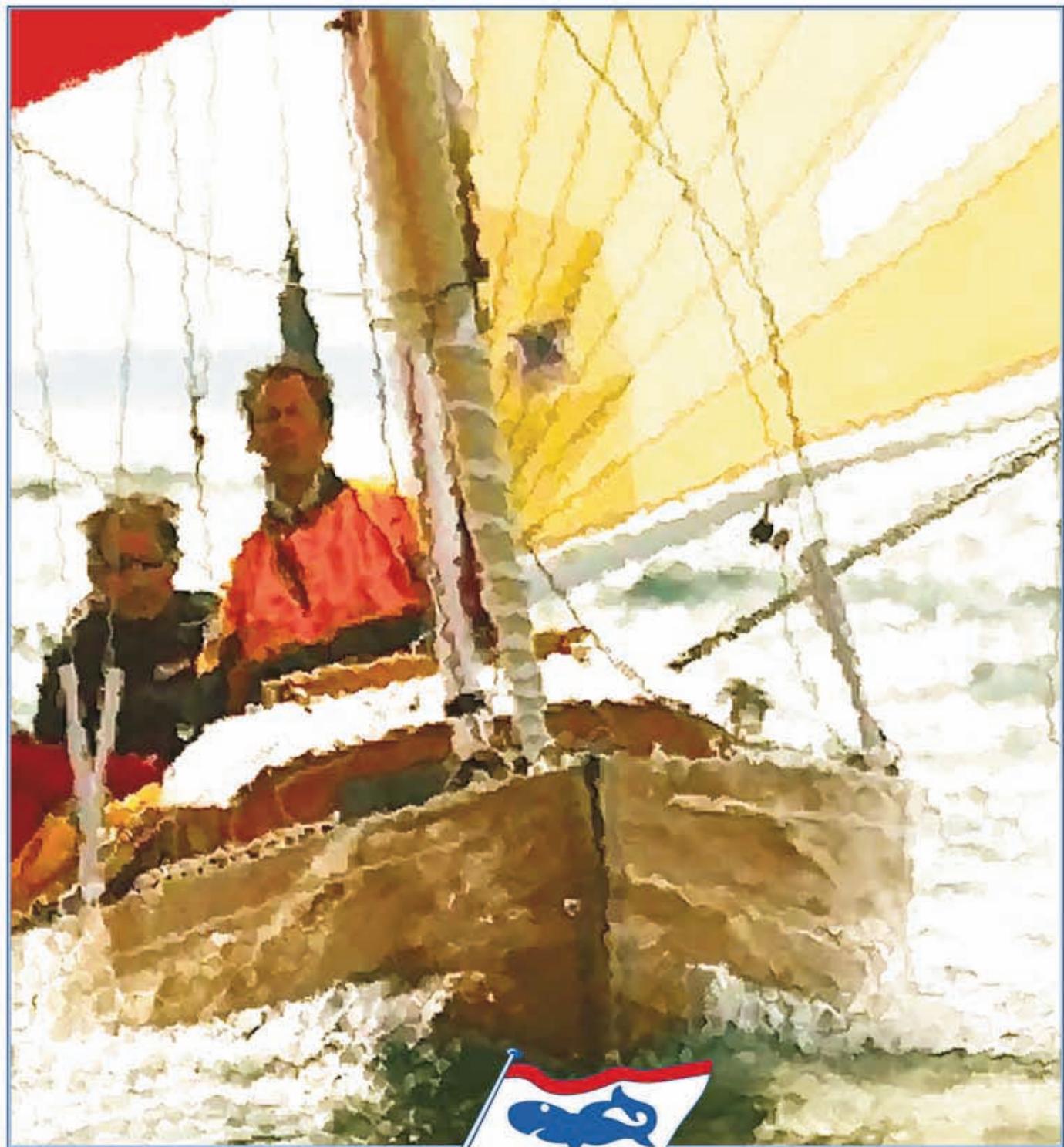


JOURNAL DE L'ASSOCIATION FRANÇAISE DES PROPRIÉTAIRES DE

REQUIN



SOMMAIRE



Comité de direction	p. 2
Le mot du Président	p. 3
Les échos de l'A.F.P.R.	p. 4
Programme des régates 2014	p. 5
Il était une fois un Requin d'exception: THAÏS	p. 6-12
Témoignage	p. 13
National Requin 2014	p. 14
Technique	p. 15
Histoire : les 80 ans	p. 16
Histoire : les trois A	p. 17
Petites annonces	p. 18
Boutique	p. 19

COMITÉ DE DIRECTION

PHILIPPE PETIT-JEAN

Président

ph.petit-jean@wanadoo.fr

06 38 62 75 05

131, bd Raspail - 75006 Paris

PHILIPPE ARCHAMBEAUD

Responsable jauge

Capitaine de flotte de Noirmoutier

pa@golfsaintnom.com

06 64 03 09 74

78 860 Golf de Saint-Nom-la-Bretèche

CHARLES ARCHAMBEAUD

Trésorier-adjoint, co-responsable
du site Internet et responsable
de la Newsletter

carchambeaud@hotmail.com

06 62 22 51 08

78 860 Golf de Saint-Nom-la-Bretèche

OLIVIER CHARMET

Secrétaire général, Trésorier
olivier.charmet@free.fr

06 80 74 60 70

74, bd du Montparnasse - 75014 Paris

CHRISTIAN CHAUFOUR

christian.chaufour@wanadoo.fr

06 03 35 21 54

5, rue Cognacq-Jay - 75007 Paris

LAURENT CONVERSY

Capitaine de flotte de La Baule

lconversy@ao.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

PAULINE DELGORGE

paulaupline@hotmail.com

06 60 29 23 54

59, rue de Bourgogne - 75007 Paris

MARC FARGEAS

fargeas.marc@wanadoo.fr

06 77 57 33 11

18, rue des marguerites - 92160 Antony

GHISLAIN VIELLARD

Secrétaire adjoint

ghislain.viellard@wanadoo.fr

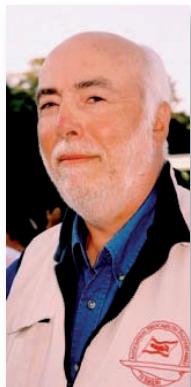
01 46 02 66 80

12, rue de Buzenval - 92210 Saint-Cloud





VOUS AVEZ DIT DOENNA ? NON, THAÏS !



Istanbul, ou Constantinople ?

Comme de nombreuses villes débaptisées et rebaptisées au fil de diverses invasions, certains bateaux ont connus, au cours de leurs existences, au grès de l'humeur de leurs propriétaires, des changements d'identités.

Alors, quand vous avez eu, étant un peu volage, dix « amoureux possesseurs », certains d'entre eux ont voulu, au grès de leurs phantasmes, vous imposer un patronyme. Mais cela est anecdotique. Le principal est qu'ils aient tous, séduits par des critères différents, (techniques, sportifs ou esthétiques) assurés la pérennité de cette merveilleuse unité à laquelle nous consacrons une importante partie de ce bulletin.

L'idée de ce « fil rouge », m'est venu au dernier Nautic, où, sur le stand de l'A.F.P.R., les visiteurs subjugués, en arrêt devant THAÏS, me posaient toujours la même question : « Mais les autres Requin sont-ils aussi beaux ? ». Comme un chef de famille, à qui on demanderait de désigner son enfant préféré, je répondais : « Oui, bien sûr ! ». Mais à ces interrogations, une réponse honnête s'imposa : THAÏS était l'une des plus belles unités et aussi celle ayant vécu, de par ses patrons successifs, le plus de vies différentes.

En effet, peu de Requin existants ont eu et cela depuis plus d'un demi-siècle, un tel parcours.

Sa construction d'abord. Rencontre inespérée entre un amoureux et connaisseur de bois de qualité et un charpentier de marine inspiré. Ses réussites sportives qui, grâce à un fin régatier, l'ont fait gravir, par trois fois, la plus haute marche du Podium de notre National. Son esthétisme qui, à plusieurs décennies d'écart, lui a permis, dans divers Salons Nautiques, de faire rêver des milliers de visiteurs en leur offrant l'image parfaite d'un Requin.

Certains de ses propriétaires témoignent, dans ce bulletin, de leur « vie commune » avec DOENNA, pour les uns et THAÏS, pour les autres.

