

505

FRANCE

SECRETARIAT :
37, avenue Lamartine
78170 LA CELLE-SAINT-CLOUD
Tél. national : 01 39 69 23 81
International : (33) 1 39 69 23 81

BULLETIN N° 107

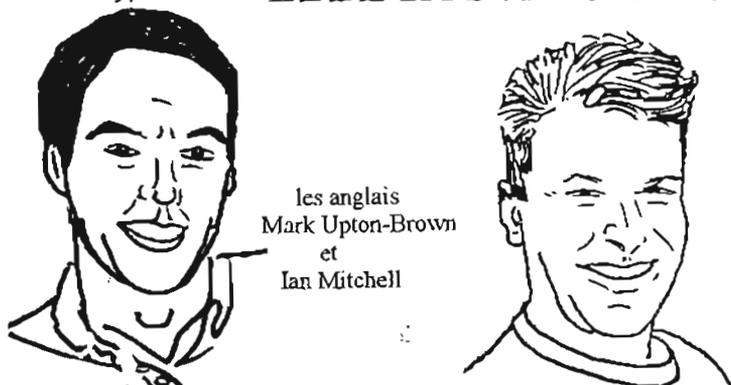
OCTOBRE 1997



BUFFET-NOCLAIN à l'Open Vétérans (Loctudy)

(Photo DUNE L'Image)

'97



les anglais
Mark Upton-Brown
et
Ian Mitchell

Quand même 5 français

J'en suis encore étonné... Nous n'étions que 5 bateaux français dans ce championnat du monde au Danemark ! Qu'est ce qui fait que nous ne soyons pas plus nombreux ? Ce championnat n'était pourtant pas situé aux antipodes... Il était à peine à quelques seize heures de route depuis Paris. En plus, il s'annonçait parfaitement organisé. Eh ! Oui ! nos amis danois Carsten Barbero et Brigitte Seggaard, les capitaines de la flotte de Gilleleje que nous voyons dans toutes nos grandes régates françaises, avaient distribué de nombreux imprimés que je trouvais très attratifs. Et puis, autre chose qui pouvait être attirant : le Danemark, c'était tout le beau monde des régatiers nordiques que nous allions matcher. Quand on connaît le quadruple champion olympique, le danois Paul Elvström et sa considération pour les régatiers nordiques : *"C'est plus facile de régater aux Jeux Olympiques que dans un championnat Nordique. Dans les J.O. vous avez seulement 5 adversaires nordiques alors que dans le Championnat de la Baltique vous avez 75 nordiques super-affûtés"*. C'est vrai, c'était une rare occasion de rencontrer un tel plateau de très jeunes et très bons 505istes.

Des vacances sportives

Domage pour ceux qui ne sont pas venus ! Le Gilleleje Sailing Club avait préparé ce championnat depuis 3 ans avec une importante équipe de 25 membres du club, tous bénévoles et qui nous ont reçu avec une débauche de gentillesse, d'attentions et de générosité. Voyez plutôt : Un repas était servi à tous (compétiteurs et accompagnateurs) dès la fin de la manche du jour. C'était super pour faire tomber la pression ! Par contre, la bière-pression, elle, montait en puissance au bar "gratuit" généreusement installé par le sponsor Tuborg. Le Coca-Cola n'était pas en reste. Le secrétariat des courses avec ses cinq secrétaires marchait toute la journée sans discontinuer et cela avec une inlassable remarquable gentillesse. Partout nous étions accueillis avec un maximum de prévenances et cela dans un cadre de vieille marine en bois : l'ambiance étant, moitié club-house, moitié chantier de marine avec des yachts de l'ancien temps, des bateaux de pêcheurs aux mâts en bois plein gros comme des chênes, bateaux de Vikings, etc..... Nous étions tous logés dans des maisons en bois dans un centre de vacances très bucolique : jolies maisons style "ma cabane au Canada", spacieuses, bien aménagées, confortables, piscines, saunas, petits dej' nordiques.... On s'invitait les uns les autres le soir pour une bouffe dans les jardins.... Du jamais vu dans un World ! Et en plus le temps

merveilleusement méditerranéen qui a régné pendant ces 15 jours a été pour beaucoup dans le plaisir de notre séjour..... La mer à 25° !!!!

Vents faibles force 2

Bien sûr, ce temps merveilleux n'a pas été du goût de tous. Certains, surtout ceux qui n'avaient pas la speed dans le petit force 2-mer clapoteuse, ont regretté la grosse cogue. Le premier à regretter d'être venu a été le champion du monde sortant, Paul Towers, lequel n'a jamais pu émerger du deuxième peloton sauf une fois, en gagnant, haut la main, une manche commencée dans un bon force 3,5. Et puis notre Philippe Boite national équipé du grand (2m06) champion du Monde 1995 Bill Mastermann sur un bateau malheureusement toilé pour une fourchette allant de force 3 à 7. L'allemand Ronald Roos aussi, souvent vainqueur de la Semaine de Kiel a été déçu, tout comme l'habituel excellent australien Dean Williams équipé par le double champion du monde Darren Nicholson. A quelque chose malheur est bon car toutes les contre-performances de nos champions ont donné du baume au coeur à tous ceux qui avaient mis "la barre trop haute" et qui se retrouvent à une place qu'ils croient indigne de leur talent. J'suis d'eux là ! Cependant, malgré ces conditions de petit vent-clapot, vous verrez plus loin dans le classement complet du championnat que certains champions ont été d'une régularité remarquable en ne dépassant jamais la dixième position. C'est le cas des nouveaux champions du monde Mark Upton Brown -Ian Mitchell qui, outre qu'ils possèdent une parfaite maîtrise de leur Cinquo (Un Rondar 1993 voilé P.& B.) ont la *speed tous temps*. Nous avions pressenti leur objectif final quand ils avaient gagné facilement les Europa Cup de Cavalaire et de Nieuwpoort ainsi que notre Coupe Internationale de Crozon-Morgat. D'autres aussi ont été des modèles de régularité : les suédois Ebbe Rosen-Olle Wenrup (à 3 dixièmes de points seulement) et les américains Howard Hamlin-Mike Martin qui sont des équipages habitués à monter sur les podiums des plus grands championnats internationaux.

Deux brises de mer

Eh oui ! Il fallait la speed pour pouvoir rattraper des positions perdues par la saute de vent qui intervenait régulièrement dans la première demi-heure de chaque manche. En effet, la mer Baltique était située dans le centre de l'énorme anti-cyclone qui recouvrait l'Europe presque entièrement. La situation était : vent nul la nuit, petit vent de terre force 0,5 le matin, ceci jusqu'à 10 heures. Ensuite, avec l'ensoleillement, une brise de mer force 2 se levait mais, incertaine en direction car la côte suédoise qui est, ici, à peine distante de 10 à 15 km, avait une même brise de mer. Ceci créant, au milieu du détroit, une brise instable à la direction ambiguë suivant la différence d'échauffement de l'une des deux côtes (les deux brises tournant dans un sens différent) Notre départ étant fixé à midi, notre premier bord de près se faisait irrémédiablement dans une période où une bascule

importante pouvait survenir. C'est ce qui s'est passé dans la plupart des cas.

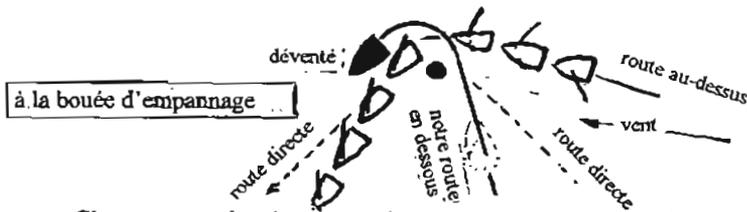
Pour les équipages des bateaux rapides la solution était: partir dès l'ouverture de la ligne-départ lièvre. Puis après s'être dégagés ils avaient la liberté de faire un tour d'horizon et de regarder le cap des bateaux partis à l'autre bout extrême de la ligne. Si ceux-ci adonnaient, les bateaux rapides croisaient immédiatement et n'avaient aucune peine à recoller en trois heures de course à ce peleton chanceux de bateaux qui, souvent étaient des bateaux plus lents qui avaient choisi un départ de pères de famille loin des leaders. Par la suite, après les deux grands largues qui avaient étiré la flotte, cela devenait un match singulier entre les quelques champions de tête pour disputer la première place de la manche. Pour eux, c'étaient un marquage qui se jouait entre trois ou quatre bateaux, par contre pour ceux qui évoluaient dans les 20, c'était plus difficile. La flotte se partageait régulièrement en 20 bateaux à droite, 20 au milieu et 20 à gauche et un reste d'attardés peu dangereux. Si une grande addo survenait (imprévisible le plus souvent car la brise de mer ne tournait pas forcément à droite comme sur une côte au large bien dégagé) cela pouvait faire perdre de 20 à 40 places d'un seul coup ! J'vous dis pas les glandes ! J'en connais qui font une croix sur ce World et qui remettent à plus tard l'occasion de nous étonner par leur extraordinaire vista.

Blanchard-Beltzung : performance

Je l'ai dit: Fallait avoir une bonne speed. Mais aussi, il fallait être clair d'esprit. Cela a été le cas de Philippe Blanchard et d'Alain Beltzung qui ont tourné comme des horloges. Tout le monde connaît le strasbourgeois Philippe Blanchard et sa dextérité dans les vents faibles à médium sur son étonnant vieux Parker N°6593 (du 20 ans d'âge!, mât Proctor Stratus, voiles P & B, un minimum de réglages sinon des antidéluviens leviers à crémaillères pour les haubans). Alors, sur un bateau moderne (le Rondar 8484 prêté par Robert Leymann) qu'a fait le sociétaire de l'ACAL de Plobsheim ? Il a fait exploser sa classe ! Comme c'est un modeste -c'est vrai...Il ne l'a pas "ramené" - il reporte sur Alain Beltzung (équipier habituel du bateau) les mérites de leur bon comportement. Bravo à tous les deux!

un milieu de tableau pénible à atteindre

Damien et moi, sauvons notre objectif avoué : être dans la première moitié, encore que, dans des périodes de rêvasseries fumeuses dont j'ai honte, j'ai pensé entrer dans le premier tiers, voir dans..... mais, là, je n'ose pas le dire! Et là, je peux citer une manoeuvre désastreuse qui nous a fait perdre une partie de nos illusions. Cette manoeuvre peut servir d'exemple à ne pas suivre. Nous venions de passer 15è à la première bouée au vent. Le petit peleton des 14 nous précédant, loffait comme désintéressé de la bonne direction du parcours, aussi je décidais de suivre une route plus directe, ce qui s'avéra payant puisque nous avons refait là quelques places avant d'empanner à la bouée N°2. Etant certain des gestes précis de Damien et de sa vitesse d'exécution, nous empannons en épingle à cheveux avec le spi. Malheureusement, je n'avais plus pensé que les équipages d'un championnat du monde se suivent toujours à touche-touche et ceux qui, derrière nous, allaient enrouler la bouée d'une manière plus serré, se retrouveraient facilement à notre vent. (voir croquis).



C'est ce qui s'est passé. Nous nous retrouvâmes complètement déventés par les quatre bateaux qui étaient juste derrière nous avant la bouée. On se retrouva, vite fait, à baigner à la contre-gîte. Alors là, pour faire bon poids, la meute des 20 autres bateaux qui se suivaient comme des wagons d'un long train, nous enfoncèrent encore plus dans notre détresse. Quand je pus enfin laisser porter avec du vent non perturbé pour faire une route sous le vent du peleton, nous avions 25 places dans le ba-ba. Par la suite, dans la manche suivante, la même situation se représenta et là, pas trop folle la guêpe et brieffé par Damien, nous amenâmes le spi sur la bouée, nous enroulâmes super-serré la bouée n°2 et renvoyâmes le spi hors de toute attaque, gagnant même sur deux bateaux qui nous précédaient. Grâce à cet enroulement nous étions enfin bien au vent de la meute qui suivait. (bien entendu cela demande un équipier particulièrement rapide et précis dans ses gestes).

Contre-performance

Maintenant j'en viens au cas le plus douloureux pour la représentation française: Philippe Boite et son grand équipier anglais Bill Mastermann équipier champion du monde 1995, co-propriétaire avec Jérémy Robinson du Rondar 8481 avec lequel ils avaient déjà couru le British National un mois plus tôt et où ils avaient terminé à une excellente 3ème place. Ici! Au World! Patatras! Le scénario n'est plus le même. Pour commencer, la belle voile neuve Sobstad coupée par le champion du monde Jérémy est hors jauge. En catastrophe, Philippe fait recouper les quelques deux centimètres en trop sur le rond de chute. C'est mieux mais pas assez, la voile s'avère être difficile à mettre au point dans ce petit vent de force 2 et comme dit Philippe: désabusé "On n'a pas la speed!..." A croire que toute la vitesse de la voile était dans ces 2 petits centimètres! Par contre, dans la force 3 1/2 de la manche N°6, la voile trouve ses qualités et Philippe enroule la bouée N°1 en 3è position. Mais là, le sort s'acharne. Il sera disqualifié (voir encadré)

PHILIPPE BOITE DISQUAL
 Voyons la situation qui a enfoncé notre meilleur français dans les profondeurs.
 Philippe est à un mètre derrière les américains Hamlin-Martin, alors leaders du classement général provisoire. Leur position lors de l'incident est: quatre ou cinq longueurs avant la bouée sous le vent. Pendant le cours instant où Philippe amène le spi, l'américain plonge la tête sous l'eau pour enlever une herbe bloquée sur l'attaque du safran. Surprise, Philippe loffe un peu pour éviter un choc mais, sans qu'il s'en aperçoive, son spi qui descend effleure le bateau d'Hamlin. Contact. Dans sa position de leader, Hamlin est obligé de réclamer (des fois que l'un de ses adversaires soit le témoin du contact et le traîne en justice). Sur le tapis vert, Philippe tombe! Article 12: "un bateau derrière doit se maintenir à l'écart." avec en plus, pour aggraver son cas, la quasi-certitude qu'il était en engagement tardif.

Un peu plus loin dans le classement, j'en arrive aux bretons Pierre Soulier et Bernard Peuch. Eux aussi n'avaient pas la speed nécessaire pour se sortir des dévents lors du premier près. Après plusieurs études sur les bateaux des champions qui utilisent les mêmes voiles (P&B) ils s'aperçoivent, mètre en main, que la tire de leur écoute de foc est plus en abord. Par exemple, Upton-Brown à sa poulie d'écoute à 47cm de la dérive alors que la leur est à 55cm, soit 8cm plus écartée. Après avoir pompé cette mesure et l'avoir adoptée sur leur Kyrwood, ils sentiront un mieux en vitesse et en cap, leur bateau passant le désagréable petit clapot croisé avec plus de légèreté. Leur foc est maintenant plus rentré et un peu moins bordé, le vrillage de la chute est plus marqué et le rendement est meilleur. Voilà un bon réglage qui pourra resservir au prochain World aux USA (s'il y a du petit clapot croisé bien sûr).

Nos amis les normands Christian et Ferguson Lippi et les champenois Dominique Gauvin-Gilles Carvallo ont fermé la porte du parcours derrière eux. Rien d'étonnant à cela! Christian a pris, (au pied levé pour courir un World ce qui n'est pas spécialement recommandé), son fils Fergu qui n'a jamais équipé (l'habituel équipier Lancelot s'est fracturé le pied en jouant du roller juste avant de partir pour le Danemark) quant à Dominique Gauvin il reprenait la barre d'un Cinquo pour la première fois depuis des lustres (pour courir un World ça n'aide pas!) et Gilles terminait une convalescence après une opération importante. Qu'importe, ce qui compte s'était de reprendre contact avec les grands du monde du Cinquo pour préparer des jours

meilleurs (on chuchote que Gilles s'intéresserait à un Duvoisin flambant neuf...) Voilà qui va rajeunir la flotte française....Surtout que l'on parle aussi de 3 autres Duvoisin pour 1998: Boite, Fischer et Gallo-Toupet. Bravo! Il est grand temps que les 505istes français déterrent le magot...Les étrangers l'ont bien compris depuis de nombreuses années et ont maintenant des flottes de bateaux super-neufs. Il ont déjà pris une avance certaine **une formidable organisation.**

Quand je dirai que ce World danois a été l'une des meilleures organisations de la classe depuis longtemps je n'aurais pas tout dit car les détails qui ont fait ce succès sont tellement nombreux qu'il faudrait écrire des pages. Bien entendu, nous pensons à notre World en 1999 et nous avons envie d'imiter ce modèle danois. Saurons nous, loin de nos bases respectives, faire un accueil aussi convivial et aussi généreux? Par ailleurs, trouverons nous des sponsors? En France, d'une façon générale les sponsors dédaignent les petits dériveurs pour ne parrainer que quelques énormément coûteux trimarans de haute-mer. Nous ne pouvons pas compter sur le généreux sponsoring des boissons alcoolisées (interdit) qui, à l'étranger, aide puissamment tous les grands championnats étrangers. Alors ? A moins que: une marque de bière sans alcool? Pourquoi pas ?

