

505

FRANCE

SECRETARIAT :

37, avenue Lamartine

78170 LA CELLE-SAINT-CLOUD

Tél./Fax national : 01 39 69 23 81

Tél./Fax inter : 0033 1 396 923 81

Internet : <http://asso.ffv.fr/cinquo>

BULLETIN N°122

FEVRIER 2003



Philippe Boite et Fabrice Toupet au large dans la Baie de Quiberon sous les lourds nuages du mois de novembre lors d'un entraînement . Voiles et grand spi Le Bihan. *Photo Jean-Baptiste Dupont.*

Philippe Boite

vous propose....



...pour tracter
votre **505**



US Cars

ST CLOUD

Concessionnaire



199, Boulevard de la République
92 SAINT CLOUD 01.47.71.88.00

LA VOILE EN FRANCE

LE POINT A MI-SAISON

par Ute Ziems, l'équipière allemande de Paris qui apprécie la Cinquo France

traduction d'Albert Blattner et Carole et Philippe Blanchard

Ute Ziems et Hendrik Schulz sont arrivés en France début 2002 avec leur Cinquo et l'ont déposé à Viry-Châtillon. Ils courent dans toutes les régates françaises où ils ont glané trois fois la plus haute marche du podium. Après quelques mois de pratique française, Ute a livré ses impressions à l'association allemande? Nous reproduisons ici ses propos avec son aimable autorisation.

Au début nous étions septiques quant à notre saison de voile : peut-on vraiment faire de la voile à Paris? Pourtant il n'y a vraiment aucun problème, quelques fanatiques en font sur la Seine ou sur quelques autres plans d'eau de la région : quand on veut, on peut! Nos recherches nous ont menés dans un club à vingt kilomètres au sud du Périphérique, facile d'accès, de sorte que nous avons pu démarrer la saison sur les chapeaux de roue.

Si bien que nous faisons maintenant partie des mordus du Cinquo en France, après avoir déjà participé à 8 ou 9 régates, ce qui entraîne souvent beaucoup de déplacements. Ça a démarré fort après la saison de ski, début mars, avec une régate très spéciale au sud de Paris, précisément dans notre club : très spéciale, parce que le plan d'eau est constitué de deux gravières reliées par un chenal. Comme les bouées sont mouillées dans les deux gravières, il faut toujours passer par le chenal. Un vrai défi par vent de 0,5 à 5. On n'a pas été les seuls à chavirer...

Heureusement que tous les plans d'eau ne sont pas comme ça. On a aussi navigué à La Rochelle, en même temps que la Volvo Ocean Race, ou à La Baule, en Bretagne, avec des conditions extrêmes pendant les régates.

NE PAS CHAVIRER...

A La Baule, il y avait au moins quatre mètres de marnage. Comme on avait déjà vu ce plan d'eau par temps calme, on était sur nos gardes et on savait qu'il fallait impérativement éviter de chavirer; il n'y a pas beaucoup de fond, et quelques récifs épars. Par un bon 5-6, on ne fait pas ce qu'on veut. Grâce à Dieu, toute les régates n'ont pas lieu en Atlantique, beaucoup se déroulent sur lac, ce qui convient bien à notre vieux Mader. Par exemple, on navigue près de Troyes sur un immense bassin de compensation de la Seine, ou près de Bordeaux sur un lac où les conditions ressemblent à celles du proche Atlantique. Naturellement, Cavalairé fait partie du pro-



Ute Ziems,
une Allemande très parisienne.

gramme. Dommage que dans les soirées conviviales les étrangers fassent bande à part, car les Français méritent mieux qu'un simple " bonjour ". Il est toujours intéressant d'observer les différences, et nous sommes sensibles à certaines habitudes, ne serait-ce que la façon bien française de se dire bonjour, l'inscription pour participer à une régate (une licence et un certificat médical sont nécessaires) ou tout simplement leurs repas spéciaux

AH, LES TOURNÉES À BOIRE...