Également, un article sur l'Opération APSARA. L'A.F.P.R est particulièrement fière qu'un Requin ait été choisi par l'association AMERAMI afin de rejoindre sa prestigieuse flotte.

Notre 64^e National, nous emmène, du 9 au 12 août, dans la Baie de Quiberon. Il sera organisé et cela pour la 12^e fois par la SNT. Gageons que, soucieux de fêter dignement les 80 ans de l'arrivée du premier Requin dans les eaux françaises, nous serons nombreux à participer à ce Championnat.

Mais avant cet incontournable et si sympathique rendez-vous, il vous faudra passer par la remise en état de votre bateau. Étape, pour les uns, fastidieuse et, pour d'autres, réel moment de plaisir.

Alors, bon courage, mais avant, ... bonne lecture de ce bulletin.

Philippe PETIT-JEAN



GRAND PRIX A.F.P.R. 2013



C'est au cours de la 77^e Assemblée Générale de l'Association Française des Propriétaires de Requin, tenue le samedi 7 décembre, que fut dévoilé le palmarès du **Grand Prix A.F.P.R.** Ce prix a été instauré afin d'honorer les bateaux qui participent au plus grand nombre de compétitions inscrites au calendrier.

36 bateaux ont concourus dans 9 manifestations. C'est **ATALANTE**, Requin n° 459 à Véronique **PROTAT** (CV ANGERS) qui remporta cette édition 2013. La gagnante se vit remettre par le Président Philippe **PETIT-JEAN**, un tableau offert par « **Voiles et Voiliers** ».

NATIONAL 2013

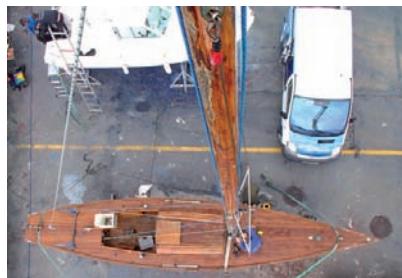


Ce 63^e National fût couru au large de l'Île de Noirmoutier et organisé par le CVBC. Sous le contrôle d'un excellent Comité de course, présidé par Yves **LORBER** et du Jury par Michel **BRIAND**, 20 bateaux ont courus 6 manches de parcours bananes et olympiques. Très belle organisation à terre : pot d'accueil, mémorable dîner des équipages, organisé par Gilles **MARCHAND**, Vice Président du CVBC, remise des prix en présence du Président de la Communauté de Communes, Noël **FAUCHER**, où de nom-

breux lots furent offerts, en particulier du Rosé Château Villambert, don de Michel **JULIEN** et la très attendue clef USB recélant les si belles photos de notre fidèle ami **Yves SUINAT**.

PODIUM DE CE CHAMPIONNAT :
 1^{er} **PIERIC II** 337 (J. P. SAUVAGE)
 2^e **PIERIC VI** 277 (P. BURBAN)
 3^e **MORGAN** 350 (B. TANTET)

RECENSEMENT



Dans le cadre de notre mission de recensement, cette originale photo, venue d'Espagne et envoyée par Xabi Alzola Cambronero, propriétaire de ce Requin « **Ti Ta** », naviguant en Baie de Txingudi. Il s'agirait du n°87, (Ysséa) sorti du chantier de Rosny en 1949. Recherches en cours.

SNK : DU NOUVEAU...



Quand un chantier spécialiste des Requin veut s'agrandir, il s'adresse à un architecte spécialiste du Requin. Faisant face à une demande croissante de propriétaires de Requin bois et plus généralement de bateaux dits de *belle plaisance*, le chantier SNK a souhaité complété son offre d'hivernage classique dans un hangar, par la possibilité de garder des bateaux sous un préau protégé des intempéries mais à l'air libre afin d'éviter qu'ils ne séchent trop pendant la longue période hivernale. C'est tout naturellement que Philippe Burban (les deux Pierrick étant aujourd'hui à Mesquer) a proposé à Cyril Benoist, charpentier de marine et propriétaire du chantier, de concevoir une

extension pour être construite sur le terre-plein situé à gauche du bâtiment actuel sur lequel il s'appuiera. Une charpente bois apparente soutenant une couverture métallique bleue foncé lui permettra de s'intégrer tant au bâti existant qu'au paysage de marais salants. Comme le montre avec humour les plans de Philippe, dès cet automne, neuf Requin de Bretagne Sud pourront ainsi y hiberner sereinement...



Après 20 jours, 9 heures, 13 minutes et 59 secondes de course, Peau Rouge 490, re barré par Félix Doumenc, remporte brillamment l'édition 2013 de la Transat Jacques Vabre A.F.P.R. Tanagra3 et Horslimites198Req complètent le podium.

La fin de course a été passionnante jusqu'au bout puisque les cinq premiers du classement sont arrivés à cinq heures d'intervalle, avec un mention spéciale pour Horslimites198 Req qui a privé le malheureux SRH Mah-oti du podium pour moins d'une minute !

BON SANG NE SAURAIT MENTIR !



On se disait bien qu'un secret se cachait derrière la fulgurante ascension de **François Gabart**, plus jeune Vainqueur du Vendée Globe.

De passage sur le stand A.F.P.R. au Nautic, son père, Dominique, nous a confirmé que lui et son père n'avait pas eu moins de 4 Requin.

Le premier en 1967 (Pouvreau 393) et le dernier SOLVEIG, en 1970 (Pouvreau 454).

PROGRAMME 2014



MANIFESTATIONS	DATES 2014	LIEUX	CONTACT AFPR
PORT LOUIS VOILES DE LA CITADELLE	10 et 11 mai	Port Louis	O. Charmet
RENDEZ-VOUS DE LA BELLE PLAISANCE	26 au 29 juin	Bénodet	J.M. Berthet
VOILES CLASSIQUES	12 au 14 juillet	La Trinité	Y. Delbende
LISSAC CLASSIC	1 ^{er} au 3 août	Île de Noirmoutier	G. Marchand
CHAMPIONNAT NATIONAL	9 au 12 août	La Trinité sur Mer	Ph. Archambeaud
FESTIVAL DE LA VOILE	15 au 17 août	Golfe du Morbihan	Y. Delbende
RÉGATES DU BOIS DE LA CHAISE	8 au 10 août	Île de Noirmoutier	Ph. Archambeaud
VOILES DE LÉGENDE TROPHÉE GAVOTTE	14 au 18 août	La Baule	L. Conversy
CLASSIQUE VIRGINIE HERRIOT	30 et 31 août	Le Havre	Ch. Lachevre
TREGOR CLASSIC	12 et 13 septembre	Trébeurden	Ph. Petit-Jean
CANNES – RÉGATES ROYALES	21 au 28 septembre	Cannes	B.Callet

Merci à Yves « Bastako » Brangoleau

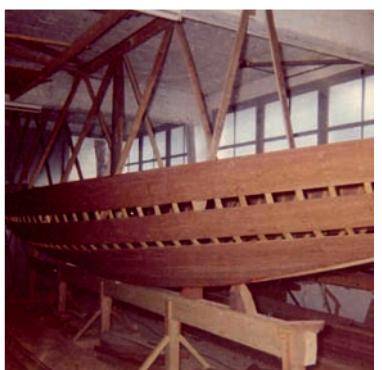




IL ÉTAIT UNE FOIS...

THAÏS : LA CONCEPTION

PAR PHILIPPE LEROY



Naissance d'un requin...

1959 : un jeune Havrais de 29 ans, Philippe Leroy, décide de se faire construire un Requin. Il confie cette aventure à Jean Bertin Séniour dans son chantier de Hyères.

Philippe Leroy, premier propriétaire de Thaïs et son concepteur, nous livre les idées qui furent les siennes avant et lors de la construction de son bateau. Il est ici rappelé qu'à l'époque la jauge ne prévoyait pas un poids minimum du bateau, seulement une contrainte en ce qui concerne le poids du lest qui devait être compris entre 1000 et 1050 kg. En revanche la jauge prévoyait toutes les autres caractéristiques des éléments du Requin : quille, fausse quille, varangues, membrures, bordés, ponts, espars, etc... On avait donc intérêt à utiliser des bois légers dans les hauts et lourds dans les fonds...

D'autre part, Jean Bertin, remarquable constructeur, construisit, comme il est dit un autre Requin : Airel, devenu Pierrick 6, il y aura aussi Emir, mais ceci est une

autre histoire.