Merci au Gilleleje Sailing Club, à la 505 Class Danoise et à tous leurs membres.

M. Buffet

Place Boatno. Helmsman/Crew

1	GBR	8552	Mark Upton-Brown Ian Mitchell	25	SUI	8426	Marcell Pitts Yvo Durr
2	SWE	8232	Ebbe Rosén Olle Wenrup	26	GBR	8521	Paul Towers Dan Johanson
3	USA	8266	Howard Hamlin Mike Martin	27	SWE	8619	Mikael Ahlborn Clas Thurell
4	GER	8670	Wolfgang Hunger Holger Jess	28	AUS	8638	Hugh Stodart Matthew Owen
5	SWE	8655	Kristor Bergström Thomas Moss	29	GBR	8378	Martin Hodgson Paul Bensley
6	DEN	8566	Hans Jorgen Riber Adam Malling	30	DEN	8551	Jacob Ernst Jesper Ernst
7	USA	7200	Ali Møller Allan Johnson	31	AUS	8548	Dean Williams Darren Nicholson
8	USA	8629	Tyler Moore Scott Udé	32	GBR	8640	Vernon Ralston Simon Spratt
9	GBR	8672	Barker, Ian Paul Young	33	GER	8649	Ronald Roos Stefan Böhm
10	DEN	8622	Tom Boyland Anders Friis	34	GBR	8650	Ian Montague Geoff Kimber
11	DEN	8620	Rasmus Damsgaard Soren Overbeck	35	GER	8634	Jörgen Thurnann Franco Weichel
12	GER	8550	Dietr. Sebeder-Biesch Johan Arvedson	36	FRA	8455	Marcel Buffet Trouillet Damien
13	DEN	8082	Kim G. Christensen Erik Ørsted	37	USA	8660	Taylor Neff Bill Smith
14	GBR	8624	Ian Pinell Ian Godfrey	38	SWE	8427	Jan Eriksson Kalle Byrenius
15	DEN	8656	Jorgen Schönherr Jacob Bojsen Moller	39	GER	8376	Volker Niedick Stefan Heising
16	SWE	7543	Kalle Nilsson Johan Barne	40	AUS	8627	David Porter Peter Holden
17	GER	8669	Tim Böger Philipp Christiani	41	GER	8560	Thore Michels Andreas Schmidt
18	USA	8191	Macy Nelson Mike Mills	42	GBR	8429	Rob Napier Kimball Morrison
19	GBR	8556	Richard Tew Simon Hiscookes	43	GER	8665	Nicolai Völkner Lars Dehne
20	DEN	8476	Jan Saugmann Morten Ramsbæk	44	GER	8666	Andreas Thomsen Paul Schultz
21	DEN	8330	Lars Espersee Soren Robde	45	GBR	8481	Philippe Bojite Bill Masterman
22	FRA	8484	Phillip Blanchard Alain Beltzung	46	DEN	8094	Jacob Thomsen Michael Bang
23	GER	8657	Martin Görgé Rainer Görgé	47	BEL	8553	Poul Gorremans Frederic Roucayrol
24	GER	8570	Hans-Heinrich Rix Steffen Achenbach	48	GBR	8555	David Smithwhite Rob Sutherland



Carsten BARLEBO et
Brigitte SOGARO
capitaines de la flotte 505
du Gilleleje S.C. se sont
montrés les excellents et
sympathiques organisateurs
du World. Merci et bravo.



caricatures de M. Buffet

49	GER	8609	Christian Müllejans Hartwig Friederichs	65	GBR	8592	Paul Lovesy Andy Williams
50	GER	8630	David Thiemann Mathias Haase	66	GER	8392	Martin Seikel Norbert Becker
51	GBR	8635	Terry Scutcher Simon J. Lake	67	GER	8607	Bernid Kowalzig Ulrich Ellerbeck
52	AUS	8603	Ian Dunn Carter Jackson	68	GBR	8510	Martin Wedge Gordon Russen
53	FRA	8452	Pierre Soulier Bernard Peuch	69	SUI	8346	Jürg Weber Philip Grob
54	GER	8335	Roger Rachuba André Müller	70	DEN	8561	Peter Moller Martin Thumle
55	GER	8542	Tom Swift Martin Schöler	71	USA	8494	Dave Cahn Pip Pearson
56	GER	8642	Stefan Schollmeier Francisco San-Petersen	72	DEN	8581	Birgitte Sogaard Carsten Barlebo
57	GBR	8568	Christian Diebitsch Peter Burwood	73	GBR	8474	Chris Thorne Ben Benjamin
58	DEN	8565	Anne Sophie Olsen Carsten Petersen	74	NZL	8391	Michael Nolan Andrew Nolan
59	SWE	7956	Fritjof Suessson Haakan Larsson	75	GBR	8532	Jim Berry Richard Berry
60	GER	8478	Volker Görgé Karsten Morf	76	FRA	8444	Christian Lippi Lancelot Lippi
61	GER	8522	Carsten Engel Tobias Neumeyer	77	FRA	8436	Dominique Gauvin Gilles Carvallo
62	GER	8664	Carsten Hammer Rod Simson	78	GBR	8435	Patrick Mc Gale Tom Ward
63	FIN	7784	Thomas Held Mike Laibo	79	GER	8608	Gunter Peters Hanke Drenenberg
64	GER	8567	Jörg Detmold Holger Neuhaus				

National à CROZON MORGAT

3-4-5-6 juillet 1997

Boite/Muzellec , les Dunkerbeck à la française

(à vous de deviner pourquoi , des indices dans l'article peuvent vous aider)

reportage de Damien Trouillet

Prologue

C'est directement de Penestin que l'on arrive à Crozon Morgat pour ce national . A notre arrivée , il fait gris et il pleut mais chose importante , le vent est là . Nous sommes les premiers arrivés ; suivis par Philippe Boite . Malheureusement pour lui , une tourista carabinée joue les paparazzi , et lui colle au basque . Le pauvre Philippe est franchement très mal . A peine arrivé , IL pose son bateau et s'en va épuiser le stock de papier W-C de son hôtel .Après avoir trouvé une bonne place de parking pour le bateau , je pars à la recherche d'un camping . Mes recherches seront bénéfiques puisque la patronne me fait un prix « étudiant »(23f au lieu de 32f , la belle affaire) . Mon autre soucis , est de trouver les bons spots de planche de la région afin de ne pas être désarmé en cas de très méchante baston . J'apprends ainsi que ce championnat va se dérouler dans le pays de Patrice Belbeoch , grand planchiste français. (l'un des rares à taquiner le très grand Dunkerbeck).

Les premiers jours

Ces premiers jours sont consacrés à l'entraînement et à la mise au point du bateau. Le temps reste à la pluie et au vent . Cette météo va se prolonger durant toute la semaine. C'est donc dans des conditions proche de celles des régates que se dérouleront ces entraînements , ce qui est toujours une bonne chose . Ce qui est moins bien , c'est que nous ne sommes pas nombreux . Il faut dire que la date relativement avancée du championnat , fait que beaucoup de gens n'ont pas pu prendre une semaine complète de vacances . La plupart des concurrents n'arriveront que la veille des régates .Certains , dont quelques , je cite : « mecs chiants » , car habitués des premières places, ne pourront pas faire le déplacement . Au total c'est 49 bateaux qui seront inscrits , dont 16 étrangers . A ce sujet il faut tirer un coup de chapeau à l'équipage danois qui s'est cogné 1800km pour venir .BRAVO . Par contre , l'arrivée de certains d'entre eux est vue d'un très mauvais œil et nous sape le moral d'entrée de jeux . Et pour cause ,on est sûr qu'ils seront devant (Upton-Brown , Pinnell) . C'est un peu comme si

Dunkerbeck arrêta la planche. Le championnat du monde Serait , d'un seul coup, Beaucoup plus ouvert . On Profite également de ces jours d'avant championnat pour faire un peu de tourisme . La baie de Douamenez est vraiment un site superbe . Cependant , si certains peuvent flâner , d'autres font les cents pas sur le parking à la recherche d'un équipier ou d'un barreur . C'est le cas de Ludovic Roblin . heureusement , la providence sera de son côté , et il dénichera un équipier de toute dernière minute.

Les régates

Le premier jour il fait gris mais le vent est là . Il souffle sur le plan d'eau , un bon force 4 . Le comité décide de donner des départs au lièvre . L'union- Jack flotte sur cette première journée puisque les trois premiers de la manche du jour seront des serveurs de la reine .(Upton Brown/ Mitchell , Pinnell/Godderey , Louesy/william) . Boite/Muzellec finissent 4eme . Il faut dire que Philippe n'était pas encore complètement remis de sa touristat du début de semaine . Bonne performance de Soulier/Peuch et surtout de Druard/Boudier , qui vont franchement très vite . Pour notre part la mise en route s'avère difficile . En effet , à vouloir trop raser le bateau suiveur , on embarquera 30 litres d'eau . résultat 20eme à l'arrivée . Ça commence franchement mal . Les deux jours suivants , les conditions de vent et de mer seront similaires à celles du premier jour . Quatre manches seront courues . En ce qui concerne les résultats pour les premières places , on prend les même et on recommence . Upton-Brown/Mitchell jouent les déménageurs et ne semble pas vouloir faire dans le social , puisqu'ils feront 1er , 1er , 1er et « seulement » 3eme .Boujour monsieur -dames .Du même coup , ils s'assurent la 1^{er} place au général . Derrière ça bagarre dur pour la seconde place entre Boite/Muzellec et Pinnell/Godderey . Encore plus derrière , les



NDLR
Damien raconte ici le National. Comment il a été heureux de naviguer par force 4 grâce au Cinquo....Sa planche « spéciale force 6 à 10 » est restée sur le toit de sa voiture. Que les planchistes qui s'acharnent encore viennent nous rejoindre!



le président du CNCM Mîlig Hélias nous avait délégué ses meilleurs collègues du club qui nous ont reçu avec beaucoup de chaleur. Merci pour les animations....les crêpes, entre-autres !



Gérard Loreau et Olivier Chayé directeur du CNCM(ci-contre) ont été des organisateurs horspair,efficaces,sympathiques et arrangeants. Merci



fortunes sont diverses. Certains y vont decrescendo et s'enfoncent défensivement au général. C'est le cas de Vinches/Toupet qui font deux belles places de 7eme, mais épinglent à leur tableau de chasse deux places « merdiques » de 29eme et 22eme. De retour à terre, Fabrice à le bourbon et n'a pas le moral, lui qui depuis quelques années était habitué à lutter pour le titre de champion. D'autre font dans la régularité. Rentre dans cette catégorie Soulier/ Poch, Druard/Boudier, Petit/Lefevre qui feront dans les 15 à toutes les manches, tout comme un léger cran en dessus, Boite/Koch. Pour notre part, on la joue crescendo. En effet, après une place de 15eme, on enchaîne des places de 5eme, 6eme, et 6eme. On a la vista. A la veille du dernier jours, si la place de premier est déjà jouée, tous reste à faire pour les places d'honneur et la lutte promet d'être très, très chaude.

Le dernier jour

Le dimanche, changement de programme, le beau temps que les locaux attendent depuis trois semaines, est enfin arrivé. Il règne sur le parking une grosse pètole. Le plan d'eau est un vrai miroir. C'est parti pour une grosse séance de glande ou chacun s'occupe comme il peut. Au bout d'un certain temps et d'un temps certain (1 heure ou 2) une tornade de force 0.5 balaye le parking, ce qui pousse le comité à lancer une manche. Mais le vent n'est franchement pas fort et le bord à tirer pour rejoindre la ligne de départ est ponctué par des périodes de sur place voire de marche arrière, ce qui fera dire à Gilbert: « tout à l'heure on a eu la risée de parking ». Avec un tel vent, il ne faut surtout pas s'éloigner de la ligne. Un petit groupe de bateaux ne suivirent pas cette règle, et se retrouvent 50m au dessus de la ligne au coup de canon du départ. Ils se mirent alors à ramer comme des furieux avec tous ce qui leur tombé sous la main (rame, gilets, gamelle à bouffe, casquette). C'est en observant ces fanas du coup de pagaie que je remarque que deux d'entre eux y mettent bien plus d'ardeur que les autres. Et pour cause c'est Soulier/ Poch, nos adversaires directs pour la place de 5eme au général, qui se retrouvent ainsi, battus sans avoir lutter une seule seconde. A ce moment là, ils auraient sans doute pu utiliser leurs glandes comme pagaies tellement elles devaient pendre. Cette manche est remportée par Boite/Koch. En finissant 2eme Boite/Muzellec assurent leur seconde place au général, alors que les Strasbourgeois Blanchard/Blatner, spécialiste du petit temps,

pointent leurs museaux et terminent 3eme. Pour notre part en réussissant à contenir Petit/Lefevre on accroche un belle 5eme place au général.

De retour à terre, on peut entrevoir la mine défaite de Pierre et Bernard, qui sont encore sonnés par leur mésaventure du départ. La remise des prix se fait de façon accélérée, car les anglais Upton-Brown/Mitchell doivent partir assez vite pour choper leur ferry, d'autant plus qu'une bande de manouches en colère, font le siège de Crozon. Boite/Muzellec remportent, sans franchement étonner personne, leur 10eme titre de champion de France. Chapeau bas et haie d'honneur à tous les deux. Leur domination sur le plan national ne semble pas vouloir s'émousser et, sauf s'ils décident de se retirer, ou si des petits malins les séquestre la veille d'un national, on ne voit pas aujourd'hui qui peut les battre (depuis 10 ans, les planchistes du circuit mondial connaissent exactement le même problème avec Dunkerbeck; pour espérer être champion du monde il faudrait que ce dernier raccroche les gants). Ce national fut une belle réussite. L'organisation à terre et sur l'eau fut sans faille. Le site de Crozon est réellement magnifique et très adapté à la voile. La météo nous a donné de belles régates, ventées et sportives (de ce point de vue ça nous a changé de Loctudy. Pour ma part ce championnat restera un très bon souvenir, car je suis très heureux et content d'avoir été au côté de Marcel pour cette place de 3eme français.

