

JOURNAL DE L'ASSOCIATION FRANÇAISE DES PROPRIÉTAIRES DE

REQUIN

80 ANS
1935
2015



www.classe-requin.fr

NUMÉRO 45 - ÉTÉ 2015

SOMMAIRE



Couverture: photo Yves Suinat

Comité de direction	p. 2
Le mot du Président	p. 3
Les échos de l'A.F.P.R.	p. 4
Programme des régates 2015	p. 5
Hommage à P. Toureau	p. 6
Témoignage : Yves Suinat	p. 7
Le National	p. 8-9
Projet Skol Ar Mor	p. 10-12
Restauration : Maya	p. 13-15
Pratique	p. 16-17
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
pharchi@hotmail.com
06 64 03 09 74
41 rue de Beaulieu
85330 Noirmoutier en l'Île

CHARLES ARCHAMBEAUD

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

carchambeaud@hotmail.com
06 62 22 51 08
36 rue Victor Hugo - 9260 Asnières.

OLIVIER CHARMET

Secrétaire général, Trésorier

olivier.charmet@free.fr
06 80 74 60 70
74, bd du Montparnasse - 75014 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

PAULINE DELGORQUE

paudauline@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





MERCI POUR CE (LONG) MOMENT !



Nous fêtons, cette année, les 80 ans de notre association. C'est en effet en 1935 que les propriétaires des huit premiers Requin, nouvellement importés de Finlande, décidèrent de se fédérer en une association encadrant cette série naissante.

Nous ne pouvons rêver mieux, pour cet anniversaire, que le projet du chantier école Skol Ar Mor, basé à Mesquer (44), qui a choisi comme programme pédagogique 2014/2015, la construction d'un Requin bois. Ce bateau, qui portera le n° 498 sera le premier bois depuis 41 ans. Tout au long de l'hiver vous avez pu, sur notre site internet, www.classe-requin.fr, en suivre l'avancement.

Depuis 2006, alors qu'il n'y avait pas eu de constructions pendant douze ans, cela fait neuf Requin de construit et ce grâce à So Much Yachting et maintenant, Skol Ar Mor.

Pendant ce temps de nombreuses restaurations de qualité ont été menées à bien. Dans ce cadre, nous ouvrons nos pages à un beau sauvetage, celui de Maya, n° 85, de Rosny de 1949, au sein de la famille Prud'homme. Ces rénovations réussies et d'autres à venir, sont fortes encourageantes pour l'avenir de notre série.

Stimulée par la vente d'un premier ouvrage qui a rencontré un fort succès et maintenant épuisé, l'A.F.P.R. va réaliser et éditer prochainement un nouvel opus. Vous pourrez y découvrir la genèse du Requin. Nous avons, pour se faire, lancé plusieurs appels à souvenirs et archives. Cet appel est toujours d'actualité.

Huit décennies !

Dans le monde nautique, peu de Classes, peuvent s'enorgueillir d'un tel anniversaire. Nous devons de pouvoir le faire, à nos aînés qui ont su œuvrer pour la pérennité du Requin. Qu'il soit rendu hommage à ces grands noms que furent Jean Savoye, Alfred Parent, les Dr. Chatel et Dumont et bien d'autres. Afin de boucler la boucle, remerciements, également, aux membres du bureau actuel, pour leur travail et leur disponibilité régulière.

On ne peut parler de toutes ces années, sans évoquer le Président Pierre Toureau, qui vient de nous quitter. Sur les 80 années d'existence de l'A.F.P.R. on peut noter que, pratiquement la moitié de cette durée s'est déroulée sous sa présidence.

Un hommage à notre Président d'Honneur est rendu dans ce bulletin.

À travers lui, c'est à tous mes prédécesseurs que je désire dire « Merci ». Merci pour leur présence, merci pour leur pouvoir de rassembler autour d'eux d'autres passionnés, merci pour leurs actions qui ont permises qu'aujourd'hui nous fêtons toujours et encore le Requin.

C'est pour moi un immense honneur et une grande charge de leur succéder.

Bon anniversaire !

Bon été et bonne navigation.

Philippe PETIT-JEAN



YCLB



Le monde de la Plaisance a été choqué par la brutale disparition de notre ami François-Xavier Baley dit « FanFan », véritable personnalité du nautisme. Il était âgé de 57 ans (à droite).

Il présida, avec talent, le Yacht Club de La Baule durant 24 ans. Suite à ce deuil, le YCLB, a procédé à l'élection de son Président.

Dominique MOLETTE (à gauche), fidèle équipier de FanFan depuis plus de 10 ans et pressenti par ce dernier, a été élu à l'unanimité par les Administrateurs. Membre depuis 1987, Vice président et organisateur des événements nautiques du Club, nul doute qu'il ne pouvait y avoir de meilleurs choix. L'A.F.P.R. a félicité le nouveau Président et son équipe.

GRAND PRIX A.F.P.R.



C'est au cours de la 78^e Assemblée Générale de notre association, qui s'est tenue le Samedi 6 Décembre 2014, au restaurant « NAPOLETANO » Paris 15^e, devant un parterre garni, qu'a été révélé le palmarès intégral du **Grand Prix A.F.P.R.** 2014, pour lequel 30 bateaux ont concourus sur 7 régates prises en compte.

1^{er} AVEC 4 RÉGATES ET 232 POINTS : ATALANTE /459 (VÉRONIQUE PROTAT)

2^e AVEC 3 RÉGATES ET 195 POINTS : AGATHE /491 (J. M. BERTHET)

3^e AVEC 3 RÉGATES ET 181 POINTS : MORGAN /350 (B. TANTET)

Un tableau, offert par «Voiles et Voiliers» fut remis à Jean-Marie BERTHET, présent en séance et qui, très élégamment, exprima le désir de le transmettre à la gagnante.

DEUX REQUIN SUR LE LEMAN ET... 498 AUTRES !



Le Bol d'Or 2014, couru à la mi-Juin, sur le lac Léman vit, cette année, la présence de 2 Requin se retrouvant au milieu d'une flotte de 500 bateaux. Une seule bouée à virer (Genève / Bouveret / Genève) soit 67 miles à parcourir. Un vent de nord, force 4 à 5 permit à SLIM n°121, à Antoine PECHEUR, de faire le parcours en 12h52' et à DANIELA, n°431, à Roger QUENET, en 13h33'. Bravo à nos courageux amis savoyards.

NATIONAL 2014



64^e National venteux, couru du 9 au 12 août en baie de Quiberon et organisé par la SNT.

Année révolutionnaire puisque ce Championnat de France ne vit pas, comme les huit dernières années, la victoire de Pieric II, ni même sa présence sur le podium. Il faut dire qu'un démâtage, survenu en rentrant au port le 3^e jour, contribua, pour beaucoup à cette contre-performance.

Un palmarès de choix :

1^{er} et Champion de France:

THAÏS / Jean QUEVEAU.

2^e : PIERIC VI / Philippe BURBAN.

3^e : IRIS/ Bruno HERVOUET

L'année dernière, notre bulletin est dédié à Thaïs : il gagne le titre !

Cette année, notre couverture montre un Requin rouge : JPS appréciera !