Jean Bertin fut le maître de Hamel, constructeur de Lil, devenu Bize, et d'Andelle. Deux autres très belles unités.

À la conception le maître mot avec Jean Bertin fut : **OPTIMISATION**.

Nous partions d'un jeu de plan et, pour ma part, du vécu de quelques compétitions. Pour Jean Bertin, de la confection de nombreux Stars, autres 12m2 du Havre, en plus de son passé plus ancien consacré aux 6 m JI et autres voiliers prestigieux.

• Optimisation des matériaux :

Critère qualité bois doux et léger, c'est mon domaine ; mon choix un acajou provenance grand bassam ivorensis, densité sur le quai au Havre 750 kg le m³ vert, qui se révéla à 500 kg le m³ sec, frène, spruce le tout dans les longueurs suffisantes pour éviter tout collage. Pour le pont en contreplaqué entoilé aucune fargue ou superflu. Sous la quille des bois denses.

• Optimisation des épaisseurs :

la jauge rien que la jauge mais la jauge pleine sans rien de plus.

• Optimisation des formes :

là encore des formes pleines dans la moitié avant contrairement aux bateaux construits sur moule à l'envers qui perdaient leur tonture prévue au plan lors du démoulage...

• Optimisation du gréement :

les barres de flèches de longueur imposée furent amenées au centre théorique de la grand-voile, gain de poids sur les bas haubans, et meilleurs passages des génois pouvant être bordé plus serrés.

• Optimisation du lest :

la jauge vieille de 50 ans donnait 1000 à 1050 kg. Les Fonderies Marseillaises (conceptrice des hélices du paquebot France) durent revoir leur première copie est acierer la fonte pour sortir un poids de 1055 kg et poncer le lest pour livrer 1050 pile poil.

Les bordés furent collés comme ceux des 5,50 m JI et seul un coup de mistral im-

un Requin d'exception : THAÏS

prévu fit que le bordé de fourniture sécha de quelques 3 à 5/10 de millimètre laissant apparaître un filet de colle.

Optimisation de la finition au Havre :

concentration maximale des points au centre quand cela est possible, bastaques rejetées à l'arrière, triplant leur efficacité et soulageant le pied de mat (mesurée sur un dragon à la retombée dans la lame : plus d'une fois le poids du bateau de compression). Guignol en alliage léger, rails Gibb, enrouleur de foc Borrensen, l'accastillage vint de multiples pays, les winchs à volant sous le pont de chez Pio Balbi à Gênes (qui n'a pas répondu à mon e-mail pour en avoir d'autres!!!).

Bref l'importateur de bois du monde entier que j'étais, s'en donna à cœur joie et Jean Bertin fit de même à la construction. Il avait les matériaux pour un autre Requin que le regretté Pierre Sérinelli acquit avant de passer à la course au large où il disparut.

Quand tout fut terminé sur le quai, avant mise à l'eau, Pierre Grander*, champion de France de Dragon, planté derrière le Thaïs, me dit "avec de bonnes voiles il fera trois à 5° de près mieux que tous ici au Havre ». Les réglages de quête de mat

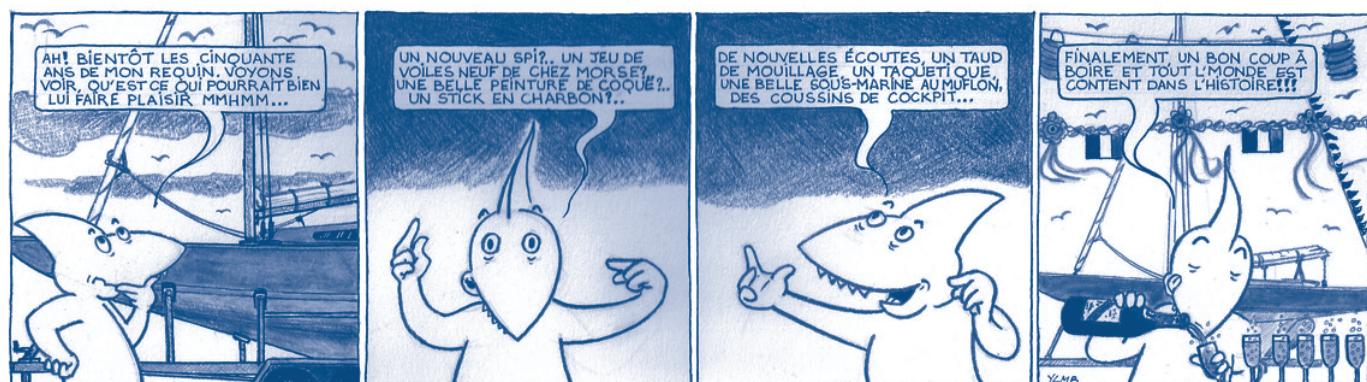
étaient d'une finesse de l'ordre du demi centimètre, la barre au près de 3 cm. Heureusement le prêt serré compensait par temps moyen la flottaison un peu courte, inconvénient assumé de la légèreté, et de la tonture. Livré avec des mats bois excellents, je pense que le métal doit être plus durable, car la sélection du Spruce se faisait sur des centaines de mètres cube. Grâce à notre consommation d'échelles pour les barrages EDF en construction...

J'oubliais nous avions même optimisé les espaces de rangement en cave à vin contre la cloison!!! Et les couchettes avec matelas permanents !

J'ai oublié que la totalité de la coque fut traitée intérieur comme extérieur avant vernis, par un produit antifongique qui s'appelait « NELSONITE 30 TROPICAL », qui imprégnait le bois avant de se polymériser à l'intérieur. Les fonds furent particulièrement gadouillés avec. C'était un procédé dont usaient les chantiers Augustin Normand dans la construction de canots de sauvetage en double bordés croisés avec entoilage intermédiaire, canots qui servirent quelque fois 80 ans à la SNSM. Claude Toutain fut l'initiateur de ce procédé. Avec tout mon accord. »



* Pierre Gander possédait un bateau finlandais d'une efficacité redoutable. Un bateau construit en pin au rapport de lest imbattable, qui avait fait tilt dans mon esprit. Les nordiques, à l'époque, avaient une conception très homogène dans leurs plans et, j'en suis sûr, toujours d'actualité pour ces quillard presque centenaires dans leur conception.





IL ÉTAIT UNE FOIS...

THAÏS : MON PLAISIR PAR BERNARD VERDONCK-HEREL



Mon plaisir d'avoir navigué avec THAÏS.

Mon premier REQUIN fût « MEL-POMENE » N° 373 construction POUVREAU, le bateau était basé à Royan, nous l'avons remonté par mer jusqu'à Grandcamp puis Courseulles afin de régater sur Ouistreham (où il y avait quelques Requin dont THAÏS) Deauville et surtout Le Havre où la flotte était très importante.

En régate, et dans nos convoys de Ouistreham au Havre je n'avais d'yeux que pour la ligne de ce bateau, sa légèreté quand il montait à la lame, une certaine élégance sur l'eau, alors que moi avec Melpomène je traçais la route en fendant la lame.

Puis vint le jour où son propriétaire me dit qu'il vendait THAÏS mais pas à n'importe qui, voulant le voir naviguer et surtout

entretenu, car il faut le dire ce bateau était comme neuf, une coque entièrement vernie, sans tâche.

Je découvre ce magnifique bateau, la chaleur de son bois au niveau de la serre-bauquière (non vernie), une qualité d'acajou à la limite du balsa procurant cette chaleur qu'un amoureux du bois apprécie. Ses rangements-équipets, entre cockpit et cabine, interdisant toute entrée d'eau dans celle-ci, ses couchettes en toile, assise très confortable donnant une bonne hauteur sous barreau et un confort au coucher. Je dois vous dire qu'en 1979, lors de la grosse tempête, je me trouvais au mouillage dans la baie du port d'Aurigny. Et malgré une houle déferlante, je ne suis pas tombé de ma couchette, son accastillage et tout particulièrement les bastaques dans le cockpit (disposition unique dans la série à

l'époque), le mat en bois, mais quel profil !!! Le hook et sa cage à réa (inox perforé pour l'allégement) ...tout était pensé, bravo Mr Leroy !