NB: Avez vous trouvé l'explication du titre? Non, alors la voilà: Bjorn Dunkerbeck est champion du monde de funboard, toutes disciplines confondues, tous les ans depuis 10 ans (le même chiffre que Boite/Muzellec), et ceci en gagnant quasiment toutes les régates. (un peu comme Philippe et Jean-Luc)

D. Trouillet

30 F	80	LODAY NICOLAS DOUSSELIN MARC
31 FRA	6580	BOYER ETIENNE BOYER EMMAUEL
32 FRA	7941	DOUSSELIN VERONIQUE PETER JEAN-PIERRE
33 Z	8096	BRASEY ALAIN BURRI STEPHANE
34 FRA	8367	CROISSET FRANCOIS FEUVRIER PATRICE
35 FRA	8140	LEVEQUE MICHEL GUIBBAL JEAN-LOUIS
36 FRA	8545	PREEL ALAIN PREEL ALEXIS
37 FRA	8436	CARVALLO SAMUEL CARVALLO GILLE
38 FRA	8101	DEBRY ALAIN DEBRY TRISTAN
39 F	8276	TILLY GERARD TILLY XAVIER

40 FRA	8188	LE NORMENT PHILIPPE SALAUN SUZANNE
41 FRA	7999	RIOT MARC CHRAN JEAN-MARC
42 F	8366	MOERHAN PATRICK BRIANT GILLES
43 G	8235	KREMKOW RAINER BEIER PETRA
44 FRA	8301	LORTAT-JACOB ANTOINE CHERVET PHILIPPE
45 FRA	8063	DUPONT JEAN-BAPTISTE FERNANDEZ JULIEN
46 K	8304	RAINSBOROUGH FRANCK KWIIT M
47 FRA	8484	LEHMANN ROBERT BERTLZIND ALAIN
48 FRA	7929	ROBLIN LUDOVIC JAVRY FABRICE
49 F	6830	VICTOR ANTOINE HASHIM MARINA

Classement

1	GBR	8552	UPTON-BROWN MARC MITCHELL IAN
2	FRA	8402	BOITE PHILIPPE MUZELLEC JEAN-LUC
3	GBR	8624	PINNEL IAN GODDEREY IAN
4	FRA	8362	BOITE ALAIN KOCH EDDUARD
5	FRA	8455	BUFFET MARCEL TROUILLET DAHMEN
6	GBR	8592	LOUESY PAUL WILLIAMS ANDREW
7	FRA	8382	PETIT ERIC LEFREVRE RICHARD
8	GBR	8508	NEAL SAM PALMER ANDREW
9	FRA	8452	SOULIER PIERRE PEUCH BERNARD
10	DEN	8581	SOGARO BRIGITTE BARLEBO CARSTEN
11	FRA	8431	DRAUAT HERVE BOUDIER THOMAS
12	BEL	8536	MEYEN DONCKX BART LEMOUCK CHRIS
13	GBR	8635	MONTAGUE IAN LAICE SIMON
14	FRA	8541	DOERENBECHER FRANCIS DOERENBECHER AUBIN
15	FRA	8372	VINCHES GILBERT TOUPEL FABRICE
16	GBR	8072	BIRD TIMOTHY GEORGE ARTHUR
17	GBR	8510	WEDGE MARTIN DLTON TIM
18 F	7740	RATTIER THIERRY RATIER CECILE	
19 BEL	8463	VAN HEHLDONCK EMIEL VAN HEHLDONCK IAN	
20 F	8294	LUCIENNE PHILIPPE BONNET BRUNO	
21	GBR	8464	MARTIN LEE SLOAN DONALD
22	FRA	8400	JOUANY MARC NIGOU ERIC
23	FRA	8352	MOCLAIN PHILIPPE MOCLAIN JEAN-PIERRE
24	GBR	8443	JURO ALAN DE BURHATTE SIMON
25	FRA	8415	GROSHENY ALFRED GROSHENY BERTRAND
26	FRA	6593	BLANCHARD PHILIPPE BLATTNER CAROLE
27	GBR	8591	CAVE-PENNEY ANNE CAVE-PENNEY RICHARD
28	FRA	7940	DE RESTREPO GUY DE RESTREPO ERIC
29	FRA	8031	VEROUL FREDERIC VEROUL JEAN-JACQUES

JURY DES RECLAMATIONS
JEAN LE BERRE

COMITE DE COURSE
PAUL LE ROUX

OUISTREHAM

Ou quand la Manche ne fait pas recette.....et c'est bien dommage

Nostalgie

Cette régata est une première pour moi . En effet pour la première fois dans ma carrière de cinquocinquiste , je vais courir sur mon propre bateau , avec Marcel non pas comme barreur , mais comme adversaire . De plus elle va se dérouler sur le plan d'eau , où , il y a un certain nombres d'années , j'ai fait mes premiers bords sur un Optimiste .

Le Samedi

Pour l'occasion , j'ai réussi à entraîner avec moi un cinquocinquiste à palmarès en la personne de Pierre-Jean GALLO (6eme au national 96 et surtout, associé au célèbre latoup's , meilleur français en titre à un championnat d'Europe) . Après une route via Denneville-Plage , pour récupérer le bateau , on arrive , quelque peu à la bourre , à Ouistreham . Là , on tombe nez à nez avec un Marcel déjà en tenue , et surtout un Preslou qui, tel le flic de base , arpente le bitume guettant l'arrivée des concurrents . Alain a les boules , et il y a de quoi . A ½ heure du départ , seulement 5 bateaux on fait le déplacement dont 2 parisiens . Honte aux parisiens qui ne sont pas venus , car c'est vraiment dommage . Une régata , en mer , à 200km de Paris , c'est pas légion . Le premier jour il souffle un petit 2 à 3 d'ouest donc plus ou moins de terre . Ça va être tordu . Qui plus est, le comité décide de planter le parcours très près de la rive , ce qui a le don de contrarier Pierre-Jean . Le but de cette régata étant pour moi de barrer , on décide de se donner la barre à tour de rôle . 4 manches seront courues . Grosse démonstration de Marcel qui se la joue à la Upton-Brown/ Mitchell (et ceci sans vouloir manquer de respect au palmarès de Marcel) en remportant 3 manches sur 4 . En vieux briscard , il tire à terre pour profiter de l'ado dû à l'effet de côte , qui le ramène tranquille peinardeur sur la bouée . Derrière , Rimbert/Dombret et Preel/Logerotte s'échangent des politesses puisque ils se partagent à tour de rôle la 2 eme et 3 eme place . Quand à nous , après un départ tonitruant (2eme de la 1^{er} manche) on enchaînera 3 places de 4 eme . Mon inexpérience à la barre (surtout au largue) nous joue des mauvais tours . Suite à une attaque au lof sur Preslou , préconisée par Pierre-Jean , je l'ai gratifié d'une mémorable minute de totale débandade , durant laquelle , il put , par trois fois goûter la température de la Manche . Pour ne rien arranger , l'embout de tangon semblait décidé à nous mettre en colère puisqu'il laissait échapper le bras de spi toutes les 10 secondes . De plus notre bateau est

équipé de baille à spi , chose qui supporte très mal notre manque de cohésion . En rentrant au port, le profil bas est de rigueur . Heureusement l'excellent repas du soir servi par la famille Preel nous remonte le moral . (là les absents ont eu vraiment tort) . Il faut remercier Alain et Pascal pour leur gentillesse et leur générosité à chaque fois qu'ils reçoivent les 505 .

Classement:

- 1) Buffet-Pignot
- 2) Preel-Laugerotte
- 3) M. et A. Rimbert
- 4) Trouillet-Gallo
- 5) Martin-Duchoiselle
- 6) Boisillon-Porcher
- 7) N°8366
- 8) Loquineau-Lecomte

Le Dimanche

Le lendemain le vent souffle toujours dans la même direction mais, est un peu plus fort . Des grains violents sous orage sont annoncés pour la journée . Avec Pierre-Jean , on coupe l'envie au tangon de libérer le bras , grâce à un coup de pince magique . On décide également de tendre un peu plus les haubans , juste comme cela pour la route . Au départ de la première manche , l'orage se fait menaçant . Notre nouveau réglage semble efficace , puisque l'on vire la bouée au vent en tête , talonnés par Alain . Marcel connaît quelques difficultés à l'envoi de spi et fait un voyage au tapis (mais pas pour le compte) . Au final on finit 2 derrière Alain et devant Marcel . J'aurais , au moins une fois , laissé Marcel derrière moi dans ma vie de régatier . Au départ de la second manche , l'orage se fait de plus en plus menaçant , et vu de loin, il semble vouloir faire dans très , très brutal . A la bouée sous le vent , on talonne Alain avec Marcel derrière nous . Là , l'orage est franchement menaçant puisqu'une fumée d'eau de un mètre de haut , fonce droit sur nous . Plus on s'en approche , plus on se rend compte de ce qui nous attend , et plus l'intervalle séparant deux « fait gaffe Damien il arrive et ça va chier » de Pierre Jean , se réduit . On sera les premiers à rentrer sous le grain (et il faut avouer que l'on en a tiré une certaine satisfaction) . On aura beau essayer de lutter , il semble que l'on soit tombé sur le Mike Tyson des orages , et comme ce dernier au temps de sa splendeur , le dit orage botta les Tesses de tous les concurrents de manière expéditive . Tous ce petit monde , resta 10 minutes sur les coques retournées que ce coup de force 10 veuille bien passer son chemin . Le coup de vent passé , le comité décide d'en rester là car d'autres orages menacent . Cela nous sauve , car Le bateau est plein d'eau . Au final , c'est Marcel qui l'emporte . Pour notre part on finit à la quatrième place . On s'est bien amusé . L'accueil du club , et celui de la famille Preel ont été fort sympathiques . Il faut espérer que cette régata soit reconduite l'année prochaine et surtout que les parisiens la mettront bien plus à l'honneur que cette année.

FORCE 10 ETANCHEITE

Cet orage force 10, relaté par Damien Trouillet ici, a été sans conséquence pour les Cinquo. Tous nous avions des bateaux en bonne état avec des caissons étanches vraiment étanches.

Un seul de la flotte avait un vieux Lanaverre avec la dangereuse grande trappe du caisson avant. (ceux qui ont un Lanaverre devront scotcher le tour de la trappe) Heureusement ce Lanaverre est rentré se mettre à l'abri avant le déclenchement des hostilités. Sans cela le bateau était perdu et l'équipage à nager au milieu de la Manche.

Il y a eu un même orage à Penestin en août et il y a eu des dégâts: mâts et bateaux cassés. Le vent était le même mais là le vent venait du large créant une très grosse mer.

Cependant, un conseil: profitez des mois d'hiver pour pourchasser les entrées d'eau.

Utilisez les astuces préconisées par Philippe Blanchard dans ce bulletin «BOUCHEZ LES TROUS»

CERCLE NAUTIQUE DE LOCTUDY

UN OPEN DE FRANCE TRES REUSSI

15 Cinquo sur les 54 participants en Doubles

La 505 Class a été la série qui a présenté le plus grand nombre de dériveurs en Double avec quinze 505 et notre président Jean-Luc Muzellec a reçu, des mains de Bernard Carré conseiller technique national, le trophée FFV *Le Safran d'Or*.....

Dans l'ensemble les 505 ont été dominateurs puisque nos représentants ont classés 8 bateaux dans les 10 premiers. Je pense avoir constaté, et ça n'engage que moi, que les équipages 505 étaient très affûtés par rapport à ceux des autres séries de Doubles même si la Fireball Class avait délégué quelques uns de ses meilleurs équipages. Dans cette Classe, Frédéric Mouches et Jean-François Nouel ont souvent navigué très près des Cinquo. Leur classement ramené au handicap, dans les manches où surtout le vent était soutenu, est éloquent: 5+3+2. Par la suite, quand le vent est devenu plus faible, le Cinquo s'est montré encore plus irrésistible et le meilleur des *Fire* n'a pas pu se classer mieux que 10 et 17è. A l'inverse, les Laser 4000 se sont montrés plus performants dans les vents faibles que dans les vents soutenus (voir le classement manche par manche ci-dessous). Le Cinquo lui, s'est montré présent en toutes circonstances. En fait: **performant « tous-temps »**...C'est là où je voulais en venir! Point final! Cependant et par ailleurs, chez les Doubles Seniors qui prenaient le même départ que les vétérants, il y a eu un Laser 5000 (un seul: celui de Honor-Goldstein) à se montrer plus rapide que les Cinquo quelque soit le type de vent qui a régné pendant l'Open: **de force 2 à force 3,5**. L'acrobatie dériveur 5000 est-il pour cela le dériveur de l'an 2000? Non, car on sait que dès que le vent dépasse force 4 c'est la panique générale...Son énorme voile, son instabilité bien plus marquée que celle d'un 505 en fait un engin di-ffi-ci-le.

Le Cercle Nautique de Loctudy

Ce cercle, bien connu des Cinquo, s'est montré une fois de plus très à la hauteur. Ses animateurs ont toutes les qualités: ils pratiquent l'accueil avec un naturel remarquable et les festivités qu'ils organisent ont toujours un caractère très régional. Le site aussi à des qualités: le parking est pratique, la mise à l'eau facile et le parcours des régates est à proximité (sur l'eau l'ancien 505iste nantais Alain Chesnay a été un excellent Comité de Course). La souriante convivialité comme le pratique le C.N.L. est, en fait, l'une des meilleures joies de la régate.

Le Cercle Nautique de Loctudy avait fait appel à ses meilleurs représentants...du plus jeune au plus ancien:



Alain Manceaux 83 ans un des premiers 505istes nantais en 1958 au S.N.O.



Solène Andro une sympathique et très dynamique barmaid à la buvette du C.N.L.

Bien sûr, cette Open de France a été, en sous main, bien aidé par les grands pros de notre Fédé avec la présence de ses meilleurs Conseillers Techniques. En plus la présence en régate du président de la FFV Jean-Pierre Champion (sur un Laser 4000) et de l'ex-président FFV Georges Manfrédi (sur Vent D'Ouest) ont donné un éclat supplémentaire à cette épreuve qui est passée de 100 bateaux en 96 à 200 bateaux pour cette manifestation 97.

L'année prochaine, l'Open de France se courra à Port-Bougennay près des Sables D'Olonne les 31 juillet, 1er et 2 août. M. Buffet

COMMISSION DERIVEURS & QUILLARDS de SPORT

***** GREG 97.0.50 *****

OPEN DE FRANCE DERIVEURS 1997

C.N. LOCTUDY

1^{er} au 3 Aout

***** EFV (CI 1997-2000) *****

Comité de course: ALAIN CHENAIS

Jury: JEAN LE BERRE

Jaugeur: MICHEL PETIT

Résultat: ROMAIN GAUTIER

Classement général définitif Après 05 manches

Groupe: **DOUBLE VETERAN**

Equipe	Série	Manches				
		1	2	3	4	5
1 BOITE PHILIPPE/MUZELLEC JEAN L	505	2	1	3	4	2
2 PETIT ERIC/LEFEVRE RICHARD	505	3	6	1	2	4
3 MOUCHES FREDERIC/NOUËL JEAN FR	FIREBALL	5	3	2	10	17
4 VERGUL FREDERIC/VERGUL JEAN JA	505	10	14	5	1	5
5 BOITE ALAIN/KOCH EDOUARD	505	6	4	DNC	11	1
6 BUFFET MARCEL/NOCLAIN JEAN PIE	505	7	7	4	3	13
7 COLLIN LUDOVIC/GAULT PHILIPPE	FIREBALL	1	2	24	24	9
8 LUCIENNE PHILIPPE/BONNET BRUNO	505	18	10	8	9	3
9 LE NORMENT PHILIPPE/SALMON SUZ	505	9	20	13	5	10
10 MUR PIERRE/KERAUDREN DOMINIQUE	505	8	11	14	14	8
11 LAURENT MARC/PILOUVIET CLAUDE	LASER 4000	24	35	9	5	6
12 MAUREL ROBERT/COMBILLET JEAN-B	470	11	13	12	7	15
13 DAGUET ALAIN/BRUN PHILIPPE	FIREBALL	4	8	31	28	12
14 ROBERT ERIC/GIAUME HARRY	FIREBALL	19	12	25	13	11
15 PUISSANT JEAN-GUY/PUISSANT LIN	JET	17	19	15	17	7
16 BOIME BERNARD/BOIME ANNE MARIE	470	22	9	6	26	21
17 BISCAY PHILIPPE/BISCAY BERNARD	470	16	15	19	8	19
18 TOURNIER JEAN MARIE/CHAMPEAU A	505	15	22	10	DNF	16
19 HOLL DENIS/HOLL PATRICIA	470	20	16	23	18	28
20 BERREZAY ERIC/X	505	27	23	16	OC5	14
21 LECASTREC FRANCOIS/PERON PHILI	LASER 4000	DNC	5	7	15	DNC
22 COTTIN PATRICK/PARATTE MICHEL	LASER 4000	44	DNC	11	12	20
23 VALERY KLEBER/PANGAUD ALAIN	470	13	DSQ	27	16	33
24 DESMEUZES PHILIPPE/TRILLEAUD F	JET	21	26	17	35	25
25 OLIVIER PATRICE/CERCLERON SERG	FIREBALL	14	17	29	30	30
26 LORTAT JACOB ANTOINE/LEGOND FR	505	12	21	DNC	20	40