UN VRAI MARIAGE DE REQUINISTES :



Une manche de pétrole, un jour de Championnat. Tous les bateaux attendent, sous le soleil d'été qu'Eole daigne se montrer. Sur *Hors Limites*, n° 198, Victoire ARCHAMBEAUD et sur *Peau Rouge*, n° 490, Émile DOUMENC. Baignade improvisée, toujours pas de vent mais un méga coup de... foudre. Mariage fin Juin. Toutes nos félicitations aux deux familles.

LIVRE DE SALON



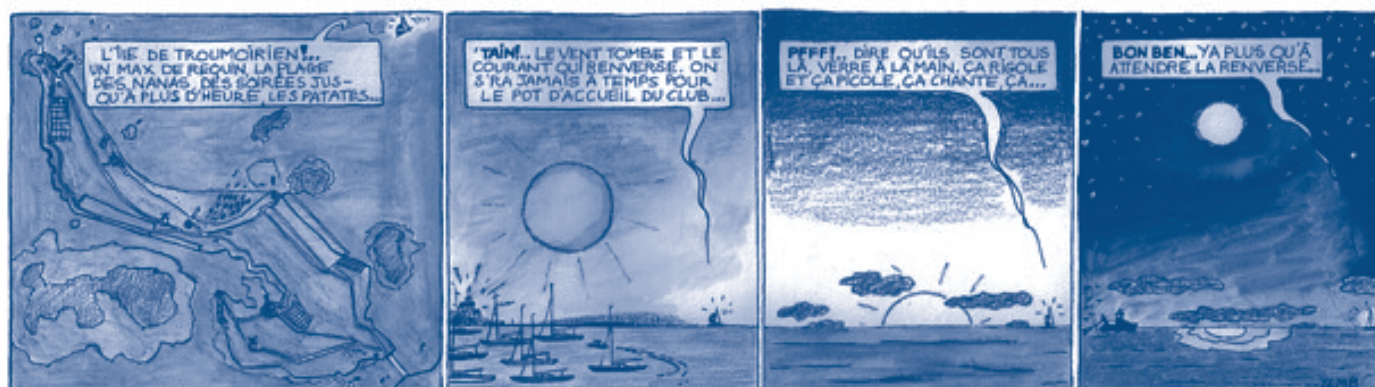
Le Président en a fait l'annonce lors de la dernière AG. Afin de célébrer dignement le 80^e anniversaire de l'A.F.P.R., son Comité a confié aux deux rédacteurs du premier ouvrage (maintenant épuisé) jamais écrit sur le Requin, Olivier CHARMET et Philippe PETIT-JEAN le soin de réaliser un nouvel opus sur notre bateau préféré. Cet intérêt et cette attente ont été validés au **Nautic de Paris** où, devant le superbe Thaïs exposé sur le stand de l'Association, de nombreux visiteurs on exprimé tout leur attachement au Requin.

PROGRAMME 2015



MANIFESTATIONS	DATES 2015	LIEUX	CONTACT AFPR
PORT LOUIS VOILES DE LA CITADELLE	6 et 7 juin	Port Louis	O. Charmet
RENDEZ-VOUS DE LA BELLE PLAISANCE	18 au 21 juin	Bénodet	J.M. Berthet
VOILES CLASSSIQUES	12 au 14 juillet	La Trinité	Y. Delbende
NOIRMOUTIER CLASSIC	7 au 9 août	Île de Noirmoutier	Ph. Archambeaud
CHAMPIONNAT NATIONAL	7 au 9 août	Île de Noirmoutier	Ph. Archambeaud
FESTIVAL DE LA VOILE	14 au 16 août	Golfe du Morbihan	Y. Delbende
RÉGATES DU BOIS DE LA CHAISE	14 au 16 août	Île de Noirmoutier	Ph. Archambeaud
LES FÊTES DE LA MER	14, 15, 16 août	Saint Valery en Caux	O. Charmet
VOILES DE LÉGENDE TROPHÉE GAVOTTE	15 au 19 août	La Baule	L. Conversy
TREGOR CLASSIC	29 et 30 août	Trébeurden	JM Lecalvez
CLASSIQUE VIRGINIE HERRIOT	12 et 13 septembre	Le Havre	Ch. Lachevre
CANNES – RÉGATES ROYALES	21 au 27 septembre	Cannes	B.Callet

Merci à Yves « Bastako » Brangoleau



HOMMAGE PIERRE TOUREAU



PIERRE TOUREAU

Les médailles des trois anciens combattants, portant drapeaux, bérêts et gants blancs, brillent sous les rayons d'un chaud soleil, en ce 12 mai. De nombreuses couronnes et gerbes de fleurs venant du monde de la voile, (celle de l'A.F.P.R. porte, en bandeau, le texte, « À notre Président d'Honneur ») entourent le cercueil, ceint du drapeau tricolore. Nous sommes une petite centaine dans cette jolie église du Mesnil le Roi à être venu rendre un dernier hommage à Pierre TOUREAU.

Né en 1916, c'est à Bénodet, en 1931 que le jeune Pierre entre « en amour avec la voile ». Harcelant son père, pour qu'il fasse l'acquisition d'un bateau, celui-ci achète un « Plongeon » (P3). Une association est créée et s'installe au sein d'un nouveau club : le CVR, Club de Voile de Rueil. Mr. Armand TOUREAU en est le Président et, son fils Pierre,

secrétaire général. Cette responsabilité dans une fonction officielle voile, sera la première d'une très longue série qui ne cessera que 75 ans plus tard.

Pour le récompenser d'un succès à un examen, en 1936, Pierre reçoit en cadeau un nouveau bateau : un Requin. Il a découvert ce bateau finlandais quelques mois plutôt, régalant sur un Caneton à Duclair. Il s'agit du n° 1 de cette classe naissante en France, « Sire de Framboisie » à Alfred PARENT. « *Il était au mouillage, sur la rive gauche de la Seine, où, pour lutter contre le courant de marée, nous tirions de petits bords. J'ai pu, alors admirer les lignes effilées de ce bateau dont je connaissais l'existence par les revues nautiques. Dès cet instant je fus conquis et sur mes cahiers de classe les coques de REQUIN se mirent à fleurir...* »

C'est en Juin 1936, que débarque, à Rouen, « Espadon », le n° 11 de la jeune série. Il est en acajou et vient du chantier finlandais « ABO Batvarvf », situé à Turku. « *J'ai encore dans les yeux les reflets de cette magnifique coque vernie ainsi que le souvenir de tous ces petits colis bien rangés qui composaient les accessoires. Rien ne manquait, y compris notre pavillon national* ». Espadon, premier Requin de Bretagne Sud, sera basé au Pouliguen.

Représentants le CVR, Jean DUFRESNE et Pierre TOUREAU font partie de la sélection pour les Jeux Olympiques de 1940. Mais en juillet 1939, la déclaration de guerre, stoppa cet élan. Puis ce fut la guerre.

Après un séjour à l'Ecole d'application de Fontainebleau, Pierre est affecté à un régiment d'artillerie sur le front de l'Aisne.

Démobilisé en Septembre 1940, il reprend ses activités et son sport préféré. Des diplômes d'ingénieur, lui ouvriront les portes d'une grande entreprise nationale. En 1945, il devient Champion de France en double. Il régate en dériveur de compétition et notamment en 505. Il sera trois fois Champion de France, également champion de Ligues sur différentes embarcations. Il sera sélectionné aux J.O. de Rome, en série solitaire, en 1960.