C'était un honneur pour moi de voir THAÏS à son ponton dans le port de Courseulles faire l'admiration de tous. En régate c'était du bonheur de faire jeu égal avec de plus gros, malheureusement la régate côtière me fût interdite pour une question de distance à la côte, par manque de cockpit auto-videur. Mais je ne me suis jamais interdit de naviguer en solitaire dans les eaux des îles anglo-normandes et de traverser la Manche pour atteindre l'île de Wight.

Ce que je garde, c'est le souvenir d'avoir passé des moments formidables, avec un plaisir intense, quelque soit l'état de la mer, la qualité de sa construction me mettant en toute sécurité.



un Requin d'exception : THAÏS



THAÏS : DES AVENTURES

PAR OLIVIER CHARMET



Propriétaire d'un premier Requin (le 418) depuis l'automne 1981, j'ai la chance de me voir proposer par Bernard Verdonck-Herrel, ancien secrétaire de notre association, de devenir le quatrième propriétaire de Thaïs.

Ce superbe bateau est à Courseulles-sur-Mer, son port d'attache. Le voyage vers Pornic où il doit être basé, se fait en novembre 83 dans des conditions un peu scabreuses. Le ber en bois est juché sur la partie arrière d'un châssis de camion. Le tout posé sur le plateau d'un énorme semi remorque fourni par Jean-Louis Trajan, propriétaire de Jonas II, de sorte que le chauffeur doit éviter tous les tunnels, ponts ou autres obstacles qui se trouvent sur sa route. Départ en fin de journée et voyage de nuit.

Le lendemain matin, sous le regard assez ébahi de notre Président Robert Doucet face à cet attelage, le bateau est mis à l'eau pour nous permettre de descendre à terre la « remorque » du Requin et le reposer ensuite dessus.

Par la suite, bien sûr, je participe à mes premières régates en jeune requiniste débutant (il y a des moments où je le suis encore).

Nous participions à l'activité habituelle de la Série, mais sous l'impulsion de Guy

Burban, nous réalisons un projet qui lui tenait particulièrement à cœur : celui de participer aux Régates Royales de Cannes. Dans la même dynamique avec Loïc Eonnet, secrétaire de l'association, nous décidons de participer au salon nautique, à la Défense, sous la coupole du CNIT. Ce sont ces deux moments de l'histoire de Thaïs que je souhaite raconter.

En ce qui concerne les Régates royales, après une reconnaissance à Cannes en septembre 1984, j'y rencontre Antoine Pêcheur, précurseur en matière de Requin sur ce plan d'eau. J'en suis revenu ébloui. Tout est beau : le temps, les installations, les bateaux, les embruns qui vous arrivent à 25°, l'organisation. Le tout, il faut bien dire, dans une certaine atmosphère de luxe, pas vraiment déplaisante.

L'année suivante nous sommes donc parti à plusieurs à Cannes pour les régates de septembre 1985. À l'époque j'habite dans un petit village de Bourgogne à 720 km de Cannes. Le temps de récupérer Philippe Boisnard et un ami local et néophyte, Serge Billiat, nous partons vers 20 heures, direction plein sud par l'autoroute A6.

Serge, serrurier de son état, boulonne le ber en bois d'origine (et qui pèse un poids respectable) sur une remorque plateau 2 essieux Area que je suis allé chercher auparavant dans la banlieue de Bordeaux. Le moment pittoresque dont je me souviens bien est l'ascension pénible du col de Bessey en Chaume que mon brave Trafic 8 CV Renault a bien du mal à gravir, il fait nuit, il chauffe un peu mais comme il fait frais, la nuit dans le Morvan, on y arrive !

Ceci étant le convoi avance si lentement que mes acolytes me demandent de rouler sur la bande d'arrêt d'urgence, warnings allumés, pour éviter de se faire « aborder » par un poids lourd roulant à bonne vitesse. À cet instant nous nous trainons à 30 km/h...

Ce mauvais moment passé, nous arrivons à Cannes le lendemain en fin d'après midi sans encombre et très satisfaits.

Je ne vous raconterai pas ce que furent ces régates courues les Requin n° 329, 469, 464, 121, 404, 312, et 460 (c'est ce que l'on voit sur les photos), le temps est

magnifique la brise assez faible, mon classement assez habituel... il n'est pas de nature à susciter la jalousie des autres concurrents... Mais le bateau est le plus beau ! Cependant, un jour, après le départ d'une des manches par une brise évanescante, mes trois compagnons ayant tiré un bord à la côte, et nous étant déjà un peu en retard, je décide de courir sur l'autre bord. Nous avons un peu de vent. Et Thaïs franchit la ligne d'arrivée premier, à la surprise générale. Cela ne m'est plus arrivé depuis !

La deuxième chose que je souhaite relater concerne notre participation aux Salons Nautiques en 1986 et 1987.

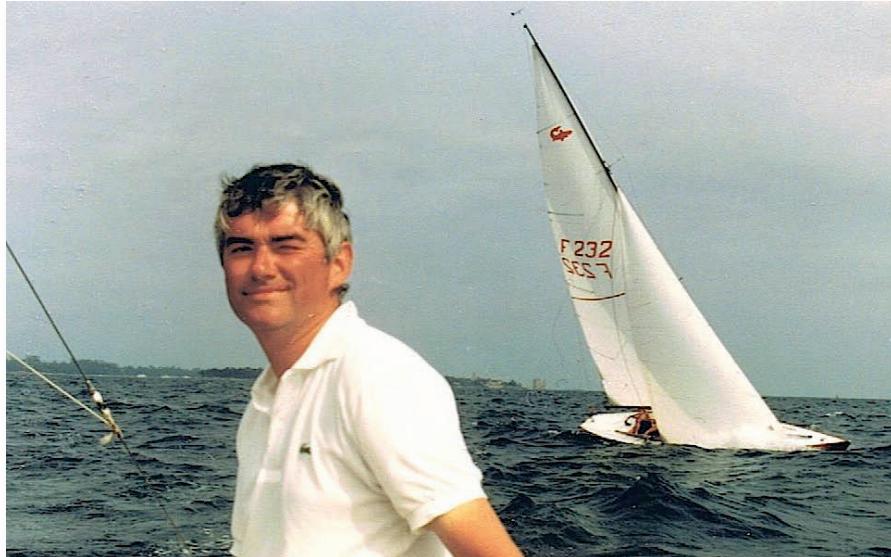
Les années précédentes, nous négocions au dernier moment avec Jean-Pierre Jouët un emplacement dans un coin du Salon Nautique, parfois sans succès, mais toujours dans le stress.

En janvier 1986, Loïc Eonnet, secrétaire de l'association, propose au gérant du centre commercial « Les Quatre Temps » de nous prêter l'ancienne patinoire juste en face du Salon Nautique. Un accord rapidement conclu, nous avions pu y exposer le Requin de Guy Burban.





IL ÉTAIT UNE FOIS...



Face au succès un peu « pirate » de cette opération et à la présence remarquée au Salon du chantier Borressen avec Flawless, un magnifique Dragon polyester, pont teck, roof vernis, gréé et voilé, nos ambitions s'étoffèrent pour exposer deux Requins en 1987 : Thaïs d'une part et un Requin en polyester construit par Jean-Pierre Moinard.

Ce dernier bateau, posé sur une remorque normale, n'est pas trop difficile à rentrer dans ce local bien que la longueur de l'ensemble nous oblige à passer à quelques centimètres des vitrines et au ras des spriklers anti feu ! ce qui nous obligera à dégonfler les pneus...

Avec Thaïs, les difficultés sont toutes autres. On ne peut le faire entrer tel quel car sa hauteur sur la remorque est excessive. Il faut donc imaginer quelque chose. Serge Biliat nous réalise alors un portique démontable pour soulever le bateau et un ber roulant à six roues qui donne ainsi une hauteur convenable et

une grande facilité de manœuvre comparée à celle des pneus dégonflés de la remorque...

Ceux qui ont participé à cette manœuvre sous la neige au début et à la fin de exposition en ont gardé certainement un souvenir ému. Il faut bien reconnaître que notre enthousiasme pour ce bateau et une certaine dose d'inconscience nous

ont permis de réaliser là une forme d'exploit.

Mais nous ne sommes pas seuls, cet espace est tout de même assez vaste pour imaginer concurrencer le Salon Nautique et nous avons envie de réaliser quelque chose d'assez marquant.