27 TREVIER YVON/PHILIPPE MARIE HE	420	28	27	39	34	41
28 KERDREUX JEAN YVES/VILAIN PATR	JET	35	30	38	39	26
29 CHAMPION JEAN PIERRE/DORIRY TH	LASER 4000	DNC	DNC	34	25	18
30 BOUSQUET JEAN FRANCOIS/TRUCHOT	FIREBALL	DNS	33	41	35	32
31 PORTRON CLAUDE/GUILLAUME FRANC	POINANT	43	41	35	27	44
32 CROUAIL ERIC/CROUAIL BERNARD	STRALE ST 16	40	37	33	37	50
33 GOZZA FRANCOIS/LE GOELATF ANNE	VADRIEN	DNC	DNC	28	41	24
34 PERON YVES/DAMIN BERNARD	420	42	34	40	46	36
36 JEANNOT GERARD/SEFTEN GEORGES	420	36	38	45	40	39
37 THOMELIN YANN/FAURE ALAIN	FIREBALL	OC5	39	42	29	47
38 EVERETT MARTY/CUNY JEAN MARIE	B14E	17	DNC	47	42	37
39 DUMAS BERNARD/LAUDRIDOU YVES	470	34	40	50	51	45
40 RENE JEAN PAUL/BENARD GHISLAIN	420	41	42	48	43	46
41 SCAVENEC ANDRE/DUTERTRE PIERR	420	39	44	46	47	49
42 AUSSER CHRISTIAN/MOIGNE MICHEL	FIREBALL	46	DNC	43	38	51
43 GOUPIL SERGE/GOUPIL JACQUELINE	420	45	43	49	48	43
44 DUPONT JEAN BAPTISTE/BRUNELAT	505	DNC	DNC	44	OC5	35
45 OUARNE JEAN YVES/DOHAY NICOLAS	SMIPE	47	DNC	DNC	49	53
46 GRANDREMY JACQUES/DONZEL JEAN	420	DNC	DNC	51	50	52D
47 LITPI CHRISTIAN/BRUGERE LOIC	505	38	18	18	32	27
48 DUPLISSIS ALAIN/LE VIAVANT FRA	WINBY (FOC DS)	29	31	20	19	31
49 JADE JEAN/GOSSIN HERVE	POINANT	30	32	21	31	22
50 DUBRY ALAIN/DOHAY MARIE FRANCO	B14E (FOC DS)	31	35	42	32	24
51 DUBRY BEAUMARD/DOGRIP BERNARD	470	42	44	34	31	23
52 CHAMP DIEZER/BAUTIER LOEPRY	470	23	25	30	45	48
53 MUR DENIS/MUR MICHEL	JET	25	DNC	26	23	34
54 BELLAVOINE CHRISTIAN/ANCELOT J	505	33	24	37	33	42



MAQUETTES

Prototypes toutes échelles
Modèles-Moules-Stratifiés
Spécialistes Dériveurs Compétition



JEAN-PIERRE HUTEN tél. 01 64 26 18 86
6bis Av. du Mal De Lattre de Tassigny fax. 01 64 72 97 32
77600 Chelles

27/28 Septembre

Philippe BOITE et Jean-Luc MUZELLEC**devancent de peu Iann PINNEL-Paul GORREMANS***Jean-Guy PUISSANT et Etienne SEGUELAS auraient pu créer la surprise***42 bateaux..Un record !**

Paul Gorremans et Francis Beddegenoots, les deux animateurs de la 505 Belge, se frottent les mains. Avec 42 concurrents la 505 Class belge montre son dynamisme et s'avère être la plus active des classes de Double en Belgique. En plus le niveau monte dans cette jeune association, bien aidée par la venue de bateaux de plus en plus dans le coup quoique venant tous du marché de l'occasion (505 haut de gamme quand même). Plus encore, les voiles viennent en majorité du bon faiseur. Si l'on ajoute quelques équipages vedettes venus du 470 et du Ponant (Meyneidonck, Van Hemeldonck et de Froidmont) la flotte belge commence à se hisser au meilleur niveau européen.

Les anglais l'ont bien compris, c'est pourquoi le nouveau champion d'Angleterre Ian Pinnell avait traversé la Mer du Nord pour venir courir sur le grand lac de l'Eau d'Heure. Pour la circonstance, il était équipé de Paul Gorremans champion de Belgique en titre.

Puissant-Seguelas...percutants

D'entrée, les tourangeaux (champions nationaux en titre dans la classe Jet) montraient leur science, leur vivacité et leur exceptionnelle vista dans ce petit temps (vent force 0.5 à force petit 2 qui devait durer pendant les 5 manches). Un moment, après une deuxième victoire de manche, on a cru qu'ils allaient empocher le titre. C'était sans compter avec le pouvoir de récupération des champions Boite-Muzellec qui, grâce à une série de départs-canon, arrivèrent à devancer Puissant et à arracher la victoire finale devant Ian Pinnell toujours très appliqué. Deux petits points les séparent.

Le Sport Nautique de l'Eau d'Heure est toujours accueillant et bien organisé. Bien sûr Albert et Geneviève Meur sont les figures de ce club et font l'animation. Sur l'eau, Albert est un Comité de Course qui s'adapte vite aux conditions les plus changeantes (c'était le cas avec ce vent faible). Cela plaît aux coureurs qui n'aiment pas que les Comités perdent des heures à chercher à faire des parcours de rêve. Albert ne tourne pas cent fois autour du pot, il n'a pas l'état d'âme tenace...Il tape à l'heure et assure ses 5 manches. Un point c'est tout ! Et cela dans une bonne humeur gouailleuse belge bien sympathique. Après les régates l'atmosphère de l'estaminet du club-house est super-convivial.

Encore un bon week-end de passé ! Merci ! M. Buffet

CLASSEMENT Comité de Course: Albert Meur

LC	HELMSMAN	1	2	3	4	5	TOTAL	NAT
1	Boite-Muzellec	2	2	2	13x	1	7.0	FRA
2	Pimell-Gorremans	4	1	4x	2	2	9.0	GBR
3	Meyneidonck-Lehouck	7x	3	1	5	3	12.0	BEL
4	Puissant-Seguelas	1	7	21x	1	4	13.0	FRA
5	de Froidmont-Maertens	3	6	8	4	21x	21.0	BEL
6	Van Heeldanck	9	11	6	12x	7	33.0	BEL
7	Blanchard-Blattner	24x	8	14	8	6	36.0	FRA
8	Wedge-Gordon	13	10	3	35x	12	38.0	GBR
9	Jouany-Nigon	6	14x	12	10	10	38.0	FRA
10	Muh-Kerauchren	36x	16	5	3	17	41.0	FRA
11	Biffet-Trouillet	26x	4	20	9	8	41.0	FRA
12	Rimbert-Rimbert	8	9	18	21x	9	44.0	FRA
13	Croiset-Février	10	5	19	19x	16	50.0	FRA
14	Noclain-Noclain	5	26	7	29x	13	51.0	FRA
15	Dousselin-Peter	29x	24	13	14	5	56.0	FRA
16	Brunfaut-Brunfaut	11	21x	17	18	15	61.0	FRA
17	Th. Jarge-Corremans	23	12	16	28x	14	65.0	FRA
18	Carallo-Carvallo	19	13	26x	23	11	66.0	FRA
19	Terriasson-Brieffoteux	17	27x	9	24	18	68.0	FRA
20	Bouts-Piron	18	15	25	11	28x	69.0	BEL
21	Lenormant-Salaün	20	20	15	15	22x	70.0	FRA
22	Lehmann-Bollot	33x	23	24	7	20	74.0	FRA
23	Blondy-Chabaud	30x	18	11	20	26	75.0	FRA
24	Trine-Vandersteen	28x	19	22	17	24	82.0	BEL
25	Rouanne-Blache	12	22	27	32x	23	84.0	FRA
26	Dignef-D'herde	16	28	23	22	DNCx	89.0	BEL
27	De Tie-Wouters	34x	29	10	25	33	97.0	BEL
28	Vanekaut-Vandenpoel	14	30	31x	27	30	101.0	BEL
29	Riot-Dervieux	25	32	33x	16	32	105.0	FRA
30	Kraft-Göggel	32	17	28	31	DNCx	108.0	GER
31	Raucent-Chevalier	27	25	32	34x	25	109.0	BEL
32	Laugerotte-Dambret	21	33	30	26	35x	110.0	FRA
33	De Bruycker-Zwaenepoel	38	34	35	6	38x	113.0	BEL
34	De Wolf-Van Haut	22	31	DNC	DNCx	19	115.0	BEL
35	Pelters-Dowvs	15	35	37	38x	37	124.0	BEL
36	Milla-Mille	37x	36	29	30	34	129.0	FRA
37	Dupont-Ancelot	35	40x	36	33	31	135.0	FRA
38	Moers-Moens	31	37	34	37x	36	138.0	BEL
39	Carvallo-Chateau	DNC	DNC	DNCx	36	27	149.0	FRA
40	Van houte-Bauffé	DNC	39	38	DNCx	29	149.0	BEL
41	Zimmermann-Allée	39	38	DNC	DNCx	39	159.0	BEL
42	Diddens-Heeremans	40	DNC	39	DNC	DNCx	165.0	BEL

Traditionnelle régates d'été à Carnac...Eh! Flute !...Je ne me rappelle plus les conditions dans lesquelles s'est déroulée cette épreuve...Ma mémoire flanche peut être ? J'aurais du écrire dans la foulée ou mieux encore, un autochtone, un indigène, un aborigène breton à la plume alerte aurait pu écrire un petit rapport. C'est une idée à creuser et qui est déjà pratiquée par de nombreuses séries pour leur bulletin de liaison. Cette idée pourraient être généralisée chez nous. Cela donnerait un accent plus général, plus varié, plus typique. Cependant nous demandons que, sous prétexte d'originalité, cela ne soit pas écrit en gaélique ou en langue d'Oc.

Tout en écrivant, la mémoire me revient -partiellement-: Oui! Je vois, comme Madame Soleil dans sa boule de cristal, un mât cassé, peut être deux, celui d'Alain Boite et celui de Gilbert Vinches. Je vois mon bateau gréé d'un petit foc et d'une voile à ris avec, en tête de mât, un flotteur en polystyrène. « j'vois du baston dans cette régates ! » (dixit Mme Soleil).

J'ai le classement quand même: 1) Ph.Boite-Muzellec, 2) Soulier-Peuch, 3) G.et E.de Restrepo, 4) Et.et Em.Boyer, 5) Buffet-Pignot, 6) D.etM.Jouany, 7) Zucconi-Gallier, 8) Bellavoine-Ancelot, 9 ex-) G.et X.Tilly, Dupont-Fernandez, A.Boite-LeGoff. Jury des Réclamations: Gilbert Lauvergner.

L'omnipotence de Marcel et toujours le même trio de tête

Record de participation pour notre beau championnat : 16 bateaux. Il est sûr que si la météo eu été plus favorable, nous aurions pu être une petite vingtaine. Hélas, un avis de grand froid sur la Belgique nous a privé de quelques participants et valeureux navigateurs.

Le comité démarre sur les chapeaux de roues et nous lance dans une série de manches (4 par vent de S.O. force 1 à 3) au parcours sinueux et ceci sous la pluie après plus de 6 mois de sécheresse. Nous ne pourrions que constater la domination de Marcel et Damien. Pierre Muh et Dominique Keraudren, comme à chaque fois que nous les avons côtoyés depuis la rentrée, se trouvent aux avant-postes et en embuscade près à contester les Leaders. Derrière, c'est une bagarre à couteaux tirés entre Terrasson Briffoteaux (les petits jeunes qui montent) et Blanchard-Blattner, les Alsaciens doués, au désavantage de ceux-ci.

- 1 - Buffet Trouillet
- 2 - Muh Keraudren
- 3 - Blanchard Blattner
- 4 - Terrasson Briffoteaux
- 5 - Noclain JM et JP
- 6 - Trine Vandersteen

- 7 - Berrezay Chabaud
- 8 - Routs La Chapelle
- 9 - Digne - D'Herde
- 10 - Noclain Ph Lescanne
- 11 - Rouanne Blache
- 12 - Debie Gabriel

- 13 - Blondy Zarusinski
- 14 - Carvallo Gille et Claire
- 15 - Mille Didier et Yvette
- 16 - Carvallo Sam Chateau

Le lendemain, changement de décor : le soleil apparaît entre les nuages. Le vent est passé à l'ONO (force 1 à 3) et la brise promise passe au-dessus de la vallée de l'Escaut qui est orientée Nord-Sud, en nous distribuant quelques risées éparses. Le comité est toujours aussi efficace et nous envoie 5 manches d'affilées. Marcel est de nouveau le plus régulier, tandis que Philippe et Carole conteste la 2ème place de Pierre et Dominique. De ce duel à trois, les autres ne ramasseront que les miettes. Terrasson-Brittotaux se maintiennent à la 4ème place. Quelques équipages se font remarquer : Berrezay Chabaux sur un vieux Fontaine avec un manche de 3, Trine Vandersteen avec 3 manches de 4 en maîtrisant leurs nouveaux jeux de voile Pinnel Kevlar et Jean-Marc et Jean-Pierre Noclain sur le vieux bateau de Roger avec 1 manche de 3. Nous remballerons sous la pluie.

**BOITE-MUZELLEC, BUFFET-TROUILLET, BLANCHARD-CAROLE BLATTNER
SUR LE PODIUM**

Il a régné un tout petit vent pendant ce week-end d'automne estival. Cependant le Comité, dirigé par Henri Rencher, a pu taper 5 manches pendant lesquelles les concurrents ont eu à lutter longtemps au près serré contre un courant assez fort. Nous avons eu tout le loisir de parfaire et nos réglages de force 0.5 à 1 et nos virements de bord-bascule. Quelques spécialistes de ce type de temps ont été remarqués : outre les vainqueurs, les

strasbourgeois Blanchard-Carole Blattner, Jouany-Nigon (DNS le dimanche), les viril-chatouilleux G.et P.Brunfaut et bien sûr les tourangeaux Puissant-Séguelas (ceux-ci n'ayant couru que 2 manches le dimanche). Moi-même j'ai sorti mon épingle du jeu grâce à 40 ans de connaissance du plan d'eau. Les nouveaux du Der Jérôme Terrasson et Charles Briffoteaux ont montré une belle ardeur et une bonne connaissance de la

régate sur l'ancien Parker (voilé Hyde) de Jean Rimbart. Cela a été un beau week-end dans une ambiance super-nautique avec la présence de deux autres Classes : 20 Soling et 8 Canoë International. C'est vrai, 50 bateaux de compétition en même temps sur le plan deau de Meulan rappelle les belles années où la compétition était vive dans tous les clubs français.

Classement: 1) Ph.Boite-Muzellec, 2) Buffet-Trouillet, 3) Blanchard-Carole Blattner, 4) G.et P.Brunfaut, 5) Terrasson-Briffoteaux, 6) Jouany-Nigon, 7) Digne-D'Herbe (BEL), 8) Tiberge-Guezennec, 9) Lehmann-Bolloi, 10) Ph.et J.P.Noclain, 11) Bourgouin-Chabaud, 12) Puissant-Séguelas, 13) Gallo-Boudier (DNS le samedi), 14) Riot-Ohran, 15) Boissilon-Porcher, 16) Rouanne-Blache, 17) Palamini-Valérie Casez., 18) J.Bochu. **Jury de Réclamation: Guy Wilhelm**
Comité de Course: Henri Renchez.

Nous n'étions pas trop nombreux. C'est dommage car le Lac de Vassivière est un excellent plan d'eau situé dans une des plus belles régions de France. En plus, les parcours sont très valables...Des olympiques. Oui! Peu de clubs ont un plan d'eau suffisamment large pour
Classement: 1) Buffet-Trouillet, 2) F.et J.J.Véroul, 3) Champeau-C.Duperrier, 4) B.et Barbara Dugrip, 5) Mattei-Ramos. **Comité de Course: Régis Duperrier.**

implanter de tels parcours. 4 manches ont été courues par superbe beau temps avec, le samedi un bon force 3. Buffet-Trouillet gagnent les 3 premières manches. Pour la dernière manche il faisait vraiment trop beau et il a fallu attendre tard dans la journée pour avoir le

vent nécessaire pour taper une manche. Celle-ci gagnée par Fred et Jean-Jacques Véroul sur leur nouvelle acquisition: l'ex-Kyrwood de Guy Cailler de Carnac, ex aussi précédemment de Keraudren.

REGION ALSACE

SPECIALE 505 Plobsheim 13 et 14 septembre 97

BOITE-MUZELLEC POUR CHANGER

DOUSSELIN-BELTZUNG...LA PECHE!

Il y a du vent en Alsace....