En 1945, dix ans après la création de l'A.F.P.R., dix propriétaires de Requin se réunirent au siège du Cercle de la Voile de Paris, alors au 30 faubourg Saint Honoré et, à la lueur d'une bougie par suite d'une coupure de courant, on procéda à l'élection du président. Ce fut le plus jeune, Pierre TOUREAU, qui fut choisi, et ceci ne prit fin qu'en... 1982, après trente-sept ans de présidence !

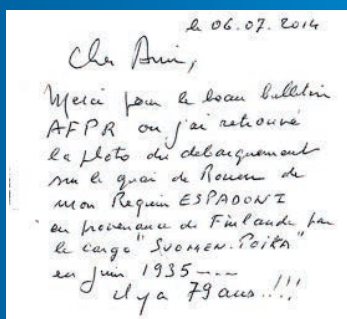
En même temps et depuis 1934, il s'intègre dans les structures fédérales. Il y occupera plusieurs responsabilités dont celles de Vice-Président de la Fédération Française de Voile, membre du Comité National Olympique et représentera la France au sein de la Fédération Internationale de Voile. Il sera superviseur-coordonateur aux J.O. de Tokyo en 1964 et de Mexico, quatre ans plus tard. Il fut, aussi, le rédacteur du célèbre rapport TOUREAU, attendu chaque année avec impatience par tous ceux qui s'intéressaient à l'évolution de la voile en France, et qui donnait de manière exhaustive l'évolution de la pratique de la voile, par séries, par clubs et par ligue.

En 1967, s'étant séparé de son Requin, n° 11, il achète le n° 4..11, un Pouvreau qu'il baptise *Espadon II*. Plus tard, il prendra une part importante dans la création d'un nouveau bateau, le Vent d'Ouest. Sa dernière participation à une régate aura lieu en 2014. Pierre TOUREAU aura donc navigué 83 ans. Un record !

Il a été dans ses fonctions, foncièrement, totalement attaché à la voile. Cela a été toute sa vie, sa règle de conduite et ses valeurs. Il a été un modèle de bénévolat.

Pierre TOUREAU, Président d'Honneur de notre association, nous a quitté à 99 ans.

PAR PHILIPPE PETIT-JEAN



Tant que sa forme physique le lui permit, le Président Toureau honora de sa présence, les AG de l'A.F.P.R., comme en 2011, où Philippe Petit-Jean lui remit un diplôme d'honneur.

Plus tard, il garda toujours le contact avec notre classe, comme en témoigne ce billet écrit quelques mois avant sa disparition



LE REQUIN VU PAR UN OEIL DE PHOTOGRAPHE...



Il est notre ami fidèle depuis des années.

Il a su se fondre dans notre paysage, se rendre indispensable, se faire apprécier par la communauté.

Ses photos sont attendues tous les ans.

Il était bien normal que nous lui ouvrons nos pages afin qu'il nous parle du Requin.

Ce photographe c'est, bien entendu, notre ami Yves SUINAT.

LE REQUIN, C'EST...

UNE LIGNE :

Les grands couturiers Yves Saint Laurent, Chanel, Dior ont chacun leur style.

M. STENBACK a créé le sien en 1931 : Le Requin a une ligne si particulière et inimitable.

Lors de mes campagnes photographiques, le Requin m'est apparu beau sur l'eau, beau dans les airs, beau sur une remorque. Chaque année, il fait l'émerveillement des passants au Salon Nautic de Paris. Les visiteurs du stand AFPR le caressent, touchent sa coque si lisse et effilée tel le squala qu'il représente.

UNE AMBIANCE :

Pour faire vivre un beau bateau tel le Requin, il faut un équipage. En général 3 personnes suffisent à l'animer.

Au cours de ces dernières années, j'ai pu photographier bon nombre de régates où participait une flotte de Requin (LANCEL / LISSAC Classic sur Noirmoutier, les différents Nationaux courus en Vendée ou Bretagne Sud), et le dénominateur commun que j'ai pu noter chez tous les Requinistes est LA PASSION.

Cette passion nous la partageons ensemble, eux à bord, moi spectateur guidant mon objectif vers leurs Requin aux différentes allures, mais aussi au cœur de la vie de l'équipage quand celui-ci est à la manœuvre.

SUR L'EAU :

Il faut avoir le cœur bien accroché quand on photographie une régate de Requin ! Pas seulement garder l'équilibre sur un pneumatique rigide motorisé chahuté par les flots, mais surtout contrôler l'adrénaline qui passe par le corps au départ ou aux passages de bouées !

En effet, les virements de bords sont millimétrés, tout le monde ne lâche rien, et heureusement il y a que très rarement de la casse. Saisir les quelques secondes, où deux Requin bords à bords, ou arrivant Tribord/Bâbord amure pour s'emparer de la priorité au passage de la bouée, est d'un frisson vraiment intense car tous les sens des équipiers sont en éveil et les miens aussi. Avoir l'œil dans ces moments là prend tout son sens et permet de partager par la photo, après coup, toute la richesse d'une régate avec de beaux bateaux et des concurrents généralement très fair-play.

À TERRE :

Mais toutes ces belles aventures commencent et se terminent toujours à terre : par un grutage, un briefing, un dîner des équipages et enfin une remise de prix.

La vie des équipages lors d'un National par exemple est aussi un sujet inépuisable de photographies. Les préparatifs, les

retours à quai par journées de gros temps où les visages sont marqués par les efforts, puis les images de dîners d'équipages et de remises des prix festifs, sont autant d'images qui illustrent la passion des Requinistes à concourir et vivre ensemble cette grande messe annuelle.

UNE ASSOCIATION DE PROPRIÉTAIRES :

Mais pour créer de tels événements et fédérer toutes ces passions, il faut un chef d'orchestre.

C'est le rôle que joue l'A.F.P.R. depuis à présent 80 ans.

Comme dans toute association, des aspects sont perfectibles, mais c'est avant tout une grande aventure humaine où chacun est contributeur et où la classe ne peut vivre qu'avec le concours de tous ses membres.

En collaborant par mes photographies et à titre bénévole depuis 2008, c'est toujours un plaisir de partager ces moments avec les équipages, et de se dire qu'à chaque régate on « écrit » une nouvelle page de l'histoire de notre passion à tous : Le REQUIN.

PAR YVES SUINAT



NATIONAL REQUIN 2015



Alors que nous nous réjouissons, début janvier, de la tenue du prochain National Requin à Pornic, les conditions n'ont pas pu être réunies pour que son organisation soit possible. Le comité de l'A.F.P.R. s'est employé, afin de remédier à cette défection de concevoir une solution alternative de qualité.

Elle fût trouvée grâce à nos amis Noirmoutins du Cercle de la Voile du Bois de la Chaize qui, très sportivement, ont donné leur accord pour que notre 65ème Championnat National se déroule en marge des Voiles Classic de Noirmoutier. Ainsi, la presse pourra-t-elle, toujours titrer « ATTENTION ! REQUIN EN BAIE DE BOURGNEUF ! », le National 2015 se courrant, dans la dite Baie, mais de l'autre côté, du 7 au 9 août 2015.

C'est la septième épreuve de notre Championnat de France, organisé par le Cercle de la Voile du Bois de la Chaize, club allié du Yacht Club de France.