Nous invitons donc plusieurs autres associations à nous rejoindre (aussi peu fortunées que la nôtre) et c'est ainsi que nous eûmes avec nous deux Star dont un en bois, un Vent d'Ouest, une Aile, un Snipe, un 2.4Jl, un Finn et deux ou trois autres, mais pas les Dragon qui nous snobèrent au dernier moment.

Le fonds de l'exposition était occupé par une sorte de grand paravent de couleur rouge sur lequel étaient accrochées un ensemble de très belles photos de Thaïs en régate et également un spinnaker aux couleurs de la série, fabriqué à la maison, et suffisamment réussi pour qu'il me soit volé ! Cette petite manifestation fut un succès certain et la preuve affirmée du dynamisme de notre association.

Ce sont pour moi les deux souvenirs les plus marquants la période où je fus propriétaire de Thaïs.



LE SALAIRE DE LA PEUR :

Dans notre bulletin n°41, de 2011, notre ami Christian CHAUFOUR, neuvième propriétaire de la belle THAÏS, nous relatait un voyage musclé. C'est en effet, sous et dans la neige, que THAÏS (alors DOENNA) fit un retour long et mouvementé entre la Porte de Versailles, où il venait de passer dix jours au Nautic et Dinard, son port d'attache. Autoroute fermée, camion en travers de la route, pavés glissants, rien ne fut épargné à cet étrange attelage, qui mit 11h30 pour arriver à destination. « *Prisonniers dans cette tempête, une centaine de naufragés de la route passa la nuit, dans un gymnase, à Fougères...* ».

un Requin d'exception : THAÏS

THAÏS : SON PALMARÈS

PAR PASCAL CIVEL



Durant sa longue vie et grâce à ses nombreux propriétaires, THAÏS II / DOENNA a connu des fortunes diverses et des navigations variées: promenade, croisière familiale ou régate. Dans cette catégorie, le « must » fut atteint par son propriétaire n° 7, Pascal CIVEL, qui par trois fois lui permit d'accéder au très convoité titre de Champion de France. C'est en effet en 2002 à St Quay Portrieux, en 2005 à Arcachon et en 2006 à La Trinité sur Mer, que le binôme DOENNA-CIVEL monta sur la plus haute marche du podium.

Dans un article, paru dans le bulletin de 2006 et intitulé « Comment gagner un National », Pascal CIVEL nous parlait de son Requin.

Morceaux choisis :

« ...Comme pour beaucoup, le Requin me faisait rêver depuis tout jeune. Puis je suis devenu l'heureux propriétaire de DOENNA, un magnifique BERTIN verni de 1962. Notre premier National sera celui de La Trinité en 2000. Nous terminons dans la première moitié, après avoir cassé tout ce qui était fatigué sur le bateau: bôme, drisses, taquets etc. Nous bricolons rapidement, pour participer, deux jours plus tard, à la Lancel Classic à Noirmoutier. Le virus de la compétition

était installé !

Si je conserve le bateau dans son superbe état en l'entretenant méticuleusement (couches de vernis tous les ans, hivernage précautionneux, etc...) je décide de tout faire (mat et voiles changés) pour figurer en bonnes places dans les compétitions. Le Requin est un bateau de régate. C'est une bonne chose pour une série dynamique que certains puissent continuer de courir en vieillissant. Sans nos rendez-vous estivaux, certains bateaux ne seraient plus entretenus et resteraient à pourrir au fond d'un terrain.

J'ai la chance de posséder un Requin qui a été construit et entretenu d'une façon exceptionnelle. Doenna se barre du bout des doigts et là ce n'est que du bonheur. Les régates sont pour moi, de grands moments de convivialité entre mordus et amoureux du Requin. J'invite tous les requinistes à venir nous rejoindre pour ces manifestations qui ne sont que prétextes à rencontres et échanges intéressants pour la conservation de nos bateaux et l'avenir de la Série. »



un Requin d'exception : THAÏS

THAÏS : ET MAINTENANT PAR HERVÉ POMMERY



Amateur d'objets et de navigation, je cherchais un bateau qui, tout en restant à taille humaine, concilie ces plaisirs avec, en plus, un gabarit routier qui facilite l'accès à tous les plans d'eau. Mes regards auraient pu se poser, au grès d'une rencontre, sur un Dragon ou un 5m JI, ou sur un gréement aurique, construit à l'unité au début du XX^e siècle, mais le Requin, avec sa mini cabine, sa relative simplicité, son élégance et son offre bien gérée par l'A.F.P.R. parlait au cœur, comme à la raison. Mais quelle unité choisir ?

> Pourquoi THAÏS 232 ?

Mes connaissances en matière de construction navale n'ayant pas dépassé le stade de plusieurs modèles réduits en bois, il y a bien des années, je faisais appel à un ami, que certains d'entre vous ont connu, Julien LEMBO qui, à l'époque, s'occupait de OISEAU DE FEU, le bateau de son père. Avec Julien, j'ai découvert le chantier de CHARLES MARINE, et d'autres abritant des coques bien desséchées, ceci jusqu'à la disparition tragique en mer, de notre ami Julien.

Pour me permettre de reprendre le projet, des amis me mettent en relation avec Yvon ROTUREAU, le propriétaire de VIOLA, et Bruno BARBARA, son conservateur, qui dirige également un chantier de restauration à la Rochelle. Bruno accepte de m'accompagner avec son sourire, son œil critique, et sa très grande ex-

périence, pour visiter des coques. Ensemble nous rencontrons RASCAL, SOLVEIG, CYRANO et plusieurs autres. Étant par tempérament, un restaurateur de mécaniques, de meubles et d'immeubles anciens, j'étais prêt à me lancer dans le déshabillage d'une coque, ne conservant que le squelette : quille, membrure et serre bauquière et remplaçant tout le reste. J'envisageais même dans mes rêves, de faire scier, dans des pays producteurs de bois, des kits de pièces, pont et bordés, pour faciliter la restauration de toutes les coques qui en auraient besoin. Heureusement, Bruno BARBARA a tout recadré et avec lui, toute une chaîne d'amitiés s'est mise en place. Il fallait privilégier une unité bien construite et bien entretenue.

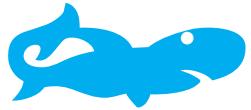
> La rencontre ?

Par une journée hivernale de Décembre 2010, où Paris était recouvert de neige, me rendant au Nautic, je fus subjugué de découvrir sur le stand de l'Association Française des Propriétaires de Requin, l'objet de tous mes désirs. Je revins plusieurs fois l'admirer pendant la quinzaine. Contact pris avec son propriétaire, puis déplacement à Dinard où, Bruno et moi, revoyons THAÏS qui s'appelait alors DOENNA. Le choix était fait, ce Requin n'avait pas, dans mon cœur, de concurrent. Après transactions, il fallait accomplir les formalités administratives de transfert de propriété. L'Association m'y a aidé (merci Olivier CHARMET). Il fallait le transporter par la route. Jean-Pierre SAUVAGE a, spontanément, consacré une journée à cela. Il fallait une « GV » avant de placer THAÏS sur une ligne de départ, ce fut l'œuvre, encore, de Bruno BARBARA, plutôt réussie puisque THAÏS participa avec succès au GRAND PAVOIS CLASSIQUE l'été dernier à la Rochelle. Il est vrai qu'il était barré par un « fin moustachu », Jean-Pierre SAUVAGE.

Un grand merci à tous. THAÏS est prête à concourir sur les plans d'eau et je suis prêt à la transmettre à mon successeur, mais... pas tout de suite !



Hervé POMMERY entre 2 propriétaires de THAÏS : Olivier CHARMET et Bernard VERDONCK HEREL au dernier NAUTIC, sur le stand de l'A.F.P.R.



UNE SAISON ESTIVALE BIEN REMPLIE

PAR ANTOIN PECHEUR

Ainsi donc avec Roger QUENET, propriétaire du 421 Daniela, et moi-même, propriétaire de Slim n°121, sommes partis d'Annecy pour Cowes. Ile de Wight, Angleterre, la Mecque de la voile, pour la semaine de Cowes, la 3^e semaine de juillet.

Nous avons amené Johnny III le dernier Pouvreau 461 de 1971 à son propriétaire Aubrey FINBURGH, anglais, qui habite Londres mais qui laisse son bateau à Annecy où il a trouvé Johnny III et 2 bonnes poires pour s'en occuper...



