €

Contact : Erik Pichelin – erik.pichelin@orange.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



PLAYTIME – Pouvreau n°349 – 1965

Son état général est correct et la coque est saine. Prévoir travaux d'entretien courant (ponçage et vernis!). Jeu de voile très usé.

Visible à Port Grimaud

dans le Var.

→ Prix : 10 000 € négociable

Contact : Nicolas Hemery – 06 30 95 17 12

maniguiti@free.fr



BASSALANE – Pouvreau n°413 -1968

Très bon état général, prêt à mettre à l'eau. Boulons de quille changés, poutre creuse

longitudinale, tirants de renforts de cadène Accastillage Harken, Mât alu neuf, 2 jeux de voiles North Sails, Armement de sécurité. Remorque récente Sun Way – Visible à La Trinité/Mer (56)

→ Prix : 23 000 € négociable

Contact : Henri Arribart – 06 07 52 10 21 ou

Philippe Garret – 06 83 25 97 80



ALTAÏR – Pouvreau n°187 – 1959

Moderne et totalement classique puisqu' il a conservé son mat, sa bôme et son tangon en

bois (bôme de rechange à Yeu), ses capots vernis, son gréement d'origine avec les bastaques à levier, les winches genre bakélite à manivelle sous le pont, etc... Bref, il est « dans son jus ».

→ Prix : 13 000 €

Contact : Jean-Michel Vergès – 33 680 643 716.



NABUCCO – Pouvreau n°169 – 1953

Pont refait en teck. Coque plastifiée. Hors-bors Seagull 6 HP. Requin situé à Salou, Catalogne (Espagne).

→ Prix : 10 000 € négociable

Contact : fparreu@xtec.cat



TANAGRA II - Blanchard n°462 – 1978

Peinture de coque, cockpit, et pont refaite en 2008. Carénage (régate) mars 2011.

Le pont à été entièrement refait. L'intérieur a également été refait en 2009, descente et banquettes. Le mat neuf 2010. L'accastillage est quasi neuf, ainsi que les écoutes et autres bouts. Un joli requin à ne pas laisser disparaître, mais prévoir une petite restauration.

→ Prix : 15 000 € à débattre

Contact : segolene.andre@wanadoo.fr



MEIJE – Pouvreau n°230

Coque acajou rivetée. Pont entoilé. Accastillage d'origine, mât et bôme en spruce. Voiles d'origine MARIOLE, 2 spis anciens, 1 spi plus récent, 1 jeu de voiles NORTH SAILS neuf en dacron. Régulièrement

entretenu par la chantier CHARLES MARINE à Noirmoutier et hiverné sous hangar.

→ Prix : 17 000 €

Contact : Christian Pauchet – 06.85.08.47.89, christian.pauchet@notaires.fr.



MAYA – de Rosny n°85 – 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 – 06 15 99 64 69



SOLVEIG – Pouvreau n°454 – 1970

Coque bordés vissés-collés en très bon état. Boulons quille inox, cadènes renforcées. Accastillage Harken.

4 jeux de voiles dont 1 très récent + spi. Prêt à mettre à l'eau et à régater. Remorque routière déclassée.

Visible à Noirmoutier.

→ Prix : 23 000 €

Contact : A. Matrand 06 09 93 74 61



CYRANO – Pouvreau n°320 – 1964

Coque acajou riveté cuivre. Boulons de quille inox récents. Mât et bôme Alu

Voiles X Voiles. 2 autres

jeux en état moyen.1 spinnaker. Chaise moteur inox. Moteur HB arbre long neuf (été 2007).

Ber roulant de manutention neuf (2007).

Visible chez Charles Marine à Noirmoutier (85).

Vendue cause départ en Méditerranée.

→ Prix : à débattre, faire offre

Contact : Patrick Jouclas – 06 30 34 87 03

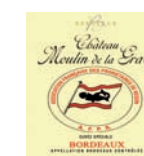


Bordeaux Cuvée Spéciale A.F.P.R

« 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 4,50 €

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, Gréement

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

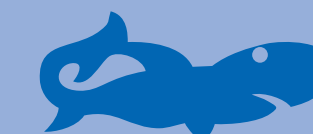
manifestations parrainées par l'AFPR,

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 Brangoleau

MISE EN PAGE
royeredubus.com

ONT PARTICIPÉ À CE NUMÉRO :
Olivier Charmet, Michel Depuydt
Mowgly Fox, Michel Julien
Gilles Marchand, Guy Ribadeau-Dumas
Team Charlaure, Ghislain Viellard
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



l'avenir nous appartient



Concept : Keima - Photo © Michel Collin



Le Groupe AltéAd, premier acteur français du service intégré aux industries, met sa capacité d'innovation au service de vos projets, de la conception à la réalisation.

AltéAd maîtrise un ensemble de prestations pour satisfaire vos attentes et celles de vos clients :

- Transport exceptionnel
- Levage / Manutention
- Montage / Maintenance
- Solutions industrielles et globales

www.altead.com

AltéAd
Solutions créatrices de valeur