Au cours de l'AG 2014 du CVBC, un nouveau Bureau vit le jour et a élu, à sa tête, Jean-François THAU.

IL A ACCEPTÉ DE RÉPONDRE À NOS QUESTIONS :

Depuis votre élection à la Présidence du Club, peut-on parler d'un nouveau CVBC ?

- JFT : Le Club a eu 21 ans le 18 Mai et ses statuts datent de 1908, alors non il ne s'agit pas d'un nouveau CVBC !



Je profite de cette question pour rendre hommage une fois encore aux équipes qui nous ont précédées – et notamment à Guy & Gilles sans ou-

blier Alain, pour leur implication et soutien sans faille à faire rayonner la Belle Plaisance à NO. C'est plus que jamais notre vocation première.

Pour autant, O tempora, O Mores ; alors, oui, il y a aussi un peu de nouveau au CVBC. D'abord, une nouvelle équipe. Ensuite un projet économique centré autour de la Vendée & du Noirmoutier de l'Excellence, du Nautisme, des Terroirs & de la Mer. Enfin, l'inscription de la Noirmoutier Classic dans le circuit du CCMA, ce qui est une première.

Les acteurs politiques & économiques de l'Ile ont répondu présent. Notre projet à vocation à s'inscrire durablement dans le temps dans le respect des Valeurs du Yachting Classique.

Ce National Requin sera le 7^e organisé par le CVBC à NO.

- JFT : depuis 1994 et les championnats de Ligue « Bretagne sud » regroupant à l'époque une vingtaine de Requin & Dragon puis en 1998, votre Association qui nous confie pour la première fois l'organisation du championnat national regroupant alors près de 35 Requin, en passant par toutes ces dernières années, Le National Requin est profondément encré tant dans l'ADN de Noirmoutier que du CVBC. 7^e édition à NO dites vous ? Ce chiffre est suffisamment chargé de symboles pour prédire à notre amitié de beaux jours à Noirmoutier !

NO et le Requin ?...

- JFT : Philippe Petit-Jean est sans aucun doute plus compétent que moi pour en dresser toutes les arcanes de leur longue histoire commune ...

Mais j'y ajouterai deux ou trois choses : Le Requin à NO, c'est d'abord une pièce importante d'un fragile équilibre qui participe à maintenir dans l'Ile des Charpentiers de Marine, leurs hommes et leurs savoir-faire. Nous passerons la soirée du 8 en leur compagnie.


Le Requin et Noirmoutier, c'est aussi la quintessence de l'école du vent & le prolongement des apprentissages de nos écoles de Voile. & en cela, il est très moderne et sa pratique doit de renforcer entre les générations.

C'est enfin un bateau mythique dans une ile qui l'est tout autant dans notre cœur... Il est donc à lui seul un passage de témoin, et ça, c'est très fort pour un bateau !



NATIONAL VOS BONNES ADRESSES À NO

Au Doux Parfum
THIBAUD Morgane
 FLEURISTE INTERFLORA
 6, rue Piet
 85330 Noirmoutier
 02 51 39 16 44



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

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



NO.MAD COFFEE
 POTISSERIES BRETONNES
 34 PLACE DE LA REPUBLIQUE
 85330 NOIRMOUTIER

ANTIQUITES
"La Mer les Bateaux..."

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

SUR LE PORT

02 51 39 00 75



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

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



la passion du jouet
 600 m² de jeux
 et de jouets
Parking Intermarché
 la Guérinière
02 28 10 08 26

Le Jardin de Tana
 Restaurant
 Poissons & viandes
 9, rue du Robinet
 85330 Noirmoutier-en-l'Île
 Tél. : 02 51 54 93 95 

le roman bleu
 Restaurant
 1, rue Boucharde
 85330 Noirmoutier-en-l'Île
 Tél. : 02 51 39 03 88 

Café
Saint-Louis
 Tapas & fruits de mer
 Glaces . Rhumerie & cocktails
 Place St-Louis
 Port de Noirmoutier-en-l'Île
 Tél. : 02 28 10 03 79 



LE PROJET Skol Ar Mor



LE CHANTIER-ÉCOLE SKOL AR MOR

3 • LA POSE DU LEST



4 • LE TABLEAU ARRIÈRE



5 • LES VARANGUES, PIÈCES MAÎTRESSES DE LA STRUCTURE DU REQUIN



6 • LES LISSES



40 ans après la construction du dernier Requin en bois par les chantiers Pouvreau, l'A.F.P.R est fière de vous informer que la construction d'une nouvelle unité en bois est sur le point de s'achever.

Débutée fin 2014 par le chantier école Skol Ar Mor situé à Mesquer (44), la construction devrait se terminer à l'été 2015 avec une mise à l'eau fixée le 25 juillet 2015.

Comme en témoigne le succès populaire des grands rassemblements de bateaux traditionnels, le bateau en bois a un avenir. A ce titre, conserver le savoir-faire des charpentiers de marine est une nécessité, voire un devoir. Le projet de Skol ar Mor accueille depuis la rentrée de septembre 2011 des élèves pour deux années de formation à l'issue de laquelle les élèves obtiennent un diplôme professionnel de Charpentier de Marine. Le choix pédagogique de Skol ar Mor est celui du « chantier-école » : les chantiers bois existants n'ayant plus la capacité suffisante pour une formation par apprentissage, l'école se doit d'être aussi un chantier naval. Les élèves se forment par la pratique à toutes les étapes de la construction de bateaux en bois de divers types. Ces bateaux sont proposés à la vente, et, sous réserve de ne pas donner lieu à une concurrence déloyale vis à vis des chantiers professionnels, peuvent être fabriqués sur commande.

PAR CHARLES ARCHAMBEAUD

En images, les premières étapes de la construction, des gabarits aux barrots de pont.

1 • LES PLANS ET LES GABARITS



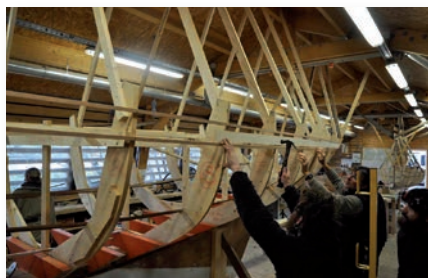
2 • FABRICATION DE LA QUILLE. LE COLLAGE DES DIFFÉRENTS PLIS DU BOIS SE FAIT PAR JOINTS OBLIQUES DITS « JOINTS SCARFÉS ». UNE TECHNIQUE TRÈS ANCIENNE.



LE PROJET Skol Ar Mor



7 • LE BROCHETTAGE ET LA POSE DES PRÉCEINTES BABORD ET TRIBORD



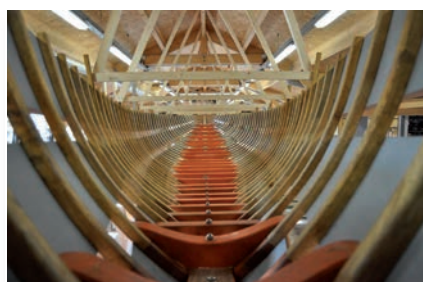
8 • LA POSE DES BORDÉS (ICI LE 3^e BORDÉ). LES BORDÉS SONT COFFRÉS. ON COFFRE UN BORDÉ POUR LUI DONNER LA FORME DE LA COQUE. ON LUI RETIRE DE LA MATIÈRE À L'INTÉRIEUR POUR FAIRE UN CREUX. AINSI, LES MEMBRURES POSÉES ÉPOUSENT PARFAITEMENT LA FORME DU BATEAU.