Nous étions cette année 24 bateaux pour cette traditionnelle épreuve avec, comme d'habitude, les allemands, les suisses et les français venus en force de Valenciennes, de Paris du Der et de Troyes.

Si la météo du samedi matin était peu engageante (pluie et vent faible) par contre l'après-midi allait être des plus agréables pour régater. Le soleil était là et le vent d'Ouest soufflait jusqu'à 18 noeuds au départ de la 3ème manche.

Manche N°1: A la 1ère bouée, Boite-Muzellec (faut il encore en parler?) enroulent de peu devant Blanchard, Véronique Dousselin, Marc Dousselin et Buffet. La guerre est lancée. Boite-Muzellec s'échappent comme à leur habitude et gagnent (Surprenant ! Non ?). Derrière ce sont Dousselin-Beltzung qui prennent la 3ème place suivis par Blanchard-Carole Blattner et Véronique Dousselin-Peter.

Manche N°2: Idem. Boite s'en va et on retrouve les mêmes avec, en plus, Ph. et J.P. Noclain pour la 2ème place. A la bouée sous le vent, Dousselin-Beltzung sont 2ème devant Blanchard et Noclain lequel prend un joli lift qui le propulse à l'arrivée juste derrière Boite, devançant Dousselin et Blanchard.

Boite-Muzellec: et de 2.

Manche N°3: 18 noeuds au départ. On prend les mêmes et on recommence -plus les Doeren qui se réveillent enfin-. Buffet fait 2, Doeren 3, Noclain 4, M. Dousselin alors que Blanchard et V. Dousselin marquent un peu le pas à la 8è et 6è place.

Boite-Muzellec: et de 3

Lutte pour la 2ème place

A ce stade de la régata et en attendant l'apéro, Boite-Muzellec mènent aisément devant Dousselin-Beltzung, qui précèdent de peu Noclain, Blanchard, Buffet et V. Dousselin..... Les prochaines manches s'annoncent très chaudes.

En fait de prochaines manches il n'y en aura qu'une car le vent du dimanche tarde à se lever. Cependant il daigne souffler du Nord mais d'une manière désordonnée. C'est une manche piège par excellence pour Dousselin qui occupe la

2ème place du classement provisoire et qui n'a pas trop envie que le vent s'affirme. Pourtant le Comité donne le départ.

Manche N°4: On assiste, impuissant, à un départ canon bord de Blanchard qui prend 50 mètres à tout le monde mais il pense, après réflexion, avoir fait un départ prématuré et il revient. Pendant ce temps, devinez qui s'échappe ? Boite bien sûr, suivi de Buffet, Lehmann (équipé pour l'occasion par Yvan Doerenbecher) et l'allemand Boekle alors que Dousselin est à la peine dans ce premier près mais enroule quand même 5è. A ce moment de la régata c'est Buffet qui a pris la 2è place au classement général. La manche sera pour Dousselin une course-poursuite d'un côté et un contrôle arrière de l'autre. Dousselin attend son heure.... Ca arrive sous la forme d'un grand calme puis d'un retour du vent par la gauche. L'allemand Boekle touche le premier ce nouveau vent et en laissant porter dans la risée il rejoint le tableau arrière de Boite et, par là même, ravit la 2ème place de la manche à Buffet. Dousselin revient in extrémis à la 4ème place et préserve de peu la place de 2ème au classement final. Boite-Muzellec: et de 4, les autres 0 (merci les Meaux-Meaux).

Pour les anti-Plobsheim on les a une fois de plus regrettés et pour ceux qui sont venus je les remercie de faire de cette régata un des plus beaux rassemblement de 505 de la région Alsace.

capitaine de flotte

Marc Dousselin

Classement: 1) Ph. Boite-Muzellec, 2) M. Dousselin-Beltzung, 3) Buffet-Trouillet, 4) Ph. et J.P. Noclai, 5) Blanchard-Carole Blattner, 6) Véronique Dousselin-Peter, 7) Fr. et A. Doerenbecher, 8) Boekle-Heimbürger, 9) Lehmann-Y. Doerenbecher, 10) Dirk-Kekopf, 11) Nicolas-Follioley, 12) Terrasson-Briffoteaux, 13) Berrezay-Chaubaud, 14) Degrève-Amblard, 15) Nydegger-Bertschi, 16) Frigaux-E. de Restrépo, 17) Blondy-Zarosinski, 18) Blattner-Benke, 19) G. et Claire Carvallo, 20) Feuerhake-Margit Falk, 21) Kleis-Kern, 22) G. et Séverine Guthmann, 23) Kraft-Joggel, 24) R. et G. Boettcher. **Comité de Course:** Jean-Pierre Gros. **Jury des Réclamations:** Philippe Fernandez.

COUPE D'ALSACE 7 septembre 97

ACAL Plobsheim

Courue en 3 manches. 1) M. Dousselin-Beltzung, 2) Véronique Dousselin-Peter, 3) Ph. et Louis Blanchard, 4) I. et A. Doerenbecher, 5) Degrève-Ebel, 6) A. Blattner-Benke, 7) Payre-Payen, 8) G. et E. de Restrépo, 9) Follioley-Emilie Neff.

Classement final saison 96/97

CHAMPIONNAT D'ALSACE -

Plobsheim

Philippe BLANCHARD et Carole BLATTNER l'emportent

1) Ph. Blanchard, 1 ex.) Carole Blattner, 3) Peter, 4) M. Dousselin, 5) Véronique Dousselin, 6) Beltzung, 7) Follioley, 7 ex.) Gosciniak, 9) G. de Restrépo, 9 ex.) E. de Restrépo, 11) Schaedelin, 12) G. Chalandré, 12 ex.) Mme Chalandré, 14) Lehmann, 15) Payne, 15 ex.) Payen, 17) Degrève, 18) A. Grosheny, 18 ex.) B Grosheny, 20) Lardivier, 21) A. Blattner, 21 ex.) Benke, 23) Siebert, 24) Matz, 25) Mezières, 25 ex.) Guarlardis, 27) Eberle, 28) Kette cr, 29) Defaye, 29 ex.) Desbazeille, 31) Ebel, 32) A. Methliu, 32 ex.) Th. Methliu. 33 classés.

BOUCHEZ LES TROUS !

N.D.L.R. : une astuce proposée par le strasbourgeois Philippe Blanchard. La recherche des entrées d'eau dans les caissons a toujours été un problème. Il semble qu'ici cela résoudra beaucoup de cas, depuis le décollement du liston au trou ovalisé d'un boulon de taquet en passant par l'éraflure du gel coat (le centimètre-carré manquant de gel-coat peut faire entrer des litres d'eau simplement par capillarité du polyester).

La perspective d'un Championnat du Monde musclé au Danemark nous a amenés, Alain Beltzung et moi, à bien préparer notre bateau ! En effet, les "strong winds" et les "huge waves" annoncés nous faisaient craindre quelques difficultés techniques. Pour l'occasion, Robert Lehmann avait bien voulu nous prêter son Rondar, et nous l'avons passé au peigne fin afin de ne pas être handicapés par ces petits ennuis qui font perdre des places bêtement quand on aurait eu le temps d'y remédier avant.

Parmi ces préparatifs, le resserrage systématique des vis, et l'étanchéification des caissons. Pourquoi traîner des litres superflus alors qu'il est si simple de les laisser derrière soi ? En outre, savoir que les caissons restent au sec quoiqu'il arrive est très rassurant ; on peut même envisager des manœuvres délicates, le bateau chaviré, sans se faire trop de souci.

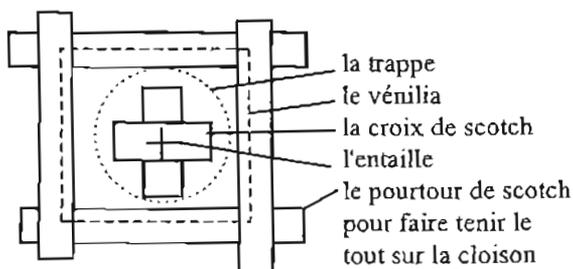
Le résultat de nos travaux est tout-à-fait probant, puisque les caissons, fermés le matin, font "pschitt" quand on les rouvre le soir. Comment faut-il procéder ?

Pour commencer, il faut enfiler dans le nable un tuyau d'arrosage. Là, je place opportunément cette citation de notre Confucius national, Damien ne m'en voudra pas : "Trouver le trou, c'est le plus vieux problème de l'humanité" ; si nécessaire, pincez le tuyau sur lui-même afin qu'il pénètre dans le nable.

Puis obturez avec un bouchon de Patafix de Uhu ; Patafix est cette pâte à modeler jaune qu'on trouve dans toutes les papeteries, et qui est destinée à coller des images au mur sans les percer ; recommandée pour les posters cinquo sur les murs de votre bureau.

A l'autre bout du tuyau, soufflez deux ou trois fois pour créer la pression, et recherchez les fuites avec une vieille brosse à dents et de l'eau savonneuse : les surprises apparaissent. Principaux accusés : les cadènes de hauban, dessus et dessous, les poulies-winch à plat pont, les trappes de visite, et naturellement tous les petits zizis qui grattent les jambes et meurtrissent les fonds de pantalon. N'écartez aucune hypothèse, ça ne coûte pas cher de badigeonner un peu partout.

Comment gonfler le caisson avant :



Philippe Blanchard de l'ACAL

Pour boucher les trous, démontez les pièces coupables, même si elles paraissent inaccessibles pour vos petits bras musclés, et enduisez largement de silicone ; une fois sec, celui-ci sera très facilement élagué au cutter.

Vérifiez aussi le nable lui-même, on ne sait jamais. N'hésitez pas non plus à changer les joints des trappes de visite, le résultat est étonnant ; les nôtres étaient tout craquelés, et les bulles abondaient. Maintenant, plus rien ne sort, c'est donc que plus rien ne rentre.

Naturellement, vous n'oublierez pas le caisson avant. Sur le Rondar, il n'y a pas de nable, et il fallait assécher à l'éponge par la trappe, ce qui est particulièrement malaisé quand le mât est en place. Voici comment nous avons procédé pour la recherche des entrées d'eau.

Préparez une feuille de vénilia de 20 cm de côté sur laquelle on colle en croix deux bandes de scotch américain ; c'est cette croix qui, une fois entaillée au cutter, recevra le bout du tuyau d'arrosage ; puis collez la feuille de vénilia sur la trappe de visite en assurant sa tenue par un pourtour de scotch américain.

Cette précaution est importante, sans quoi la feuille se décollerait sous la pression (vous me direz : mieux vaut décoller le vénilia que le pont ; OK, mais y a qu'à pas souffler trop fort). Puis, maintenez le tuyau avec son bouchon de Patafix, et gonflez (léger !).

Nous avions quatre entrées d'eau, que nous avons eu du mal à trouver (on entendait l'air siffler, mais pas les bulles crever) : un accroc dans le gel-coat de l'avaleur, rebouché au scotch, des traces de collisions sur l'étrave, sur laquelle, faute de mieux, nous avons collé du vénilia transparent, et les deux trous de vidange situés de chaque côté de la coque à l'entrée de l'avaleur, sur lesquels nous avons déposé du silicone.

Là encore, le résultat a dépassé nos espérances : plus moyen d'ouvrir la trappe de visite du fait de la légère surpression due à la température, il a fallu que je démâte, que je me glisse sous le pont et que je travaille l'opercule avec les poignées d'une pince. Comme vous le lirez par ailleurs, tout ça n'a servi à rien, puisqu'il n'y a eu ni vent fort, ni grosses vagues. Mais c'est toujours ça de fait pour la prochaine fois.

Et la brosse à dents peut resservir ...

Philippe BLANCHARD

Le fameux Bertrand Chéret me racontait l'un de ses meilleurs souvenirs du Cinquo.

En 1957 ...Régate Cinquo à Portsmouth. Dans la rade militaire outre le yacht royal "Britannia" et le brick de Nelson, il y a la presque totalité de la flotte de guerre anglaise. Un superbe décor.

Les régates ont bien commencées mais, aujourd'hui, il y a relache vu le vent force 8 à 9 et la mer super-grosse.

C'est ce moment que j'ai choisi un aimable défoncé pour faire une petite sortie en mer: Uffa Fox. Il est un proche de la famille royale, architecte naval connu et reconnu par le monde entier comme le génial inventeur de la flottabilité des dériveurs, comme le marin confirmé et comme un sportif pas dégonflé (il a à son actif un nombre impressionnant de victoires en dériveurs et il a surtout quelques traversées audacieuses en dériveur: la Manche, par exemple, tout seul sur un petit dériveur, sans assistance, sans prévenir quiconque des médias ou de ses proches).

Bien sûr, Uffa Fox n'est pas un kamikaze. La preuve c'est qu'il contacte pour cette sortie, qui s'avère musclée, un bon marin pour l'accompagner: le prince-consort Philip et, pour faire bon poids-bon rappel (y'a Force 8 dehors), le meilleur régatier 505 du moment: Bertrand Chéret.

Bertrand, accepte, tout excité à l'idée de naviguer avec ces deux célébrités mondiales.

Déjà, dans la rade, le Cinquo est dressé en l'air comme un hors-bord. Dans un nuage d'embruns, ils embouquent le chenal de sortie où, bien entendu, le vent s'accélère et la mer devient plus grosse encore avec le fort courant de jusant.

Uffa Fox passe à raser une énorme bouée en fer du chenal. Ce qui devait arriver arriva. Une rafale plus traîtresse que les autres les plaque sur l'eau. En refaisant surface, Bertrand constate avec inquiétude que le Cinquo est irrémédiablement croché aux ferrailles de la bouée. Le temps qu'il se demande comment sortir des griffes de ce merdier, un hélico du "Britannia" a pensé plus vite que lui. En effet l'hélico est déjà stationnaire au-dessus d'eux et deux plongeurs homme-grenouilles de la Navy glissent promptement le long de leur corde.

Les "trois marins pas dégonflés" sont récupérés, douchés, séchés, peignoirs, affaires de rechange, collation, thé, petits gâteaux, fauteuils profonds.

Dehors, la Navy se débrouille avec le Cinquo... Vive le SAILING !

Bertrand retrouvera plus tard son Cercle de la Voile de Meaux où là il faudra batailler de longues minutes pour sortir son mâ planté dans la vase du fond de la Marne et se changer en plein vent, les pieds dans l'herbe mouillée. Bonjour le rhume !

Toutes les situations sont bonnes à prendre pourvu que cela soit en Cinquo. Pas vrai !

info-rétro recueillie par M. Buffet

505 NATIONAL CHAMPIONSHIP AT BRIGHTON

Ian Pinnell et Mark Darling, champions d'Angleterre

Philippe Boite prend une très belle 3ème place

Philippe Boite a saisi l'occasion ici d'essayer un Rondar -pas n'importe lequel: celui des champions du Monde 1995- et cela lui a bien réussi car il termine 3ème de ce championnat très relevé couru dans toutes les gammes du vent. Le vice-champion est une ancienne connaissance: rappelez-vous lors de notre National à Port-Louis en 1988, Richard Tew, un extraordinaire gamin de 14 ans qui prenait la barre d'un Cinquo pour la première fois et qui montra des qualités régatières surprenantes pour son âge, terminant 26è dans une flotte de 54 participants. Huit années plus tard, équipé du coupeur des voiles Rush, Simon Hiscocks, il s'approche d'une marche suprême du podium. Je parie qu'il n'a pas dit son dernier mot. (voir ci-dessous extrait du Yachts and Yachting août 97)

Fast Five ohs

Ian Pinnell and Mark Darling added another victory to their string of successes by clinching the recent 505 national championship at Brighton. Pinnell and Darling, sailing their Rondar-built boat, kicked off the event with a first race win, but a 22nd and a OCS in the following races didn't bode too well. However, they fought back with a vengeance and their last race sixth place was enough to take the championship by just two points from Richard Tew and Simon Hiscocks in their Kyrwood boat.