Car nous avons vécu des déjeuners en commun, des dîners et des soirées chantantes à gorge déployée, des tournées à boire et des repas improvisés dans la bonne humeur après les régates – une expérience qui mérite d'être vécue!

Le plus dur, c'est les huîtres! Froides, tout droit sorties du bassin, et si ça se trouve, même pas encore mortes. Et pourtant, nous avons fièrement surmonté cette épreuve, en en retirant même du plaisir!

Parmi les bonnes surprises, nous apprécions qu'un départ prévu à 14 h 00 n'ait lieu probablement qu'à 15 h 00, voire plus tard; heureusement, il fait jour plus longtemps. De la variété aussi dans les parcours et la durée des régates. Pour la durée, on peut aller de moins de 30 minutes à 3 heures, tout est possible.

Des triangles normaux, des trapèzes, avec et contre le courant, des courses avec ou sans collisions (je pense à un ferry dans le golfe du Morbihan, heureusement sans conséquences), voilà de quoi est fait le programme, sans compter les arrivées au portant sur une ligne à 90° de la ligne de départ – faut d'abord comprendre!

A chaque régate, on rencontre Marcel Buffet - 80 ans en mai! - à chaque fois avec un équipier différent et pourtant toujours dans le coup. Chapeau! Les meilleurs sont Philippe Boite et Fabrice Toupet qui gagnent

tout ce qu'ils courent, et qui ont fait troisièmes à Kiel.

Je m'étonne aussi de voir que bien que la majorité des Français avaient voté contre le grand spi, il n'y a pratiquement plus de petits spis sur le circuit. Ici aussi, on expérimente avec soin et les voiliers locaux s'impliquent pour trouver la meilleure formule. En tous cas, on a bien aimé le grand spi et on a laissé le bateau tel quel, ce qui ne pose problème que par vent fort. Sauf qu'après 4 jours de régates et 10 manches, il faut bien reconnaître que les bras s'allongent un peu.

BEAUCOUP DE PLAISIR!

Après une régate d'endurance dans notre club, qui a consisté à faire des triangles pendant plus de trois heures, ce qui est encore une autre forme de parcours, Hendrik s'est jeté dans la mêlée en Bretagne avec un équipier français. Il avait enfin un peu de poids au câble, et le vocabulaire français de régate a commencé à rentrer.

En conclusion, régater avec les Français donne beaucoup de plaisir, c'est très enrichissant; un grand merci aux membres de l'association qui nous reçoivent toujours chaleureusement, nous donnent toujours un bon conseil pour trouver où dormir, et surtout écoutent toujours avec bienveillance notre français approximatif.

Pourquoi les Allemands ne viendraient-ils pas plus nombreux régater en France, par exemple au National à Brest ou, l'an prochain, à Troyes pour le National Eaux Intérieures?

Pour ceux qui veulent en savoir plus: la liste de diffusion par mail permet au président français de nous donner presque instantanément le compte rendu des régates et les résultats. Bon courage!

Ute Ziems, GER 8539

Dernière nouvelle

A l'Assemblée Générale Internationale, qui s'est tenue à Freemantle, Jean-Baptiste Dupont, proposé par notre section, a été élu vice-président de l'International 505 Yacht Racing Association. Notre camarade Philippe Goubault sera présenté en juillet au Rules Committee pour succéder à l'Anglais Rob Napier. Nous nous félicitons de ces deux nominations, qui renforceront le poids de la section française dans les décisions internationales.

LE BRITISH NATIONAL

Voici le resultat final du British National

Philippe et Charles on fait une très belle régata dans des conditions de vent variées pour le moins.

Bravo à nos champions !

Gael Le Mauguen courait avec Tom Clayton comme barreur - Gael a eu le loisir de goû-

ter à l'eau anglaise - Il l'a trouvée froide et il est prêt à se mettre à la bière plutôt que de baigner encore... Il nous racontera tout cela à Strasbourg où il équipera Marcel pour l'occasion.
A bientôt.