9 • LES MEMBRURES SONT PLOYÉES



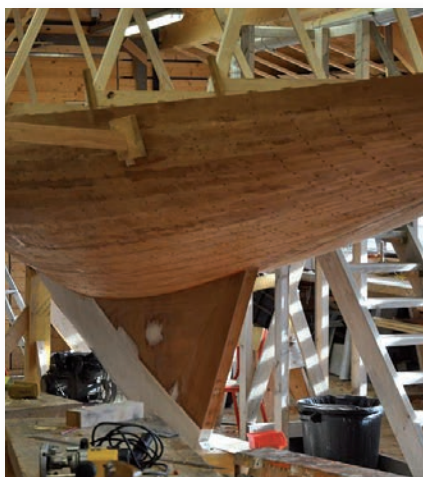
10 • LES VUES DE L'ÉTRAVE ET DE L'ARRIÈRE



11 • LES CLORES : ICI AJUSTEMENT DU CLORE DU MILIEU BABORD ET BROCHETTAGE DU CLORE DU BAS BABORD



12 • LE BORDAGE UNE FOIS TERMINÉ



13 • LE LISSAGE DE L'ENSEMBLE AU RABOT



14 • LE CALFATAGE DES FONDS



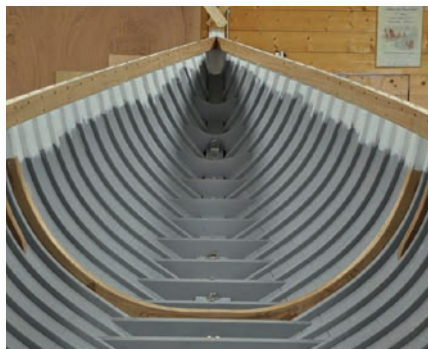
15 • PIÈCES MAÎTRESSES POUR LA TENUE DU GRÉEMENT, LES CADÈNES : LES RENFORTS DE CADÈNES





LE PROJET Skol Ar Mor

16 • LA FABRICATION DU PONT AVEC EN PREMIER LIEU, LA SERRE-BAUQUIÈRE RIVETÉE



17 • LES BARROTS DE PONT ET LES COURBES HORIZONTALES



Suivez la suite et la fin
du chantier sur
www.classe-requin.fr

PORTRAIT DE MIKE NEWMAYER, DIRECTEUR DE SKOL AR MOR



Les Requinistes présents à l'Assemblée Générale 2014 de l'association ont eu le plaisir et le privilège de faire la connaissance de Mike Newmeyer, directeur du chantier école Skol Ar Mor. Mike avait en effet proposé une présentation captivante du projet de construction du Requin. Personnage généreux et attachant avec un accent et une voix inimitables, Mike Newmeyer est à l'origine du chantier Skol Ar Mor et, bien entendu, du choix pédagogique du Requin pour la formation de la promotion 2014-2015 de Skol Ar Mor.

De nationalité américaine, Mike Newmeyer est né dans la région de Detroit. Il est l'un des plus réputés Maître-Charpentier de Marine outre-Atlantique. Passionné et enthousiaste, il a dirigé l'Apprentice shop aux USA et a apporté en France l'exceptionnelle expérience de cette école fondée par Lance Lee, à l'origine du formidable renouveau de la construction bois en Amérique. Il décide ensuite de s'installer en France et d'y créer l'unique école de Maître-Charpentier de Marine. C'est en Loire-Atlantique sur le port de Kercabellec, à Mesquer, qu'il jette l'ancre après avoir convaincu son ami Jean-Pierre Bernard, le Maire de Mesquer et de Quimiac, de l'intérêt de son projet. Skol Ar Mor est né... Il porte à bout de bras le projet depuis plusieurs années. Plusieurs bateaux, construits par les stagiaires, ont été mis à l'eau. Ils ont été fabriqués entièrement à la main, en respectant les techniques traditionnelles de charpente marine.



INTÉRESSÉ PAR L'ACQUISITION D'UN REQUIN EN BOIS NEUF ?

Livré fin juillet 2015, le Requin actuellement construit par Skol Ar Mor est dès à présent mis en vente dans une fourchette de prix très abordable comprise entre 50 000 et 60 000 euros selon les options choisies.

Le Requin sera vendu avec les espars mais sans accastillage. Futur acquéreur, vous aurez ainsi la possibilité de personnaliser votre Requin (couleur, accastillage, pont, voiles...).

Vous pouvez d'ores et déjà contacter le chantier si vous êtes intéressé :

Mike Newmeyer, 06 33 10 03 20

02 40 19 37 91, mike@skolarmor.fr



MAYA FRA 85

PAR PATRICK PRUD'HOMME (AVEC LA COLLABORATION DE BASTAKO)

Dans la dizaine de restaurations en cours ou fraîchement terminées, citons particulièrement, celles de **CYRRUS n° 24**, Chantier ABÖ de 1938, propriétaire Marc FARGEAS qui, a duré six années, mais pour un résultat optimum, et **TI TA (ex YSSEA) n° 87**, de ROSNY de 1949, naviguant en Espagne en baie de Txingudi et appartenant à Xabi Aizola CAMBRODERO. Ce Requin, remis à l'eau cet été, a fait 49 heures de navigation sans toucher terre. Également, la remise en état de **Jonas II, n° 329 de 1964**, par Jean-Marie LECALVEZ et récompensée par un prix du Yacht Club de France, au cours du dernier National.

Afin d'illustrer ces rénovations, nous vous proposons cet article sur **MAYA n° 85**, de ROSNY de 1949, au sein de la famille PRUD'HOMME.

Un soir d'été 2012 au Pouliguen lors d'un pot de régates, nous bavardons « Batoo » entre Requinistes. Au cours de ce bavardage, Jean Queveau me fait part de son intention de se séparer du Requin dont il a entrepris la restauration il y a un moment déjà. « Confronté à de multiples occupations nautiques, je ne suis plus en mesure d'y consacrer le temps nécessaire » me dit-il. Tiens, tiens, songeais-je, il y a un plan à envisager.

Depuis la vente d'Antinea, même si je continue à naviguer en Requin à bord de Pieric 6, avec Philippe Burban, je n'ai plus de Requin à moi. Or, maintenant, j'ai le temps de me faire plaisir. Jean me décrit alors son bateau. C'est une construction de 1949, du chantier de Rosny*, baptisée Maya et portant le numéro 85. Nom d'un Requin ! Un bateau à deux chiffres ! C'est sûr, des Requin à un ou deux chiffres, on n'en croise plus beaucoup à présent. Mon intérêt se fait plus vif. Maya est en partie restaurée, notamment la coque en bois rouge de la grande époque. Elle est pré-

parée et époxy et dans les règles m'assure Jean, avec des boulons de quille inox, remplaçant ceux d'origine.