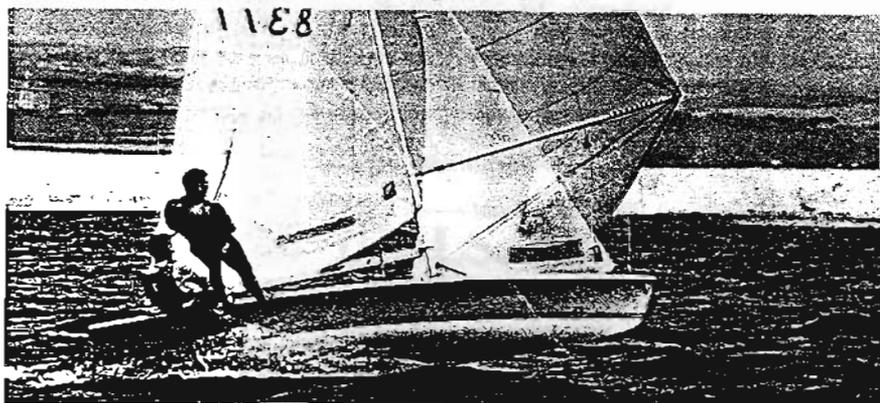


Photo - Champion

Pos	Helmsman	Wt kg	Crew	Wt kg	Sail No	Hull	Centreboard	Rudder	Mast	Mainsail	Jib	Spinnaker
1st	Ian Pinnell	65	Mark Darling	90	8624	Rondar	Milanes	Milanes	Proctor D	Pinnell & Bax	Pinnell & Bax	Pinnell & Bax
2nd	Richard Tew	82	Simon Hiscocks	80	8556	Kyrwood	Boards & Blades	Boards & Blades	Proctor D	Rush	Rush	Rush
3rd	Philippe Boite	80	Bill Masterman	104	8481	Rondar	Milanes	Rondar	Superspar M2	Sobstad	Sobstad	Sobstad
4th	Martin Hodgson	80	Paul Beasley	90	8378	Kyrwood	Milanes	Milanes	Proctor D	Pinnell & Bax	Pinnell & Bax	Pinnell & Bax
5th	Hector Cisneros	70	Lawrence Crispin	95	8377	Kyrwood	Bloodaxe	Bloodaxe	Superspar M2	Sobstad	Sobstad	Hyde
6th	Paul Towers	70	Dan Johnson	88	8521	Rondar	Boards & Blades	Boards & Blades	Proctor D	Hyde	Hyde	Hyde

Gilleje

Le Jury était sur l'eau

Un équipage « tombe » pour godille et balancement

Règle 42 Propulsion: Il est courant de voir, surtout par vent faible, un équipage, en retard sur la ligne, pratiquer la godille et le balancement latéral afin de venir se glisser entre deux bateaux (un trou de souris souvent). La manoeuvre étant interdite, le fautif arrive en criant très fort le premier. Le but est de déstabiliser le bateau au vent. A remarquer que le fautif s'abstient de crier une règle ou un numéro d'article. Non, il crie des paroles imprécises: hou!, attention, hop-hop, etc... (il ne peut s'appuyer sur aucune règle). Puis, profitant du désarroi de l'autre, il continue à progresser par un grand coup de bascule. Les deux bateaux sont alors côte à côte presque à toucher les listons. Un coup de godille supplémentaire le met légèrement devant. Puis au coup de canon, un autre grand coup de bascule (son mât étant devant le foc de l'autre) le propulse. Ca y est, il est devant dans un bon vent frais. Un bon départ est primordial mais...si le Jury est sur l'eau et surveille...: Le fautif « tombe ». Rien ne peut le sauver car cette faute -volontaire- n'est pas effaçable par un 720°..

En l'absence de Jury, le tricheur, en général, s'en sort facilement. Tout au plus aura t'il un reproche de la part de celui qui a été lésé. Celui-ci est trop absorbé à se refaire une santé dans ce moment crucial du départ pour perdre encore du temps à chercher et son pavillon et des témoins. Cependant le mal est fait et cela dans le laps de temps le plus crucial de la régates...le départ.

C.N.Pénestin CINQ-O-CINQ PENESTIN 28/29 juin 97 Un canter avant le National

Là aussi, comme pour Carnac, je n'ai pas le souvenir du déroulement de l'épreuve. Tout au plus, je me rappelle qu'il y avait un vent très praticable (medium) et 5 manches et un bon repas sur la plage.

Classement: 1) A.Boite-Gallo, 2) Ph.Boite-Muzellec, 3) Buffet-Trouillet, 4) Blanchard-Carole Blattner, 5) Lucienne-Bonnet, 6) M.et A.Rimbert, 7) Soulier-Peuch, 8) Véronique Dousselin-Peter, 9) Lehmann-Beltzung, 10) Al.et AL.Prael, 11) G.et E.de Restrepo, 12) Aubin-B.Géraud, 13) Bellavoine-Ancelot, 14) Dupont-De Yrigoyen, 15) Bidard-des Jamonières, 16) G.et X.Tilly. Comité de Course: Aubin

INTERNET

LA 505 CLASS FRANCAISE SUR LE WEB

Notre camarade Jean-Baptiste Dupont du C.V.Paris s'est chargé de monter le site 505 sur Internet. Déjà depuis un mois le monde entier peut connaître notre activité, les résultats de nos régates et le programme 1998. En plus de la présentation du 505 et de son organisation, les gens intéressés par notre bateau trouveront la liste des occasions et les conseils pour bien acheter un Cinquo. En plus aussi, un forum a été ouvert où nous avons déjà posé plusieurs questions concernant des points de réglage. Les réponses ont affluées du monde entier venant particulièrement d'Angleterre, des USA et d'Australie.

adresse du site 505: <http://www.FFV.FR/cinquo>

Jean-Baptiste Dupont a racheté le 505 Waterat N°7931 qui bientôt sera équipé de voiles North coupées par l'ex-champion du Monde Ethan Bixby. Son équipier est l'ancien propriétaire du bateau: Jean-Claude Ancelot



SALON NAUTIQUE DU 6 AU 15 DECEMBRE 1997 nocturne vendredi 12 décembre

Notre association sera une fois de plus représentée au Salon Nautique sur le Stand du Secteur Dériveurs de la FFV (stand ASSOCIATION DES CLASSES). Quel bateau allons nous exposer? Mon Cinquo a déjà été vu l'année dernière. Il faut changer. Qui nous prêtera son beau bateau? (celui-ci sera bichonné: chiffon plusieurs fois par jour, détachant, polisse, etc....cependant j'ai remarqué que le bateau exposé était toujours respecté...Les visiteurs ayant tendance à passer doucement les mains sur le gel-coat comme s'il s'agissait de la peau d'une femme) Faire offre. Possibilités de transport soigné....

Par ailleurs, lors de la nocturne et lors des week-ends une permanence doit être établie. Il y a du passage....Il faut accrocher les chalands qui passent (excusez...Je ne l'ai pas fait intentionnellement). Beaucoup de ces chalands ne demandent qu'à être sollicités....Même et surtout si c'est la 2ème fois qu'ils sont sollicités. Un effort de plus de notre part et le nombre de 505istes augmentera spectaculairement. Une permanence jeune et dynamique est indispensable. Celle de l'année dernière a été parfaite...J'avais remarqué alors, qu'elle était bien plus accrocheuse que les vendeurs professionnels des stands des constructeurs alentours.

Faites vous connaître si vous voulez faire partie de cette équipe.

M. Buffet

BREVES

NAISSANCE Pleins de félicitations à Edouard et Marie-Victoire KOCH pour la venue au monde du petit Vincent. Pleins de vœux de bonheur à ce nouveau régatier en herbe. (8 sept.97).

VAL ANDRE La régates intersérie courue en septembre à Pléneuf-Val André a été un succès même si les 505 étaient rares (5 seulement). Mais cette régates était nouvelle pour nous en 1997 et le programme était déjà pas mal étoffé ce week-end là. En 98, Damien Trouillet, le responsable du calendrier, promet un bon équilibrage des épreuves.

Le beau Rondar (couleur framboise écrasée) N° 8484 de Robert Lehmann est maintenant la propriété de Philippe Blanchard. Ce Cinquo restera donc sur le plan d'eau alsacien.

LE KYRWOOD 8275 du liégeois Paul Bouts est passé dans les mains de Roger Chabaud. Bravo! car Roger est l'un des plus acharnés régatiers du Cercle de la Voile de Valenciennes

AUTRE BON ACHAT Le Lac de Pareloup compte maintenant une unité magnifique de plus: le Rondar du champion du Monde 1996

Paul Towers. Attention! Les nouveaux propriétaires Jean-Philippe Chartier et Jean-Louis Guibbal vont être de dangereux adversaires.

LE MIDI BOUGE! On le sait déjà que la petite flotte méditerranéenne est très active. Leurs Cinquo font le nombre lors des régates interséries organisées par la Ligue Côte d'Azur.

Contactez Loïc Bleuez au 04.93.26.55.90 qui centralise les appels. **Régates à La Pelle à Marseille**: Renseignez-vous! Entraînements d'hiver en préparation (à suivre).

AU Y.C.ANTIBES: un nouveau 505 est entré: celui acheté aux Vêroul de Limoges (le Kyrwood 8031 mât Goldspar). Le Midi bouge...C'est vrai!

NAISSANCE Le grand Tom BOUDIER et la belle Sophie ont eu une adorable petite fille. Beaucoup de félicitations aux parents et pleins de vœux de bonheur à la petite.

COTISATIONS 1997: Quelques uns de nos meilleurs 505istes n'ont pas renouvelé leur adhésion à la Classe. Ils trouveront un petit papier de rappel dans ce bulletin. Sauf règlement, nous serons désolés de ne plus pouvoir assurer pour eux les prestations habituelles de la 505 Class. Tout coûte cher! Le Cinquo marche avec du vent...Pas la 505 Class.

Pour beaucoup d'entre nous, Paul Ricard est le dynamique patron d'une grande marque d'apéritif anisé. C'est vrai ! Mais si nous en parlons ici c'est qu'il était aussi un dynamique promoteur du sport et, particulièrement, du sport de la voile de compétition. En effet, dans les années 60 il construisit dans son île de Bendor à Bandol, un petit port de rêve pour toute la voile légère et il anima son Club Nautique de Bendor d'une façon magnifique jusqu'à sa retraite.

Le club-house ressemblait à un mini-Club Méditerranée: l'ambiance marseillaise d'abord, la plage des dériveurs, le petit port miniature, la pizzeria attenante sous les canisses envoyait de fines odeurs qui incitaient à passer la soirée sur place, les secrétaires bronzées (Mireille) en bikini (jusqu'à minuit) et toujours, toujours des régates. La flotte des bateaux du comité était surdimensionnée.....Des racers, impeccablement entretenus, qui, lorsque le vent se faisait attendre, offraient aux concurrents le pastis glacé sur l'eau...L'ambiance !

Le président du Comité était un joyeux marseillais gouailleur et typique qui ne s'embarassait pas avec les départs prématurés. Quand la flotte s'approchait trop de la ligne, il tapait le départ sans attendre la fin du temps réglementaire. « Bon départ » annonçait-il ! « Avec moi: Jamais de rappel » De ce club fabuleux, qui avait tout de suite adopté le 505, il est sorti une dizaine de grands champions qui ont remporté une foule de titres nationaux et européens en 420 et 505.

Hélas ! Personne n'a pu prendre la suite quand le fougueux animateur se retira sur ses terres: un piton d'où il pouvait voir la mer.

Curieuse coïncidence: Alors que, à la minute où Paul Ricard allait rejoindre ses ancêtres, le bulletin 505 N°107 imprimait sur sa première page de couverture, un spi aux couleurs étincelantes de RICARD. (voir notre page de couverture).

M. Buffet

Lac de Pareloup

LE 505 LEVEZOU

14 et 15 juin 97

à Eric PETIT-Richard LEFEVRE

Courir sur le Lac de Pareloup est toujours une partie de plaisir. L'air pur qui règne à cette altitude de petite montagne remplit et dégrasse nos petits poumons tout noirs de citadins. Nos estomacs ulcérés par les denrées des supermarchés des banlieues des grandes villes sont remis « au carré » par la solide nourriture aveyronnaise issue de bons, gras et roses cochons élevés à la « traditionnelle ». Quand aux régates, même si elles sont organisées d'une manière rigoureuse, elles ont toujours un petit côté bucolique, promenade verdoyante qui fait tomber rapidement le plus grand des stress de la compétition.

Cependant, les trois premières manches ont commencées par de bonnes empoignades, chacun rusant (il fallait avoir l'œil sur le sens des risées) au mieux avec son adversaire direct. La dernière manche a été un très amusant raid autour du lac.

Quinze bateaux étaient présents dont certains de la Méditerranée toute proche. La flotte du Lévezou s'agrandit et s'embellit chaque année. En effet, les bateaux sont plus neufs et de mieux en mieux voilés. On nous annonce la venue d'un bateau exceptionnel ? Bravo, ici aussi on déterre le magot caché sous le tas de bois. *récit de M. Buffet*

Classement: 1) Eric Petit-Richard Lefèvre, 2) Buffet-Xavier Brotschi, 3) F. et J.J. Véroul, 4) Champeau-Tournier, 5) Chartier-Guibbal, 6) Le Roux-Kohler, 7) Y. et J.J. Brotschi, 8) Ph. et Nicole Claraz, 9) Rouanne-Blache, 10) Lévêque-Rossignol, 11) B. et Barbara Dugrip, 12) Bleuez-Bonnet, 13) Delfmur-S. Bonnet, 14) Pawlowsky-Pascale Bauguil, 15) Gintrand-Valasseris.

Président du Jury: Jean-Pierre Velay
Comité de Course: Jean-Claude Favre

LES PAGES DE COUVERTURE

1ère photo couleurs (lire Paul Ricard est mort page 18).

Erratum: dernière page: Fred et Jean-Jacques Véroul ont pris la 3ème place et non la 2ème.

Paul Elvström au trapèze. C'était l'époque où Paul lançait son dériveur en solitaire le trapèze: 1) l'envie lui démangeait de barrer un Cinquo dans ces conditions. 2) Son équipier Pipe Pearson était plus léger que

lui... Donc c'était une deuxième bonne raison de plus pour monter au cable 3) le barreur du haut de son trapèze à une très bonne vue d'ensemble sur la régate.

Bien sûr, Pipe reprenait le cable sur les bords de spi large.

C'était en 1966. Maintenant, 32 ans plus tard, Paul se plaint de quelques points douloureux d'arthrose... Sûr, il ne chipera plus le cable qui revient de droit à son équipier.

A LA ROCHELLE il y a un vivier de régatiers (qui pourraient passer sur Cinquo) avec ses Sports Etudes, ses écoles de voile et son magnifique plan d'eau. Déjà un régatier rochelais richement titré, Bertrand Loyal (équipier champion du monde 420 1989 et champion d'Europe Fireball 1992), s'entraîne sérieusement sur le Kyrwood 8458. Se joindre à lui serait une bonne idée.

B. Loyal tél. 05.46.34.05.98

SANGUINET: Christian Mautin (Coucoudou) est sur place et commence à monter une flotte de Cinquo sur le lac de Cazaux (5 unités pour le moment). Entraînements et régates sont au programme 98. Contacter CH. Mautin: tél. 05 58 46 46 07.

PROMO CHEZ PARIS-VOILE: Pierre-Jean Gallo nous informe qu'une promo de 5% sera faite sur toute commande de voiles Pinnell & Bax passée avant le Salon. Consulter aussi son Paris-Voile'Troc.

LE MAGNIFIQUE GALETTI que Bernard Oudart tenait au chaud depuis...???? vient d'être acheté par Fanch Wargnier du C.V. Paris qui a l'intention de le présenter lors de ces régates rétro qui sont en vogue maintenant. Bravo ! Les 505 tout bois vernis peuvent obtenir là un 1er prix de beauté... C'est sûr !

1998 EUROPEAN CHAMP.

Il sera couru à Damp en Allemagne (à l'ouest de Kiel) du vendredi 8 mai au samedi 16 mai 1998. Toutes informations auprès du secrétariat 505. Date limite d'inscription: 1er mars 1998.

EDOUARD KOCH et Boatique Diffusion propose actuellement un bon choix de voiles et de spis 505 à des prix démarqués. Y'a des occas à faire !

INFO-REGATES 505

Toutes les semaines, consultez le répondeur de la 505 Class pour: tous renseignements sur les régates open, heures des départs, etc 01.39.69.23.81.