D'aller à Cowes c'était un désir genre « rêve d'enfant » réalisé mais finalement bien facile sur le plan voyage, 1 000 km aller et pareil au retour (étrange !).

Sur le plan bateau, nous étions dans le groupe de DayBoats et nous avons été 2^e sur 14 au final. De toute façon le classement a peu d'importance, l'essentiel étant de bien naviguer ! Aucune contestation, aucune « saloperie », le fair play qui ne sait pas ce qu'est un refus de tribord, peut être une ineptie ! Française sûrement ! (en tout cas chez eux !). Une semaine de belles régates et de réceptions.

Grand souvenir !

La 3^e semaine de septembre a vu arriver à Cannes aux Régates Royales les 3 requin voyageurs du Lac d'Annecy, Daniela, Slim et Johnny III et leurs propriétaires respectifs. Le Yacht club de Cannes nous a accueilli avec sa gentillesse coutumière, malgré notre retard à l'inscription et beaucoup de respect pour les Requin qui font partie des membres fondateurs de ces Régates Royales ressuscités par Jean-Pierre ODERO en 1978.

À l'époque, la meute était composée de 6 ou 7 Requin de la Marine (Toulon) et de

quelques civils méditerranéens dont je faisais parti et même quelques civils « atlantiques » parmi les meilleurs comme Guy BURBAN, son étoile du YCF et sa moustache, Olivier CHARMET et ses lunettes, Loïc EONNET et sa mauvaise foi, Bora Bora et Opium avec leur jeunesse et n'oubliions pas Philippe BOISNARD et sa Bellone aux gros nichons et même TRAJAN et son Jonas. Nostalgie... Ils sont même venus plusieurs fois !

Bref, cette année nous étions trois Requin au milieu des 100 bateaux classiques les plus beaux du monde, sous le soleil, avec une eau à 22 degrés et un bon esprit de franche camaraderie et de rigolade.

Une semaine de rêve encore. Nous avons bien navigué ! Bien que l'on ait réussi à se gourer sur un parcours, banane ! C't'un monde !

Les Royales se terminant le samedi, le Yacht Club de France organise le dimanche la Course d'Automne du YCF où tous les bateaux partent de Cannes et rallient Saint-Tropez pour participer aux Voiles de Saint-Tropez la semaine suivante.

26 miles nautiques dans un paysage à couper le souffle mais pas le vent, parfois !

Avec Slim j'ai dû participer 10 fois à cette course et je l'ai même gagnée une fois, devant quels prestiges ! Cette année encore tous les bateaux peuvent participer, tous sauf un : le Requin ! Je ne sais pas pourquoi et n'ai pu avoir aucune explication !

Alors nous avons quand même pris le départ avec Daniela, vent 3/4 arrière à 6 nœuds, avec le pavillon national à l'arrière. Nous avons pris aussi l'orage avec des vents à 40 nœuds (mesurés) et nous avons terminé à l'entrée de Saint-Tropez, gruté et sommes reparti pour la Haute-Savoie car les Voiles de Saint-Tropez ne veulent pas non plus de Requin alors que nous y avons participé depuis l'origine, depuis le temps de la Nioulargue.

Pourquoi ? Mystère ! Peut-être pas assez riche ? Le Requin est dangereux ?

Il existe en Méditerranée, en septembre, un circuit pour les bateaux classiques :

> 2^e semaine de septembre : Imperia ou Monaco en alternance 1 année sur 2, 100 bateaux, Requin bienvenus, accueil italien, la classe, la bonne humeur, les spaghetti et la joie de vivre.

> 3^e semaine de septembre : Cannes et les Régates Royales, cf ci-dessus.

> 1^{ère} semaine d'octobre : les Voiles de Saint-Tropez : Requin interdits (alors que d'autres du même genre sont autorisés, Solent notamment, 6 MJ). L'année prochaine en tous cas nous allons à Imperia et peut être à Cannes.

Il faudra que nous nous réservions une semaine de vacances, se taper 1200 km de route et prévoir un budget minimum de 1 500 euros.

Alors à vos tirelires, à votre 4x4 qui ne servira pas qu'à aller chercher le pain, cette fois ci et à vos bateaux pour les faire jolis. Tout ce que je veux vous dire c'est qu'on ne regrette pas sa soirée !





LA BAIE DE QUIBERON, TERRAIN DE JEU DU FUTUR CHAMPIONNAT



Comme elle l'avait déjà fait à de nombreuses reprises, l'A.F.P.R. a décidé de confier l'organisation de son 64^e National Requin à la SNT. Suite à une réorganisation du club Trinitain, les pourparlers pour cette organisation furent longs, incertains et fastidieux. Mais gageons que, comme par le passé (déjà 11 Championnats de France de notre classe courus sur le plan d'eau de La Trinité sur Mer, en 34 ans, le premier ayant eu lieu en 1980) les tracasseries administratives oubliées, la SNT saura nous concocter un très beau National.

>Soyez au courant !

Particulièrement bien protégée de la houle d'ouest, la baie de Quiberon subit l'influence de la marée par le sud-ouest (passage de la Teignouse). Ce resserrement entraîne au flot une accélération locale des courants qui se dissipe dès le banc de Quiberon avec une dispersion des courants vers le Pô, la rivière de Crac'h et le golfe du Morbihan. La veine principale est orientée N.E.-S.W. vers le golfe du Morbihan.

Une seconde, plus faible mais toujours stable, s'établit sur l'axe N.-S. en direction pour le flot (en provenance pour le jusant) de la rivière de Crac'h.

La troisième veine de courant, en direction du Pô pour le flot, provoque une large giration vers la gauche en longeant la Presqu'île de Quiberon et peut entraîner l'apparition d'un faible contre-courant entre Port Haliguen et la Pointe de Quibe-

ron. Ces trois zones sont en fait des « réservoirs » qui donnent à la baie de Quiberon sa particularité. En effet, l'apport d'eau des « réservoirs » entraîne un jusant plus important à leurs abords que près du passage de la Teignouse. Ce phénomène est particulièrement sensible aux alentours de la basse mer, lorsque la puissance tardive du courant provenant du golfe remplit le fond de la baie et perturbe la seconde veine [N.-S.].

> Et attentifs aux vents.

Il est important de noter que les vents ont aussi une influence. Ainsi un vent régulier de nord-est entraîne une réduction du temps de montée et l'apparition d'un faible courant inverse longeant la Presqu'île de Quiberon.

En résumé, pour un parcours mouillé autour de la bouée de la Souris, trois remarques sont importantes :

> la veine principale est alternative Nord-Sud.

> aux extrémités du plan d'eau, l'axe s'incurve à l'ouest vers l'ouest et à l'est vers l'est.

> ce système n'est perturbé que vers le basse mer où un flux léger le traverse en provenance du golfe et en direction du Pô.

La présence des terres et d'îles autour de la baie de Quiberon a une influence considérable sur le régime des vents. Seuls les vents de secteur sud-est sont relativement peu perturbés.

Traditionnellement, en juin, juillet et août, la force du vent dépasse rarement force 5. Les secteurs privilégiés sont l'ouest, le nord-ouest et le nord-est.

Les vents de nord-est sont le plus souvent corrélés à la présence d'un anticyclone stable sur la France l'été. Les vents de sud-ouest à nord-ouest, eux, sont créés par l'arrivée de perturbations atlantiques, mais aussi par les effets de brises thermiques.

Ce phénomène de brise thermique, lié aux différences de températures entre la mer et la terre, est maximum en saison estivale. Lorsque l'ensoleillement est important et le vent synoptique assez faible à modéré. L'effet de brise thermique s'observe le jour en baie de Quiberon par l'apparition de cumulus sur les îles, la

presqu'île et la côte nord vers le midi so- laire. La brise de mer s'établit avec les nuages d'abord sur la côte nord, puis se déplace parallèlement à la côte pour se dissiper en fin de journée.

De manière générale, on constate, pour tout type de synoptique, une rotation du vent en début d'après-midi vers l'ouest / sud-ouest avec un renforcement du vent (sauf pour les synoptiques d'Est où il aura tendance à faiblir). Puis une rotation vers le nord / nord-ouest en fin d'après-midi avec une diminution de la force du vent.