Très vite nous nous retrouvons à Pornic où Maya somnole bien enveloppée sur son ber, à l'abri du ruissellement néfaste, quoique un peu végétalisée façon guirlande de Noël. Après une inspection exhaustive, l'ensemble se révèle intéressant. Maya est dans ses lignes, sa tonture ne laisse pas indifférent, même si la cabine et le pont sont indiscutablement à refaire. Bon, deux ans, environ, de boulot tranquille, sauf impondérables, me dis-je. Alors OK, Topes là ! L'affaire est conclue, Jean est ravi, Maya va revivre entre de bonnes mains. Je deviens alors son cinquième propriétaire, d'après l'historique du bateau reconstitué avec l'aide de l'administration et ce, en dépit de toute absence de documents conformes lors

de la vente entre Jean et moi. Maya s'est promenée en Méditerranée, puis en Manche, pour être finalement remise à Neuchâtel en Bray, d'où Jean la sortira de sa torpeur.

Peu après Maya quitte donc Pornic pour rejoindre la Normandie ou l'institut de beauté de Villiers sur le Roule l'accueille avec égards.

Quelques découvertes plus tard, il se confirmait qu'il y en a un peu plus que je ne l'envisageais lors de notre première rencontre...

Je dois tout déponter, ce qui était prévisible, mais là je suis dans l'obligation de changer intégralement barrots et barrotins. La cabine, c'était prévu, mais tant qu'à faire allons jusqu'au bout ! Une belle cabine avec couchettes tout confort et des équipets fonctionnels.



Un soir au Pouliguen, lors d'un pot de régates, après discussion avec Jean, celui-ci me dit : Tu ne veux pas acheter Maya. Nous décidons alors d'aller le voir sur place à Pornic. La bête est bien enveloppée dans un champ et les ronces commencent à se transformer en guirlandes.

RESTAURATION



La coque est plastifiée époxy mais il faut revoir le pont et la cabine. Je décide de dire OK. Jean ait ravi, le bateau va revivre, le travail est lourd.

Il faut déponter, changer tous les barreaux, lui refaire une nouvelle cabine, des couchettes et équipets, un plancher de cockpit sans parler du tube de jaumière qui est inexistant dans la quille.



L'ensemble habillé d'un roof et d'hiloires façon Pieric 6. (Merci Philippe pour ce relevé de cotes circonstancié).

Concevoir un cockpit ergonomique pourvu d'un accastillage et de manœuvres plus conformes à nos façons de naviguer en régate, sans pour autant faire de Maya un proto disgracieux.

Mais que de temps passé à crapahuter dans les fonds, à l'avant, à l'arrière, à décaper et gratter des générations de vernis et de peinture.

Prendre le temps de s'attarder sur le lest en fonte, le sabler, l'enduire et le poncer à répétition, afin d'obtenir une stratification parfaite. Constaté aussi quelques curiosités de construction, assez typiques de cette période de l'après-guerre.

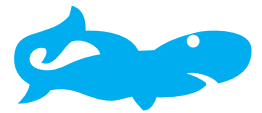
Découvrir ainsi que le tube de jaumière est en fer et par conséquent la partie traversant la pièce de quille à tout l'aspect d'une crêpe dentelle.



Surtout gratter tout l'intérieur pour enlever les vieilles peintures et tout revernir.

Doux rêveur et grand bricoleur je pensais faire la manœuvre en un an et la dure Réalité me dira deux ans !

RESTAURATION



Du coup, un tube de jaumière neuf complet à poser, puis tant qu'à faire, maintenant que la voûte est à poil, une petite retouche pour la corriger. Et puis tiens, des pièces d'inox au micron près pour ancrer sur la quille, l'étau et l'enrouleur de génois, le pataras, les bastaques et d'autres manœuvres de force. Ensuite on referme le tout en posant un bon pont, lui-même équipé de ce qui se fait de plus pratique et discret pour les réglages.

Et puis surtout deux winchs recherchés patiemment, une marque réputée, avec manivelle sous le pont, efficacité totale.

Entre-temps, Frédéric Brard, me cède l'ancien grément de Karina. Et hop ! Une petite virée à Mersquer, au chantier SNK de Cyril Benoît où est entreposé le mât et où hivernent également de célèbres Requin de la flotte atlantique.

De retour à Villiers, un peu de métallerie sur l'espar, réajustement du guignol et réfection du pied de mat, ensuite pose d'un haubanage neuf et passage de drisses idoine pour des manœuvres à bonne main de tout l'ensemble. Une fois sur l'eau, Maya portera, avec élégance et distinction, la garde-robe signée North.

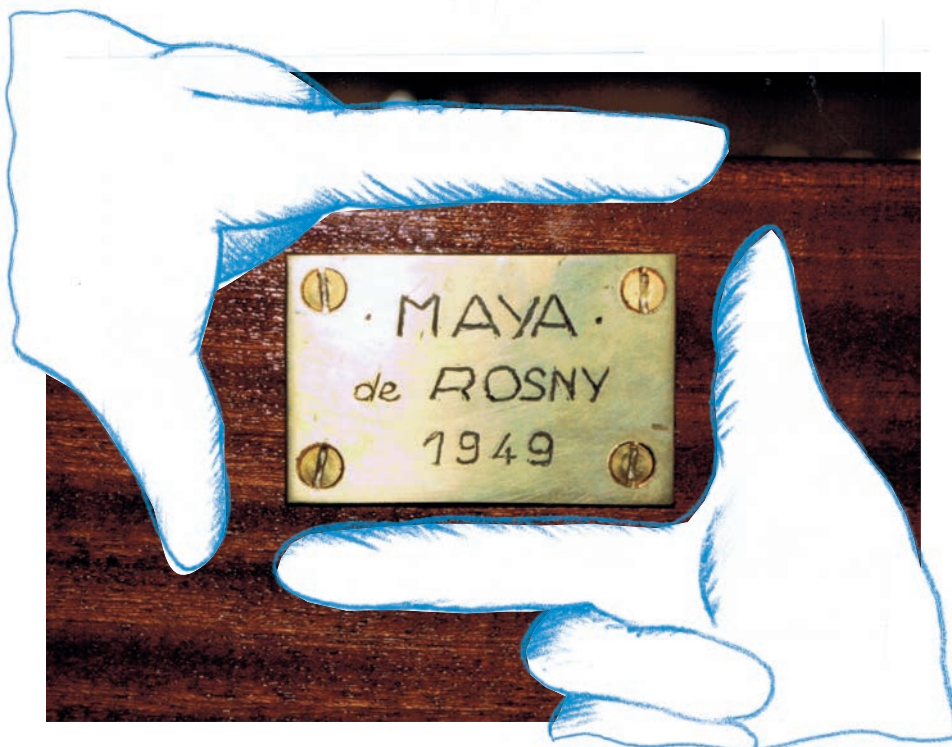
Doux rêveur et grand bricoleur que je suis, les deux ans projetés auront duré beaucoup plus que je ne me le figurais. Ces inévitables contretemps font que la dernière remontée au vent pour franchir la ligne me semble n'en plus finir.



Se concentrer sur la finition de la coque qui est laquée blanche, avec une ligne de flottaison turquoise. Enduire, peindre, vérifier chaque aspect de la carène, courir après tout les p'tits trucs que l'on a mis de côté en se disant « j'aurais bien le temps plus tard ». Surtout, mettre en valeur les deux traits de gouge avec sur chaque étrave le Requin gravée dans les

préceintes, le tout en doré, suprême éclat d'une coque de 70 ans, de deux ans ma cadette... Ainsi Maya sera présente sur la ligne l'été prochain, promis, juré !