INTERNET

Toutes les semaines Jean-Baptiste Dupont mais à jour le site Cinquo:

<http://www.FFV.FR/cinquo>

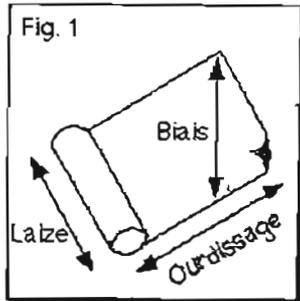
BROCHURE « SAILSPEED » de PINNELL & BAX

avec l'aimable autorisation de Ian Pinnell
traduit de l'anglais par Delphine Toupé

Extrait du bulletin de l'Atuatic Club d'Alsace-Lorraine
Adaptation technique: Philippe Blanchard et Eric Schaedelin

CHOIX DES TISSUS A VOILE

Pinnell & Bax testent et développent en permanence de nouveaux tissus à voile dès qu'ils sont disponibles, afin d'en déterminer les caractéristiques, la résistance et la stabilité.



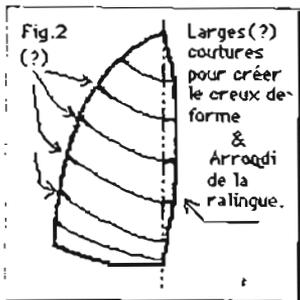
Le tissu à voile nécessite des qualités dynamiques variables selon son utilisation. Pour obtenir les meilleures performances. Par exemple, les voiles de Contender, Finn

et Europe doivent être en toile extensible imprégnée, alors que les voiles qui sont soumises à des charges plus importantes et grées de manière plus rigides, par exemple les voiles de 505, Fireball et Flying 15 sont faites dans de solides matériaux enduits.

LA FORME DE LA VOILE

Afin d'obtenir la forme désirée, la voile est dessinée et développée avec des coutures façonnées. Le cintrage du mât doit être pris en compte puisqu'il va directement influencer la forme de la voile selon les degrés de contrainte imposés au mât pour obtenir une voile plate ou creuse.

La forme initiale est obtenue à l'intrados de la voile par les deux méthodes suivantes:

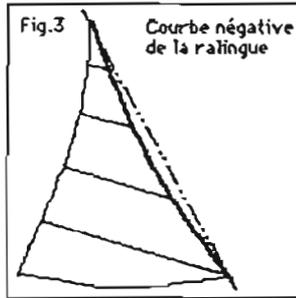


1) En jouant sur la largeur de la couture dans sa longueur de sorte qu'elle recouvre plus aux extrémités et force le profil concave de la voile. Les laizes de tissu ainsi

assemblées donnent le creux profilée de la voile généralement plus creuse à l'avant, au niveau du bord d'attaque près de la ralingue, qu'à l'arrière vers la chute.

2) Arrondi sur la ralingue: - Selon le mât utilisé plus ou moins de rond convexe est ajoutée à la ralingue pour conserver le creux de la grand-voile. Si la voile est montée sur un mât droit, on aura un creux important sur le bord d'attaque le long du mât. Pour cette raison, le cintre du mât doit épouser la courbure de la ralingue de la voile. Trop d'arrondi de la ralingue donne trop d'amplitude au bord d'attaque de la voile. A l'inverse, trop peu d'arrondi de ralingue, résulte un bord d'attaque plat ou déformée.

Le foc est coupé de la même manière, mais avec moins de creux et généralement avec une courbe négative de la ralingue pour compenser le fléchissement de l'étai. Encore une fois le grément, mât, tension des haubans, doivent être accordés pour aller parfaitement avec la voile.



MAT ET BARRES DE FLÈCHE

La première exigence pour un bon mât est qu'il supporte correctement les voiles, se cintrant juste ce qu'il faut afin de donner à la voile sa pleine capacité et un maximum de propulsion dans diverses conditions de vent et de mer.

Si vous choisissez un nouveau mât pour votre bateau, regardez dans votre série et observez ce que les bateaux gagnants, avec des poids d'équipage, identiques au vôtre, utilisent.

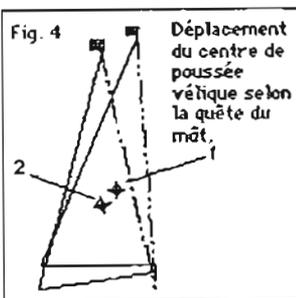
INCLINAISON DU MAT

Il est en général admis, que les bateaux vont plus vite, au près le mât incliné vers l'arrière, mais sont plus rapides en vent arrière avec leur mât ramené plus avant. Par vent léger, le mât est également moins incliné. Il est progressivement incliné vers l'arrière au fur et à mesure que la force du vent augmente.

De nombreux bateaux sont grées pour permettre à l'inclinaison du mât d'être ajustée pendant la navigation par la combinaison du réglage de la drisse de foc et du réglage des haubans par palans ou leviers.

La quête du mât a différents effets :

Quand le mât est incliné en arrière, le centre de poussée vélique est déplacé vers l'arrière et se trouve légèrement abaissé. De plus un pré-cintrage s'effectue quand les barres de flèche reculent, ce qui augmente le cintre du mât et aplatit la voile.



Pour la voile d'avant, le fait de donner plus de quête au mât modifie l'inclinaison du foc, ouvrant la chute et affaiblissant la déviation occasionnée par le foc, cela améliore le

rendement de la grand-voile en ouvrant le couloir d'écoulement laminaire du vent sous celle-ci.

Les deux points importants dont il faut se souvenir sont les suivants :

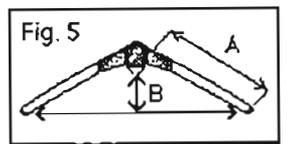
- le mât doit être ajusté à la voile et bien tendu, de sorte qu'aucun mouvement ne diminue l'effet des barres de flèche et n'affecte les réglages des voiles.
- il doit également être correctement ajusté au niveau du pont pour diminuer autant que possible qu'il ne se courbe sur les côtés.

BARRES DE FLÈCHE

Les barres de flèche sont le plus important facteur de contrôle de la courbure du mât. La combinaison entre la longueur et l'angulation détermine l'effet qu'elles ont sur le mât. En changeant l'un ou l'autre des réglages, il est possible de modifier les caractéristiques de la courbure du mât. Par conséquent, du bon montage des barres de flèche dépend le contrôle de la courbure correcte du mât et des bonnes dispositions des voiles.

La longueur des barres de flèche influence directement la rigidité latérale du mât. Plus les barres de flèche sont longues, plus le cintre se manifeste. Ainsi, si le bateau perd trop de puissance les barres de flèche doivent être raccourcies et vice versa.

L'angulation des barres de flèche affectent également la flexion longitudinale du mât, aplatissant la grand-voile et ouvrant la chute - ce qui peut être recherché par les équipages les plus légers. Un angle plus ouvert déviant le hauban vers l'avant raidit et redresse le mât, ce qui est plus approprié pour les équipages lourds (grand-voile plus creuse) ou quand une propulsion maximale est requise (dans le clapot par exemple).



Le calcul précis des paramètres ne peut être déterminé que par l'expérience ou l'expérimentation. Demandez la feuille de réglage Pinnell et Bax correspondant à votre série ou référez-vous aux indications de réglage de votre classe.

LA TENSION DU GRÉMENT

Elle peut contribuer à la rigidité du mât. Plus la tension du grément est faible moins la longueur et l'angulation des barres de flèche n'ont d'influence.

On peut pré-cintrer le mât si on utilise une forte tension du grément et en ayant de longues barres de flèche avec un angle sur l'arrière fermé donc "poussantes". Il faut être sûr que les conditions de vent vont rester les mêmes, sinon

l'avantage procuré dans de faibles courants d'air pourrait s'avérer désastreux par vent moyen (force 2-3 Beaufort). Les tensions idéales des éléments du grément seront vues, ci-après..

L'ÉCOULEMENT D'AIR

(dans l'espace entre le foc et la Gd-Voile)

Il est l'un des facteurs les plus importants dans la production du cap et de la vitesse du bateau surtout au près. Pour obtenir la fente idéale, l'arrondi de la chute du foc doit être en accord parfait avec le profil de la grand-voile. Si la chute de la grand-voile est ouverte et vrillée, alors la chute du foc, correctement bordé, doit avoir le même profil.

Il y a une tendance ces dernières années pour gagner en cap d'avoir les focs bordés plus près de l'axe longitudinal du voilier. Ceci ne peut marcher que si les formes de la grand-voile et du foc sont parfaitement compatibles et que la position du point de tire du foc est correcte en longitudinal comme en latéral et aisément et précisément réglable pour assurer un parallélisme uniforme des voiles sur toute la hauteur de la chute et ce quel que soit les conditions de navigation.

La manière la plus simple de déterminer les positions des poulies d'écoute selon les différentes forces de vent, est d'agir en fonction des informations reçues des indicateurs automatiques placés dans les voiles (les penons ou faveurs). Si l'indicateur du haut s'élève avant celui du bas, il n'y a pas assez de tension sur la chute de

la voile et les poulies doivent être positionnées plus avant. A l'inverse, si l'indicateur le plus bas s'élève avant celui du haut, il y a trop de tension sur la chute et les poulies doivent être reculées.

Une tension correcte est indiquée lorsque les penons ou faveurs s'élèvent en même temps et restent parallèles entre eux.

Pour optimiser vos essais, relevez la position des poulies et des réglages du foc pour les différentes forces de vents. La tension des écoutes peut être marquée avec un feutre et les positions adéquates des poulies enregistrées en annotant des bandes adhésives calibrées.

LE CUNNINGHAM

C'est un réglage efficace de la forme de la voile par répartition du creux pouvant considérablement influencer la vitesse du bateau quand il est judicieusement utilisé dans les diverses conditions de navigation et pour maintenir constant l'écoulement d'air entre la voile et le foc en éliminant les perturbations néfastes du flux.

Il faut veiller notamment à ce qu'il n'y ait pas trop de tension sur la ralingue qui avancerait trop le creux de la grand-voile et obstruerait l'écoulement d'air dans le couloir existant entre les deux voiles.

Ces derniers temps, beaucoup de barreaux expérimentés naviguent de plus en plus la grand-voile au vent principalement par faible brise pour préserver un bon écoulement laminaire du flux sensible entre les deux voiles.

Par vent fort, la tension du cunningham peut être utilisée pour aider la chute de la grand-voile à ouvrir dans la partie supérieure. En étarquant fermement le cunningham, la tension sur la ralingue ramène le creux à l'avant de la voile en permettant à la chute de s'ouvrir dans sa partie supérieure (effet de vrille) et de naviguer avec une voile plus plate, moins puissante, plus contrôlable par fort vent.

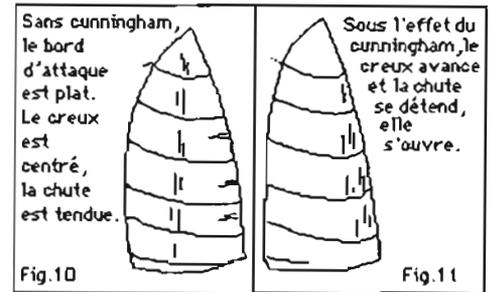


Fig.6 Les indicateurs sur le bord d'attaque du foc

Penons ou faveurs

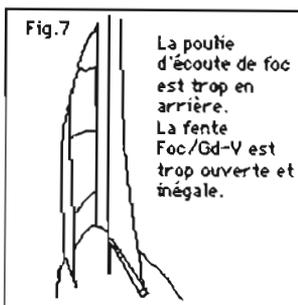


Fig.7 La poulie d'écoute de foc est trop en arrière. La fente Foc/Gd-V est trop ouverte et inégale.



Fig.8 La poulie d'écoute de foc est trop en avant. La fente Foc/Gd-V est trop fermée et inégale.

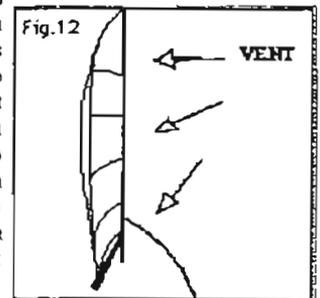


Fig.9 La poulie d'écoute de foc est bien positionnée. La fente entre Foc/Gd-V est égale sur toute la hauteur de chute.

Des indicateurs de flux, fixés sur le bord de chute de la grand-voile à la hauteur des lattes supérieures sont à cet égard précieux.

REGLAGE de la Gd-VOILE

Du fait des frottements sur l'eau, la vitesse du vent est moins importante à la base de la voile qu'à son sommet. Par conséquent, le haut de la voile subit un vent plus fort. Le résultat est que le vent au sommet de la voile y est plus portant que le vent apparent reçu dans la partie basse de la voile. La nécessité d'un vrillage de la voile apparaît évidente.



Comme il a été dit, la chute de la grand-voile et du foc devrait vriller de la même façon. Le degré de torsion varie selon les conditions de vent et de clapot, mais en général, 10 degrés de torsion est un bon réglage. La coupe des voiles tient compte de cette contrainte, aussi bien pour la grand-voile que pour le foc.

MECANIQUE DE PRECISION

S.A.R.L. au capital de 315.000 fr.

N°SIRET 315 384 438 000 26

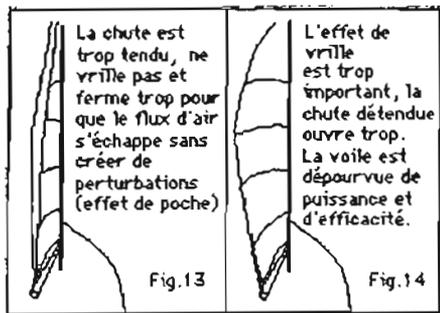
Code APE 2108

RC 88 B 517

PIERRE MUH

8, rue Mercure
ZI du Bac d'Ablon
91230 MONTGERON

TEL. : 01.69.03.87.44.



LES INDICATEURS AUTOMATIQUES (FAVEURS OU PENONS)

Grâce à des finitions plus soignées et à des tissus de voile moins fragiles, les indicateurs de vent dans les voiles sont devenus un excellent moyen de vérifier si la grand-voile est correctement établie et que le foc n'est ni trop, ni trop peu bordé.

Quand un bateau est bien réglé pour le près, les indicateurs au vent et sous le vent du foc vont flatter horizontalement.

Si les indicateurs au vent vont vers le haut c'est que l'on va trop près du vent, ou que l'on n'est pas assez bordé.

Si les indicateurs sous le vent s'élèvent c'est qu'on navigue trop loin du vent ou trop bordé.

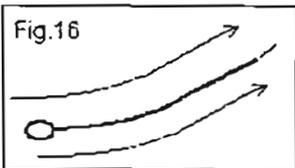
Les indicateurs de foc sont également très utiles quand on laisse courir sur un bord de large. Si les indicateurs au vent s'élèvent, tirez de l'écoute (border). Si les indicateurs sous le vent s'élèvent, alors détendez l'écoute (choquer).

Des indicateurs fixés à la chute de la voile à la hauteur des lattes sont également précieux:

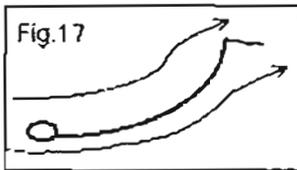
Leur objet est d'indiquer la constance du flux d'air qui passe au niveau de la chute, permettant à l'équipage d'ajuster la courbure du mât en utilisant le hâle-bas ou de modifier l'angle d'attaque de la voile pour obtenir un compromis optimal de cap et de vitesse.

Idéalement au près, quand la grand-voile est bien réglée, tous les indicateurs de la chute devraient

flatter vers l'arrière, sauf celui qui est placé le plus haut qui passera sous le vent 30 à 40 % du temps. Ceci bien sûr varie selon la catégorie et les conditions de navigation.



Dans le cas d'une grand-voile trop fermée ou avec un mât trop droit. La position des indicateurs, en passant sous le vent, démontre que l'écoulement du flux est perturbé (= laminaire) et que l'air du côté au vent de la voile (intrados) passe sous le vent de la voile (extrados).



Plusieurs situations peuvent en être à l'origine: vous êtes trop bordé, vous aurez tendance à giter plus que nécessaire mais vous n'irez pas aussi vite que possible. Il faut choquer un peu d'écoute ou prendre un cap plus serré par rapport au vent. Ou bien, si vous barrez correctement cela indique que votre voile est trop creuse ou que la chute est trop tendue pour les conditions de vent ou de cap...

RÉGLAGE DE LA VOILE PAR VENT FAIBLE

Par vents très légers et mer plate, certains des principes les plus importants concernant la voile dépendent de la tension du gréement.