Enfin, malgré le relief peu prononcé de la Presqu'île de Quiberon, on constate que le vent suit des couloirs sur une distance assez importante. Ainsi, le vent aura une probabilité restreinte de souffler en provenance des azimuts compris entre le 260° et le 280° à cause du relief important de la colline du sémaphore de St Julien.



ADIEU L'AMI

Un National de plus à La Trinité, mais cette fois sans la présence bienveillante de notre ami Jean-Pierre BLAVÉC, qui nous a quitté en octobre dernier, à 79 ans.

Commandant au long court, il avait su garder, à la barre de la SNT pendant 22 ans, son caractère trempé, son franc parler, sa détermination et son humour.

Tous les Requinistes garderont de lui, le souvenir d'un véritable honnête homme.



LE GILET DE SAUVETAGE



« En voiture, tu mets ta ceinture, en mer, tu mets ta brassière », ce slogan découvert dans le journal « Sauvetage », sous la plume de Jean-Louis GUERY, nous a incité à vous proposer cet article sur les gilets de sauvetage.

« Que je mette mon gilet ? Et puis quoi encore ? Tu m'as pris pour un touriste ? ». N'avez-vous jamais eu ce réflexe lorsqu'un de vos équipiers vous intimait d'enfiler un gilet de sauvetage ? Allez, ne rougissez pas, tout le monde le sait.

Pourtant, en cas de chute en mer dans une eau à 15 degrés, votre chance de sur-

vie triple si par bonheur vous êtes sorti couvert. De 2 à 6 heures d'espérance, au choix.

D'après les chiffres de la SNSM, nous ne sommes que 11% à avoir ce réflexe lors d'une sortie sur l'eau. Si plus de 50% des enfants sont équipés, 80% des moins de 25 ans oublient délibérément ce matériel de survie.

Cet hiver, du côté de Lorient, ce sont dix vies qui ont été englouties par les flots. Aucune de ces victimes ne portait de gilet de sauvetage.

Alors pourquoi nous obstinons-nous à braver le tout-puissant océan, dont on connaît la nature superbe, impressionnante... et impitoyable ?

Si près de la moitié des indociles arguent de l'inconfort des actuels gilets de sauvetage, nous sommes encore 37% à les juger inutiles. Autres excuses notables, le poids, le prix ou encore le look.

Mais au fond, n'est-ce pas plutôt la fierté du marin qui conduit notre attitude ? Je n'ai pas besoin d'une « aide à la flottabilité », merci, je sais nager.

Bien sûr, nous ne sommes pas une exception dans le paysage européen, où les mauvaises habitudes sont encore bien marquées. Mais force est d'admettre que la France s'accroche à son bonnet d'âne, et qu'un peu d'humilité ne ferait pas de mal à notre peuple de révolutionnaires, éternels réfractaires à l'ordre établi.

Pourtant, nous avons bien cédé à l'obligation du port de la ceinture de sécurité en voiture. Nous avons accepté que des ca-

méras de surveillance publiques nous traquent au nom de notre sécurité. Nous fermons les yeux sur les fouilles interminables aux aéroports, nous ne mangeons plus de lasagnes surgelées, et l'idée d'équiper nos enfants de puces électroniques nous apparaît comme une sage précaution.

Alors pourquoi pas le gilet ? Il faut croire que les voileux ont la tête dure. Il suffit pourtant de lire ne serait-ce que les péripéties d'un Stamm ou d'un Eliès pour sentir un frisson nous parcourir le dos. Bien sûr, nous ne nous mesurons pas aux mêmes mers, et la fiabilité du Requin ne peut que nous pousser à faire fi de toute protection. Mais on n'est jamais à l'abri d'une vague fourbe ou d'une perfide amarre, et c'est bien pour que notre sport nous apporte toujours autant de plaisir que nous nous devons de rester vigilants, comme de montrer l'exemple. C'est aussi de cette manière que nous faciliterons l'accès du plus grand nombre à la pratique de notre bateau favori.

Certes, les campagnes de sensibilisation commencent à porter leurs fruits. Lors des derniers entraînements d'hiver à la Trinité sur mer, trois gilets se sont même faufilés jusqu'au traditionnel apéro post navigation, encore juchés sur les épaules de leurs jeunes propriétaires.

Les fabricants de gilets sont de plus en plus nombreux, et les nouveaux développements se placent sous le signe de l'innovation. Pour la liberté en toute sécurité, je dis oui !

Alors, on s'équipe ?



OUI on s'équipe, mais il faut avoir à l'esprit que si tous les gilets modernes auto gonflables permettent au « naufragé » de flotter, ils ne permettent pas tous d'obtenir un retour rapide et automatique. C'est pourtant ce qu'il faut rechercher. Un forum « Mer en sécurité » s'est penché sur ce point important. Un véritable cahier des charges a été établi pour créer le VIF (Vêtement à Flottabilité Intégrée). Au-delà de la technique (150 newton minimum de flottabilité pour 1,5 kg de poids maximum, retour en cinq secondes) un souci d'agrément d'utilisation a aussi été abordé : coloris attrayants, étude morphologique des marins, tout particulièrement la poitrine des femmes et ce, afin d'inciter une utilisation permanente sans gêne.

HISTOIRE



80 ANS

L'année prochaine, en 2015, notre Association fêtera ses 80 ans.

Dans le milieu nautique, peu de Classes ont atteint cette maturité. Le Comité de Direction de l'A.F.P.R. est déjà en train de cogiter afin de célébrer, au mieux, l'événement.

Mais 2014 n'est pas en reste, puisque cela fait huit décennies que les deux premiers Requin goutèrent les eaux françaises.

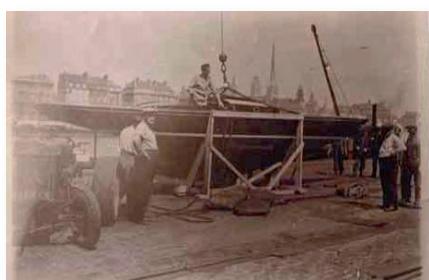
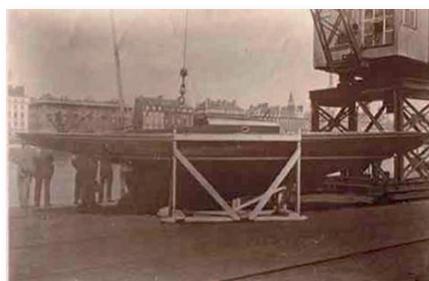
En effet, en 1934, le yachtman Jean SAVOYE publie en Avril un argumentaire en faveur du Requin, dessiné par Gunnar L. STENBÄCK à Helsinki, quatre ans plus tôt. En Juin il décède sans voir les premiers Requin commandés par ses amis Alfred PARENT et le Docteur CHATEL du CVSM (Duclair).

En Juillet sont livrés à Rouen, ces deux premières unités importées de Finlande : le n°1, SIRE DE FRAMBOISIE et le n° 2 JOLI CŒUR, tous deux sortis du chantier ABO.

Le 21 Août, le premier règlement de construction pose les bases d'une jauge. La surface de voiles est portée de 19 à 25m2.

Quelques mois plus tard, en 1935, afin de développer la Série et organiser au mieux la construction en France du Requin, une association voit le jour : l'Association Française des Propriétaires de Requin.

Durant l'été, les Requin SIRE DE FRAMBOISIE, JOLI CŒUR, SQUALE et SAÏDA traversent la Manche, avec succès, direction Cowes.
... L'Aventure était en route !



BRÉSIL – ICARAI DE AMONTADA
+55 88 3636 3092 // cantodasaguas.fr@gmail.com
Et là, pas de requins, promis !

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

SUR LE PORT
LE CAFÉ NOIR

NOIRMOUTIER
02 51 39 00 75



LES « TROIS A »



Premier « A » :

« **APSARA** ». Nom de ce Requin, sorti du chantier POUVREAU, en 1967 et portant le n°397. Acheté en 2008 par Michel JULIEN, qui après 1.537 heures d'une superbe et efficace restauration (stratification époxy de la coque, aménagement intérieur, etc...) le remet à l'eau trois ans plus tard afin de se rendre, à Barcelone pour y courir la célèbre Puig Vela Clasic. Retour de Barcelone à Banyuls, par la mer, dont 120 nautiques en solo ! En 2014, désireux de passer à une autre navigation, Michel JULIEN cède APSARA à l'Association AMERAMI.