** de ROSNY, chantier installé dans le sud de la France, à Antibes, a construit, environ une trentaine de Requin, au début des années 50.*



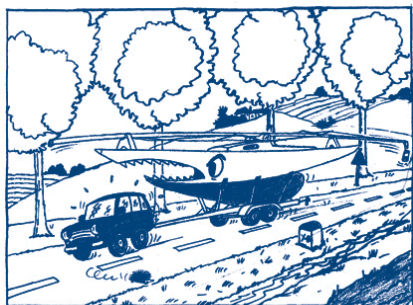
Il reste la coque à enduire puis à peindre, en décoration de traits de gouge et bien sûr les requins gravés à l'avant. Un voilier il lui faut un mat, des voiles. Je récupère un mat que je reconditionne, merci à Karina pour l'espart.

Le jeu de voile sera neuf de chez North.





LES MODIFICATIONS DU PERMIS BE & LA CRÉATION DE LA FORMATION B96



Le transport de notre bateau félicite est pour certain un véritable casse-tête car il faut bien évidemment une remorque associée à une voiture capable de tracter l'ensemble et... le permis qui convient. Nous vous proposons dans cet article de faire toute la lumière sur les modifications intervenues en 2013. Ont-elles changé les choses ?

Tout d'abord l'Arrêté publié le 19 janvier 2013 :

« L'Arrêté du 17 janvier 2013 relatif à la formation B(96) requise pour les titulaires de la catégorie B du permis de conduire en vue de la conduite d'un ensemble composé d'un véhicule tracteur relevant de la catégorie B auquel est attelée une remorque dont le poids total autorisé en charge (PTAC) est supérieur à 750 kilogrammes, lorsque la somme des PTAC du véhicule tracteur et de la remorque est supérieure à 3 500 kilogrammes sans excéder 4 250 kilogrammes. »

Nouvelles catégories de permis de conduire des ensembles attelés: voiture + remorque			
Voiture PTAC (F.2)	Remorque PTAC (F.2)	Somme des PTAC (F.2 + F.2)	Catégorie de permis
	> 750 kg	≤ 4250 kg	B(96)
Catégorie B ≤ 3500 kg	≤ 3500 kg	> 4250 kg	BE
	> 3500 kg	≤ 12000 kg	C1E

Maintenant définissons les éléments qui vont nous permettre de déterminer si oui ou non, nous pouvons prendre la route avec notre ensemble (remorque + tracteur) et sommes nous titulaire du bon permis ?

Quelques définitions :

Dans le Système International de Mesures (SIM) :

> Le poids d'un objet mesure la force d'attraction exercée par la terre sur celui-ci. Cette mesure est exprimée en Newton (N).

> La masse d'un objet mesure sa quantité de matière. Cette mesure est exprimée en kilogramme (kg).

Sur le certificat d'immatriculation « européen » sont codifiées toutes ces notions de masses.

PTAC		PTRA	
D.3 GOLF	P.2 1920	F.3 3445	E. NVWZZZAUZEP541021
F.1 1920	G.1 1320	J.2 AC	J.3 BREAK
G 1395	J.1 VP	P.3 G0	P.6 5
J W1	K «1*2007/46*0627*05	S.2	U.1 67
P.1 1598	P.2 77		
Q	S.1 5		

Mais 3 nous intéressent plus particulièrement.

> F.2 = Masse en Charge Maximale Autorisée du Véhicule (MCMVA) = PTAC

> F.3 = Masse en Charge Maximale Autorisée de l'Ensemble (MCMAE) = PTRA

> G.1 = Poids à Vide national (PV).

• G.1 : PV

C'est le poids du véhicule vide, prêt à circuler avec le plein et tous équipements, mais sans le conducteur, les passagers et le chargement.

• F.2 : MCMVA ou PTAC (Poids Total Autorisé en Charge)

Déterminé par le constructeur, c'est le « poids » ou la masse maximale autorisée d'un véhicule isolé (voiture ou remorque) sur bascule.

• CU (Charge Utile)

La charge utile d'un véhicule ou d'une remorque équivaut à sa charge maximale admissible,

soit : CU = PTAC - PV ou (F.2 - G.1).

• F.3 : MCMAE ou PTRA (poids total roulant autorisé)

Déterminé par le constructeur, c'est le « poids » ou la masse maximale autorisée d'un ensemble de véhicules (voiture plus remorque).

• MT : Masse tractable ou « poids » tractable

• C'est le « poids » ou la masse maximale que peut tracter un véhicule, c'est-à-dire la différence entre son PTRA et son PTAC, soit : MT = (F.3 - F.2).

• Si le « poids » de la remorque, sur bascule, dépasse le « poids » ou la masse tractable, reporter alors le surplus dans le véhicule tracteur.

Après toutes ces définitions, regardons les trois cas de figure :

PTAC inférieur ou égal à 3 500 Kg (cumul véhicule tracteur et remorque)

Dans ce cas, ni la formation B96 ni le permis BE ne sont requis pour tracter une remorque de plus de 750 kg. Pour connaître la masse tractable maxi, vous pouvez appliquer la formule suivante : MT = (F.3 - F.2).

PTAC entre 3 500 Kg et 4250 kg (cumul véhicule tracteur et remorque)

La formation B96 ou le permis BE sont indispensables pour tracter une remorque de plus de 750 kg et dans la limite du PTRA du véhicule tracteur.

PTAC supérieur à 4250 kg (cumul véhicule tracteur et remorque)

Le permis BE est indispensable pour tracter une remorque de plus de 750 kg et dans la limite de 7000 kg de PTRA du permis BE.

Dans tous les cas, pour les remorques inférieures à 750 kg, le permis B reste suffisant.

La formation B96, le petit permis remorque

Le détail de la formation de 7 heures B96 comporte 4 heures hors circulation (qui alterne théorie et pratique) et 3 heures en circulation. Réalisée sur une seule journée, cette formation est proposée à un tarif de 300 € TTC environ.

Outre sa forme très simplifiée, ce B96 ne comporte pas d'examen, ni contrôle : le suivi intégral de la formation suffit à son obtention. Enfin, le B96 échappe à la visite médicale pour son obtention comme son renouvellement.

Malheureusement compte tenu du poids de notre bateau (au plus bas 1850 kg) et du poids de la remorque par exemple la MECANOREM MTV 2002F (PV : 570 kg et



PATC : 2500 kg), le poids du véhicule tracteur ne doit pas excéder 1830 Kg mais il doit pouvoir tracter au moins 4250 kg.

Cette équation est quasiment irréalizable.

En synthèse cette nouvelle réglementation ne nous permet pas malheureusement de nous affranchir de la possession du permis B/E ou BE.

Le permis E/B devient BE

Depuis le 19 janvier 2013, l'ancien permis E/B est devenu le BE, et s'est adapté à l'arrivée de la formation B96 en offrant la possibilité de remorquer une remorque de plus de 750 KG avec un ensemble dont la somme des PATC est supérieure à 4250 kg. Outre ce simple aménagement, le permis E/B reste très proche par ses épreuves en plateau et en circulation ainsi que son obligation de repasser le code pour les permis de plus de 5 ans.