Jean-Baptiste

Hayling Island

28/29 et 29 septembre 2003

EUROPA CUP ANGLAISE

Un très bon et très amusant

compte-rendu a été diffusé sur le mail par Christian Martenet

1 st	GBR 8774	Ian Pinnell / Steve Hunt	Hayling Island SC	1 1 2 1 DNF 1 2 1 1
2nd	FRA 8802	Phillipe Boite / Briffoteaux	CV Meaux, France	3 2 1 2 1 2 1 5 2
3rd	GBR 8555	David Smithwhite / Paul Young	Hayling Island SC	2 6 DSQ DNC 2 8 12 3 3
4th	GBR 8419	Stuart Turnbull / Jason Lunn	Burton SC	12 4 8 4 DNF 5 9 2 5
5th	GBR 8685	Richard Sims / Simon Wood	Burton SC	7 3 7 5 4 7 10 9 8
6th	GBR 8552	Russell Short / Andrew Short	Burton SC	17 9 4 12 7 3 4 6 9
7th	GBR 8734	Debbie Jarvis / Richard Stenhouse	GWSC	11 11 3 11 DNF 4 3 7 7
8th	GBR 8694	Andy Williams / Andy Edmonds	Portishead Y & SC	4 5 15 3 DNF 9 8 14 4
9th	GBR 8556	Mike Hart / Matt Toone	Shotley SC	5 8 5 6 3 10 17 10 15
10th	GBR 8705	Thoralf Greger / Simon J Lake	Hayling Island SC	8 DNF 13 8 5 11 5 4 6
11th	GBR 8708	Martin Wedge / Scott Allen	Royal Burnham YC	DNF 12 9 13 8 6 7 13 13
12th	GBR 8752	Chris Dando / Donald Sloan	Stone SC	9 10 12 9 6 16 11 16 12
13th	GBR 8489	John Webster / Eric Ironmonger	Burton SC	6 7 11 10 11 13 16 20 14
14th	GBR 8650	Terry Selfe / Alan Montague	Stone SC	14 DNF 14 7 13 19 14 8 10
15th	GER 8788	Peter Gerdts / Karsten Lahrs	SVC, Germany	13 16 16 16 9 12 6 15 18
16th	GBR 8780	Jack Hayhurst / Adrian Coates	Burton SC	10 DNF 10 DNF 12 14 18 12 11
17th	GBR 8726	Martin Stainsby / Bill Munnery	Hayling Island SC	15 13 6 DNF DNC 15 13 11 17
18th	GBR 8474	Chris Thorne / James McDonald	Portishead Y & SC	18 15 21 17 10 21 DNF 18 16
19th	GBR 8568	John Donnelly / David Williams	Stokes Bay SC	20 17 19 15 14 17 15 19 DNC
20th	GBR 8678	Jim Berry / Rich Berry	Chew Valley LSC	19 14 17 18 DNF 20 19 DNF 19
21st	GBR 8625	Melvyn Newman / Alex Cull	Queen Mary YC	16 DNF 18 14 15 18 21 DNC DNC
22nd	GBR 8532	Tom Clayton / Gael Le Mauguen	Shotley SC	DNF DNS 20 19 DNF 22 20 17 DNC
23rd	GBR 8107	Ian Hotchkiss / A Black	Clevedon SC	DSQ DSQ 23 21 16 24 22 22 21
24th	GBR 7546	Laurence Milton / Charles Milton	Helensburgh SC	DNF DNF 22 20 DNF 23 23 21 20

Pennestin : la fin de semaine du Québecquois

Le québécois Etienne Portelance relate son week-end à Pennestin dans une lettre à sa famille et à ses amis au loin au Canada :

" Bonjour à tous,

Qu'est-ce que je fais à Paris, ces jours-ci? Un peu de voile. Entre-autres avec Marcel Buffet sur 505.

Le 505 : un des bateaux à voile les plus sportifs. Un très gros spi et des très grosses voiles pour le poids du bateau (127 kg).