Étant admis que la forme la plus efficace est une voile plate avec une chute pas trop tendue. Il nous faut donc pré-cintrer le mât sans l'aide du hâle-bas de bôme.



Ceci peut être obtenu au niveau du pont, avec, par exemple, une cale de mât réglable par un système efficace tirant ou poussant vers l'avant.

Certaines classes qui ne permettent pas l'utilisation de telle cale de mât, peuvent utiliser les barres de flèche poussantes (angle vers l'arrière fermé) qui avec un gréement tendu peut provoquer le pré-cintrage. Naturellement, elles doivent pouvoir être facilement neutralisées en relâchant la tension des haubans ou être ramenées vers l'avant pour réduire le cintre/mât dans des vents plus forts.

L'utilisation du hâle-bas pour cintrer le mât n'est pas recommandée par vents légers, car cela resserre la chute et peut causer une perte de vitesse. Son seul objet devrait être d'empêcher la bôme de se lever.

Dans ces vents faibles, il faut faire attention à l'angle d'attaque au vent. Le cap devrait être au maximum de 40 à 45 degrés du vent. La bordure sur la bôme doit être bien étarquée.

Sur les bateaux qui possèdent un système de barre d'écoute de grand-voile, le chariot mobile pourra être ramené au vent d'environ 20 cm et la grand-voile débordée. Cela détendra la chute en maintenant une excellente capacité de cap. Sur les bateaux à arceau central, on se

contentera d'une très légère tension de l'écoute de grand-voile.

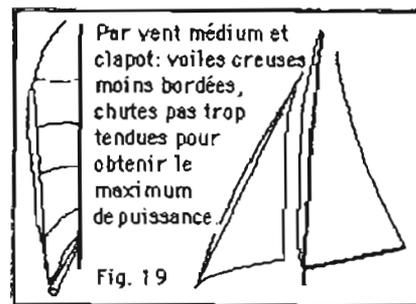
Le foc devra être bordé avec délicatesse afin d'obtenir une chute lâche en maintenant le rond de bordure désiré accélérant l'écoulement du flux d'air et l'espace formant le couloir entre la voile et le foc. La tension des haubans peut être assouplie pour compenser le manque de vent afin de donner plus de creux au bord d'attaque, sauf sur les gréements pré-cintrés puisque ça redresse le mât.

Au près-serré, le hâle-bas sera faiblement tendu, la drisse pourra être relâchée pour obtenir un foc plus creux. Le bateau sera maintenu très légèrement gité.

RÉGLAGE DE LA VOILE PAR VENT MOYEN

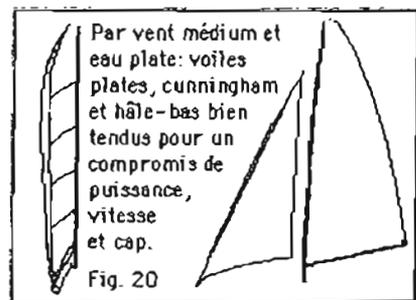
Dans ces conditions, l'équipage doit abandonner les dispositions prises par tout petit temps pour assurer l'assiette du bateau et adapter ses réglages à de nouveaux compromis selon que l'eau est agitée ou pas.

Dans des eaux houleuses, cela implique des voiles plus creuses et de faire un cap moins serré, pour propulser le bateau à travers le clapot. en relâchant un peu d'écoute pour permettre aux voiles de gagner en puissance. Si nécessaire, l'étarquage sur la bordure de bôme devra être relâché pour encore augmenter l'efficacité de la voile.



Si possible, la cale de mât (ou la tension sur les haubans) devrait être graduellement augmentée pour limiter l'amplitude de la voile sans avoir à choquer. Cela force le mât à partir sur l'arrière en développant un cintre maximale du mât sur la 1/2 voire les 3/4 de sa hauteur selon la catégorie du bateau. A ce stade, le cunningham n'est toujours pas utilisé.

Sur plan d'eau plus calme, la bordure n'a pas à être relâchée et on doit exercer une certaine tension sur le hâle-bas pour diminuer l'effet de vrille. La cale de mât doit être relâchée; une voile moins plate étant plus efficace.



La tension des écoutes peut être augmentée sur eau calme, la chute du foc et la bordure devenant plus plats. Un peu plus de tension de chute de foc peut être utilisée puisque le bord d'attaque de la grand-voile est devenue plus plat.

Sur plan d'eau plus houleux, on pourra relâcher un peu la tension du gréement. Cela donnera plus de creux à la voile et plus de flexibilité au mât en empêchant une perte de vitesse due au coup de gîte du voilier.

Le vent forçant, la cale de mât doit être maintenue poussante et le hâle-bas comme la drisse pourront être relâchés afin de parvenir à garder la voile pleine, en préservant le vrillage avec un maximum de quête sur l'arrière.

RÉGLAGE DE LA VOILE PAR FORT VENT

Par vents forts, on doit donner moins de puissance au gréement en relâchant la tension graduellement par rapport au réglage par temps moyen afin d'optimiser le poids de l'équipage au rappel jusqu'à ce qu'il soit entièrement à la contre-gîte. Puis, on cintrera le mât pour aplatir la grand-voile. Le hâle-bas pourra être utilisé pour cintrer le mât dans son ensemble. La cale de mât si elle contraint le mât à être droit, doit être progressivement relâchée mais il faut faire attention à ne pas perdre trop de cap. La bordure sur la bôme doit être étarquée et le cunningham utilisé pour ramener le creux vers l'avant et ouvrir la chute.

En eaux plates, la voile nécessite de garder de la tension afin de gagner en cap et "pointer" mais le hâle-bas sera utilisé pour aplatir la grand-voile (Fig. 21).

Les poulies d'écoute de foc seront reculées pour relâcher la chute, ou pour certaines catégories le mât sera incliné vers l'arrière pour aboutir le même résultat notamment quand les poulies de point de tir du foc ne peuvent être réglées. La tension de la drisse de foc détermine la tension qui s'exerce sur le mât et assure son maintien grâce aux barres de flèche. Plus de tension signifie plus de contrôle et vice et versa.

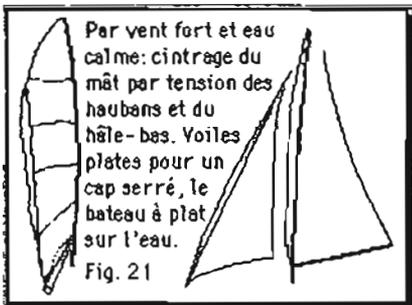


Fig. 21

Dans les eaux agitées à très agitées la tension de la drisse du foc doit être plus relâchée que sur eaux plates pour permettre au mât de prendre un cintrage latéral jusque là contenu par l'action des barres de flèche sous pression. Cela donnera la flexibilité nécessaire au mât pour naviguer dans les vagues en gardant bien ouvert le couloir d'air entre la voile et le foc.

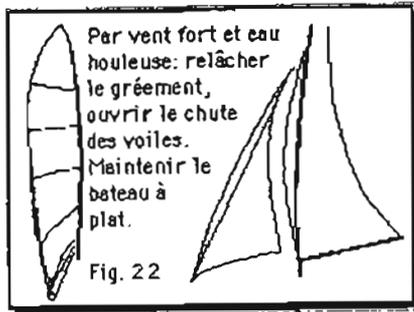


Fig. 22

La capacité de remonter au vent en souffrira un peu, mais les voiliers ne peuvent pas faire un cap trop serré par grosse mer.

SPINNAKERS

Lors de parcours olympiques, il est important de courir au portant avec un spinnaker et, à choisir, de prendre un spi de largeur. Dans les triangles olympiques standards, il faut au moins effectuer un triangle et un allé-retour soit deux bords de largues pour un dé vent arrière. Il semble que l'on perd peu quand on doit faire un bord de vent arrière avec un spinnaker de largeur. En plus, peu d'équipage naviguent vraiment plein vent arrière sous spi car il est souvent plus "payant" de luvoyer à cette allure. Ainsi, sur le bord dit de "vent arrière" il est préférable d'avoir le vent plutôt sur 3/4 arrière ce qui aura pour effet de ramener le vent apparent sur le travers, en rendant le spinnaker beaucoup plus efficace et par conséquent d'augmenter considérablement la vitesse du bateau.

Les deux réglages nécessaires au contrôle du spi sont la hauteur du tangon et la tension des écoutes. Il faut régler le tangon afin que les deux points d'amure du spi, celui au vent et celui sous le vent, soient sur une ligne horizontale. Relevez la hauteur du tangon par vent fort et abaissez-le par vent plus faible, en relâchant l'écoute au maximum jusqu'à la limite du dévatement au bord d'attaque du spi. La balancine et le hâle-bas doivent être accrochés au tangon pour un équilibrage constamment optimisé par l'équipage, tout en évitant au tangon de pointer vers le ciel.

La position des poulies d'écoutes de spi dépend de la catégorie concernée: Ex. les Fireball, 505, F15 devraient les avoir le plus loin possible sur l'arrière afin de garder l'espace entre le spi et la grand-voile aussi ouverte que possible. Le GP14 et le MerlinRocket, avec des spi plus petits et moins couvrants, nécessitent une poulie positionnée au milieu du cockpit de chaque côté des plats bords sur les listons.

PROBLEMES DE GRÉEMENT ET SOLUTIONS.

LA GRAND-VOILE:

Si le mât est trop cintré pour l'arrondi du creux de la voile, qu'elle que soit les réglages, il y aura des plis allant du mât jusqu'au point d'amure de la voile sur la bôme. (Ceci n'a pas à être confondu avec les plissures horizontales causées par une tension insuffisante de la ralingue, la tension de la drisse voire du cunningham y remédie facilement).

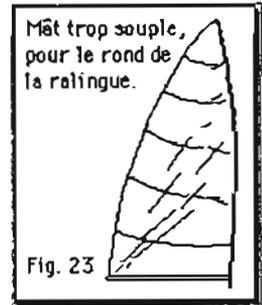


Fig. 23

Dans ce cas, c'est plus grave, la voile sera plate et trop tendue et il y aura une perturbation maximum du flux de vent, abrupte et angulaire. La solution sera d'utiliser moins de tension sur le gréement, de jouer sur la cale de mât et le cunningham. Si cela ne suffit pas, les barres de flèche devront être ouvertes et raccourcies jusqu'à ce que les autres réglages puissent contrôler le gréement.

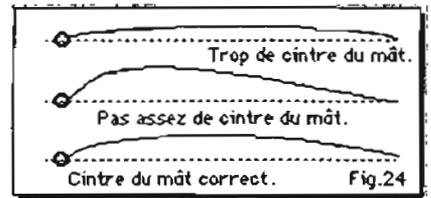


Fig. 24

Si la voile ne se gonfle pas suffisamment tôt pour éviter le fasayement, et qu'elle ne donne pas toute sa puissance alors qu'il est impossible de cintrer le mât, c'est que les barres de flèche doivent être rallongées.

LES FOCS:

Ils peuvent avoir les mêmes symptômes que la grand-voile, la différence étant que la grand-voile se caractérise par le cintrage du mât tandis que le foc subit le fléchissement de la ralingue. La foc est coupé d'usine avec un rond négatif pour compenser le fléchissement de la ralingue, ainsi que pour absorber une certaine flexion lorsque l'on borde la voile.

La drisse de foc doit être réglée en fonction des conditions de vent:

- Trop de tension signifie que l'entrée d'air est plus vers l'arrière et que la voile est plate, ce qui peut être souhaitable mais uniquement sur eaux calmes.
- D'une tension trop faible résulte une voile plus creuse avec un grand rond, qui n'est souhaitable que dans le clapot.

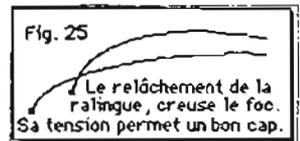


Fig. 25

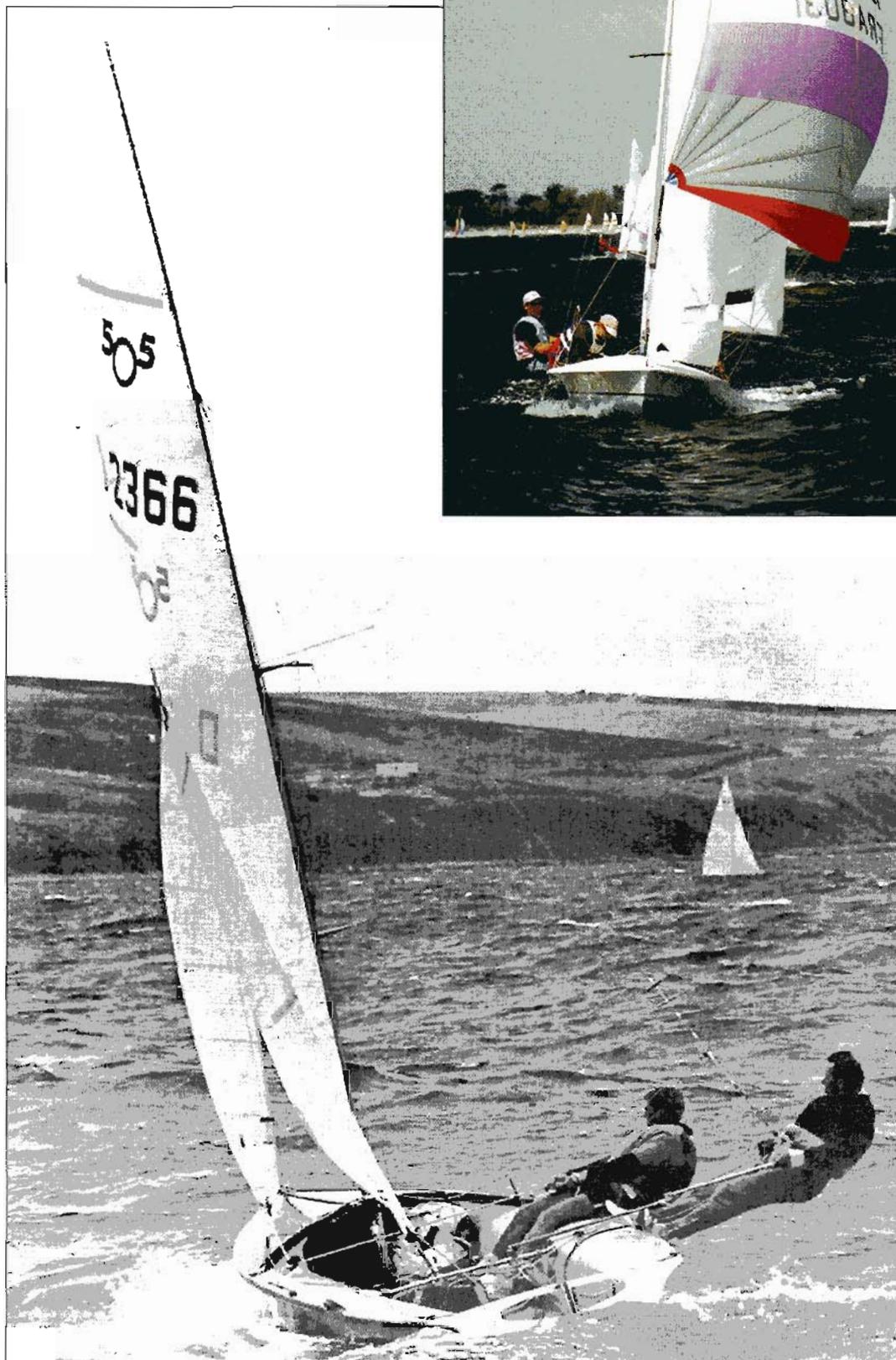
Comme il en a déjà été fait mention, la tension sur la chute du foc revêt une grande importance. Si la chute est trop bridée, les indicateurs placés dans la voile l'indiqueront rapidement, de plus la grand-voile sera considérablement déventée.

Pour les gréements plus anciens, qui tendent à "battre", par l'étirement de la chute ou de la bordure, réduisant ainsi les performances, on ne peut y remédier qu'en les recoupant.

Fred et Jean-Jacques VEROUL
2^e de l'Open de France



(Photo DUNE L'Image)



Le barreur
Paul ELVSTRÖM au
trapèze avec
Pipe PEARSON,
l'actuel Président 505,
Vice-Champions au
World 1966 à
Adélaïde (Australie).