Le nouveau permis BE a toujours une validité temporaire, son renouvellement (comme son obtention) étant soumis à une visite médicale tous les 5 ans pour les conducteurs de moins de 60 ans, tous les 2 ans pour les conducteurs entre 60 et 76 ans, et annuelle pour les plus de 76 ans. Cette visite médicale doit être pratiquée chez un médecin agréé par la préfecture locale.

Pour les conducteurs titulaires du permis E/B, celui-ci reste acquis et offre l'équivalence avec le B96.

En effet, le 19 janvier 2013, rien n'a changé pour les détenteurs de l'ancien permis E/B, l'équivalence avec le nouveau permis BE est automatique lors du renouvellement du permis, tous les 5 ans, après la visite médicale.

PAR MARC FARGEAS

Exercices

- ✓ 1. La mention (96) est-elle suffisante pour conduire l'ensemble orange ?
- ✓ 2. Quelle est la charge utile de la caravane ?
- ✓ 3. Si la charge utile de la voiture est 1 200 kg, quelle est la valeur (G.1) de la voiture ?

Réponse : 1 : Non, 2 : 950 kg, 3 : 2200 kg

- ✓ 4. Quelle est la masse tractable de la voiture bleue ?
- ✓ 5. Sur bascule, la caravane bleue pèse 1 600 kg. Est-elle en surcharge ?
- ✓ 6. Cet ensemble peut-il circuler en l'état, si la masse réelle de la voiture est de 2 400 kg ?

Réponse : 4 : 1650 kg, 5 : Non, 6 : Oui

- ✓ 7. Pour conduire cet ensemble, dois-je détenir le BE ? le C1E ? ou le B(96) ?
- ✓ 8. Sur bascule, la remorque pèse 1 300 kg, la voiture 2 500 kg. Cet ensemble peut-il circuler dans l'état ?
- ✓ 9. Sans diminuer la charge transportée, est-il possible de circuler ?

Réponse : 7 : B(96), 8 : Non, 9 : Oui si report de charge de 100 kg

Sources : www.cer.asso.fr – www.legifrance.gouv.fr

UN DRÔLE D'ATTELAGE :



C'est en 1968, que Jean VILLARD, garagiste normand, découvre au Salon Nautique de Paris, un Requin exposé. C'est un Pouvreau le N°440, *Antinéa*. Il l'achète, mais chose incroyable, ne naviguera jamais avec !

Après dix-sept ans, exposé dans ses garages, il décide de le vendre. Son neveu, Patrick PRUD'HOMME, tombé amoureux de ce bateau, lui rachète en 1985.

Une question s'impose au jeune homme qui, lui, veut régater : comment transporter cette « commode Louis XV » ? Patrick, carrossier astucieux, possède bien une DS porte voitures mais ... Rien ne l'arrêtant, il fabrique un ber et positionne le requin dessus.

Le tour est joué ! Pendant 20 ans *Antinéa* va voyager sur la DS à la surprise générale des badauds et surtout des représentants de la maréchaussée dubitatifs devant ce drôle d'attelage !

PETITES ANNONCES



AGATHE – Vene Bjorndahl – n°491 – 2006
Requin polyester Gelcoat

⚡ **Prix : 31 000 €**

Contact : Jean-Loïc Berthet
requinagathe@gmail.com – 06 16 43 34 75



CYRANO – Pouvreau n°320 – 1964

Coque acajou riveté cuivre. Boulons de quille inox récents.

⚡ **Prix : 6 000 €**

Contact : Patrick Jouclas au 06.30.34.87



MEIJE – Pouvreau n° 230 – 1961

Coque acajou rivetée, pont entoilé

⚡ **Prix : 17 000 €**

Contact : Christian Pauchet
christian.pauchet@notaires.fr – 06 85 08 47 89



ALTAÏR – Pouvreau n°197 – 1959

Bon état général

⚡ **Prix : 13 000 €**

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



FANCY FREE – Moinard n°478 – 1987

Coque polyester, pont, fond de cockpit et dessus de roof en teck

⚡ **Prix : 21 000 €**

Contact : Gilles Marchand – gp.marchand@free.fr



SARLAND – Falgarone n° 89 – 1948

Requin acajou entièrement restauré en 2011 et expertisé

⚡ **Prix : 22 000 € + remorque de route : 2 500 €**

Contact : P. Lecœur : 07 60 38 22 02



ANTINEA – Pouvreau n°440 – 1968

Requin prêt à naviguer dans un état remarquable.

⚡ **Prix : 26 000 €**

Contact : Alain Guézennec
guezennecalain@gmail.com – 06 16 43 34 75



GWENOLA – Quéré n° 269 – 1964

Très bon état général.

⚡ **Prix : 28 000 €**

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



SHAMROCK – Pouvreau n° 392 – 1967

Requin en bois

⚡ **Prix avec équipement complet, sans remorque : 12 000 €**

⚡ **Prix avec voiles regate : 14 000 €**

⚡ **Prix complet (voiles regate) + remorque NAUTILUS de 2008 : 16 000 €**

Contact : Hugues Lemonnier – 06 20 89 25 67



BASSALANE – Pouvreau n° 413 – 1968

Bateau acajou en très bon état général, prêt à mettre à l'eau.

⚡ **Prix : 23 000 € négociable**

Contact : Henri Arribart : 06 07 52 10 21
ou Philippe Garret : 06 83 25 97 80



HORS-LIMITES – Pouvreau n°198 – 1958

Coque bois pont teck.

⚡ **Prix : 15 000 €**

Appeler la concession au 02 33 53 27 34
ou 06 03 10 66 77



IZENAH III – Bézier n°363 – 1965

Entièrement stratifié verre époxy, pont et coque.

⚡ **Prix : 21 000 €**

Contact : M. Depuydt – 06 08 88 62 48
depuysdt.michel@orange.fr

COQUES DE REQUIN POUVREAU POUR RESTAURATION :

MEPHISTO – Pouvreau n° 447 – 1969

à restaurer

⚡ **7 000 €**

et

TIGRE II – Pouvreau n° 265 – à restaurer

Contact : ATELIER BERNADOU,
CANET EN ROUSSILLON,
na.duarte@laposte.net,
06 62 83 74 82

À RESTAURER :

⚡ **1 500 €**

Contact : Jan Brandsen, Munniksplaats 2B,
8754HG Makkum, Pays Bas,
jakkum@gmail.com, 0031(0)653905387

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

BOUTIQUE



Bordeaux Cuvée Spéciale A.F.P.R

« Château Moulin de la Grave » 2005



Caisse de 6 Bouteilles

36 €

Caisse de 12 Bouteilles

70 €

Monographie (dossier avec plans)

30 €

Gilet polaire réversible, sans manches

brodé, « collector » : 70 ans requin

XXL (uniquement)

30 €

Sweet à capuche

« cœur de requin »



Unisexe

du S au XXL

50 €

Tee-shirt (blanc)

(L ou XL) marquage face et dos

19 €

Sweet-shirt (bleu) (L ou XL)

25 €

Fanion A.F.P.R.



Rouge et noir (30x45cm)

15 €

Grande serviette/sac de plage

30 €

hors frais de port

Pensez à envoyer dès maintenant votre cotisation

Propriétaire de Requin : 60 €

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 royerredubus.com

ONT PARTICIPÉ À CE NUMÉRO :
Charles Archambeaud, Olivier Charmet, Marc
Fargeas, Patrick Prud'Homme, Yves Suinat

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



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