Deuxième « A » :

AMERAMI est une association qui œuvre pour la sauvegarde du patrimoine maritime et fluvial depuis bien-tôt quarante ans. Fondée en 1975, elle venait en appui d'un projet ambitieux : créer un Musée de la Mer pour l'Atlantique qui devait se situer au Port-Louis dans la Citadelle et les environs immédiats. Cette idée n'a pu se concrétiser, mais le mouvement était initié. L'association des amis de ce musée, reconnue d'utilité publique en 1981, pionnière à l'époque, lancée par de grands personnages, Luc-Marie Bayle, Aymar Achille-Fould, Christian Bonnet, Jacques Chauveau. Ce dernier déploya une énergie de tous les instants à poursuivre la collecte de bateaux de petite taille et de toutes sortes. Son coup d'éclat fut la sauvegarde et l'exposition du sous marin Argonaute ! Depuis outre le souci de collectionner, le but est de restaurer les bateaux qui peuvent l'être et de les faire naviguer pour qu'ils témoignent de leur époque. Et qu'incidemment leur équipage en tire fierté et plaisir. APSARA, de par sa restauration exemplaire, échappant à la première étape, l'association lui cherche un « exploitant responsable ». Après étude, le choix se porte sur Charles ARCHAMBEAUD.



Troisième « A » :

Charles ARCHAMBEAUD, 35 ans, marié, 2 enfants est issu d'une famille de Requinistes (ex Hors Limites FRA198). Il accepte, bien volontiers, de devenir le garant de la pérennité d'APSARA, de l'entretenir et surtout, respectant ainsi la charte AMERAMI, de le faire naviguer.

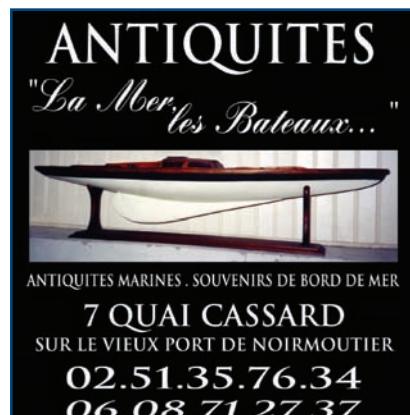
Alors, comme sous la plume d'Alexandre DUMAS, les « Trois Mousquetaires » furent finalement quatre, il en fut de même pour les « Trois A ». En effet, comblée par l'opération, l'A.F.P.R. y participe en assurant la logistique qu'est le transport du Requin du Minervois en Vendée. Deux de ses membres, Philippe BOISNARD et Olivier CHARMET, se rendent à Caulnes-Minervois (827 km) et convoient APSARA de Carcassonne à l'Île de Noirmoutier, (818kms) où il va maintenant naviguer.

L'A.F.P.R. est fière et reconnaissante que Thierry d'ARBONNEAU, président d'AMERAMI et son conseil d'administration, aient souhaité compter dans leur « collection vivante », un bateau tel que le Requin.

Belle et sympathique opération !



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



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



AGENCE
Les Manoirs

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

PETITES ANNONCES



AGATHE – Vene Bjorndahl – N°491 2006
Requin Polyester. Entretien soigné. Remorque Sun Way.
Visible à NOIRMOUTIER en L'ÎLE 85330
€ Prix : 31 000 €
Contact : Jean-Loïc Berthet
requinagathe@gmail.com – 06 16 43 34 75



GWENOLA – Quéré n° 269 – 1964
Très bon état général. Coque acajou.
Remorque de route Mecanorem.
€ Prix : 40 000 €
Contact : Gautier Brunet-Moret
06 17 96 07 46



MEPHISTO – Pouvreau n° 447 – 1969
Requin à restaurer. Jeu de voiles complet.
Visible à Canet en Roussillon.
€ Prix : 7 000 €
Contact : atelier Bernadou
na.duarte@laposte.net – 06 62 83 74 82



ANTINEA – Pouvreau n°440
Requin bois, état exceptionnel, mât en bois d'origine. Avec chaise moteur inox.
€ Prix : 32 000 €
Contact : guezennecalain@gmail.com
06 16 43 34 75



HORS-LIMITES – Pouvreau n°198 – 1958
Requin bois, excellent état. Avec jeu de voiles, taud, remorque. Visible à Cherbourg.
€ Prix : 19 000 €
Appeler la concession au 02 33 53 27 34
ou 06 03 10 66 77



SHAMROCK – Pouvreau n° 392 – 1967
Requin en bois
€ Prix avec équipement complet,
sans remorque : 15 500 €
€ Prix avec remorque NAUTILUS: 19 500 €
Contact : Hugues Lemonnier – 06 20 89 25 67



BASSALANE – Pouvreau n° 413 – 1968
Bateau acajou en très bon état général.
Remorque de route 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



MAGIC BLUE – Moinard n°487 – 1992
Requin polyester excellent état. 2 jeux de voiles un pour la ballade, un pour la régate.
Visible à l' Herbaudière.
€ Prix : 35 000 € négociable
Contact : Erik Pichelin – erik.pichelin@orange.fr



TANAGRA – Pouvreau n°299 – 1963
Requin bois très bon état général avec 2 jeux de voiles, spi, accastillage complet, chaise moteur alu, remorque. Visible à Dinan (22).
€ Prix : 22 000 €
Contact : 06 58 62 99 75
caroline.mantel@yahoo.fr



FANCY FREE – Moinard n°478 – 1987
Requin polyester, état excellent.
Avec 3 jeux de voiles, 2 spis, remorque.
Visible à Noirmoutier.
€ Prix : toute offre sérieuse sera étudiée.
Contact : Gilles Marchand
gp.marchand@free.fr



MEIJE – Pouvreau N° 230 – 1961
Coque acajou rivetée.
Régulièrement entretenue.
€ Prix : 17 000 €
Contact : Christian Pauchet
christian.pauchet@notaires.fr – 06 85 08 47 89



TIGRE II – Pouvreau n°265 – 1962
Requin bois, à restaurer. Bout d'étrave brûlé et bordés à changer, jeu de voiles complet.
Visible à Canet en Roussillon.
€ Prix : à débattre
Contact : atelier Bernadou
na.duarte@laposte.net – 06 62 83 74 82

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



Bordeaux Cuvée Spéciale A.F.P.R

« Château Moulin de la Grave » 2005

Caisse de 6 Bouteilles

Caisse de 12 Bouteilles



36 €

70 €

LIVRE



35 €

Voilier de légende,

frais de port 4,50 €

Le Requin

Monographie (dossier avec plans)

30 €

Gilet polaire réversible, sans manches

brodé, « collector » : 70 ans requin

XXL (uniquement)

30 €

Sweet à capuche



50 €

« cœur de requin »

Unisex

du S au XXL

Tee-shirt (blanc)

19 €

(L ou XL) marquage face et dos

25 €

Sweet-shirt (bleu) (L ou XL)



Fanion A.F.P.R.

Rouge et noir (30x45cm)

15 €

Grande serviette/sac de plage

30 €

hors frais de port

Pensez à envoyer dès maintenant votre cotisation

Propriétaire de Requin : 55 €
Membre sympathisant : 20 €

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'A.F.P.R.

(Association Française des Propriétaires de Requin)

DIRECTEUR DE LA PUBLICATION
RÉDACTEUR EN CHEF
Philippe Petit-Jean

DESSINATEUR Yves Brangoleau
PHOTOS Yves Suinat
MISE EN PAGE royeredubus.com

ONT PARTICIPÉ À CE NUMÉRO :

Philippe Leroy, Bernard Verdonck-Herel,
Olivier Charmet, Christian Chaufour, Pascal Civel,
Hervé Pommery, Antoine Pêcheur.

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



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

Le VRAI changement c'est maintenant !



Un VRAI gérant privé
pour votre portefeuille.

Société de gestion de portefeuille, agrément AMF GP 91-29
Stratégie de Gestion Patrimoniale, Gestion de portefeuille,
PEA, comptes titres, assurance-vie, gestion d'OPCVM.

FINANCE SA

13, rue Auber, 75009 Paris - www.finance-sa.fr
Ghislain de La Grandière : 01 40 20 00 89
Jean-Marie Clément (Lyon) : 06 63 05 42 51