Marcel Buffet : ce jeune aux cheveux blancs reçoit un prix pour le féliciter de sa participation à un âge déjà pas mal avancé (80 ans). Il répond " Ça fait 40 ans que je reçois ce prix chaque année dans presque toutes les régates. J'étais déjà le plus vieux il y a 40 ans en 1962. Si je le suis toujours l'an prochain, gardez-moi quelque chose ". Marcel a participé à 38 championnats du monde. De sa résidence en proche banlieue parisienne, il roule 40,000 km par an sur toutes les routes pour aller faire de la voile.

Il m'a contacté par Internet pour que je participe avec lui à une régata à Pennestin en Bretagne. Je l'appelle sur son téléphone mobile. Je suis son 8e équipier cette année. Il vient me chercher le vendredi soir à

la sortie du bureau. En chemin, il partage son festin avec moi : du pain très très sec, du jambon et du fromage cachés sous un tas de chiffons dans le fond du coffre de sa voiture. En plus, un fond de vin rouge dans une vieille tasse à café... Tout ça sur le bord de l'autoroute. On partage la conduite et on arrive tard chez ses amis qui nous hébergent. Ça ne l'empêche pas de se lever bien tôt.

On monte le bateau et on part à la mer. J'ai une petite inquiétude en le voyant embarquer dans son bateau. A 80 il ne saute pas dans le bateau comme une gazelle. Je sens que si l'on chavire, c'est moi qui devrait l'aider à monter. Pas grave, le vent est frais mais régulier. C'est assez facile à tenir le mât vers le haut.

Deux courses sont OK. Pour la dernière il y a plus de vent. Les bateaux chavirent de chaque côté de nous. Marcel maîtrise le bateau qui surfe, qui vole plus qu'il ne flotte. Deuxièmes!

A terre Marcel se dépêche de dégréer le bateau car il est invité le soir à une noce à une centaine de kilomètres d'ici. " Cela fait 40 ans que je ne suis pas allé à une noce. Tout le monde sait que mes week-ends sont consacrés à la voile. Mais mon ami Xavier

a prévu que je serais dans le secteur alors il m'attend pour la réception ".

Moi, je mange des moules avec les autres participants. C'est une erreur car je me lève 4 fois dans la nuit. Le lendemain j'ai les jambes molles et j'arrive à peine à me tenir sur le bateau. J'ai bien un souvenir nébuleux des 4 courses de la journée mais, arrivé à terre, je m'écrase. Marcel, qui est rentré à l'aube de ses noces, s'affaire, s'occupe de moi et du bateau. Il arrive à tout défaire seul et il prend soin de moi. Depuis la voiture où je somnole (les moules sont toujours là) je le vois sangler le bateau. C'est bas et il se plie avec difficulté... Il conduit tout le long pendant plus de 6 heures en pesant sur le gaz (1) et vient me reconduire chez moi dans le centre de Paris. Imaginez une grosse voiture avec un gros dériveur dans les rues de Paris. Minuit, nous arrivons chez moi. Marcel a participé aux noces hier soir, piloté avec habileté le bateau toute la journée, conduit tout seul pour le retour jusqu'à chez moi et il a encore de la route à faire pour aller garer son bateau et rentrer chez lui. Plusieurs jeunes n'arriveraient pas à tenir ce rythme.

Un bon prof'un bon parleur, y'a pas moyen de l'arrêter! Econome, il ne tolère pas de

CHAMPIONNAT D'EUROPE 2002

Riva (Lac de Garde), 22 juillet au 2 août:
CLASSEMENT DU CHAMPIONNAT D'EUROPE 2002.

24 degrés dans l'eau et 35 dans l'air.

1er jour : 10 nds fraîchissant à 20 nds.

Le champion Bergstrom casse sa drisse de foc.

Les deux jours suivants : trois bonnes courses dans du 15 nds.

Ensuite, deux courses très dures avec des rafales à 35-40 nds.

1	SWE-8655	Bergström Krister / Moss Thomas	DNF 5 1 1 1 1 2
2	GER-8670	Goerge Martin / Goerge Rainer	1 3 3 4 2 2 25 DNF
3	GBR-8773	Payne Simon / Masterman Bill	OCS 2 5 3 29 5 9 1
4	GBR-8774	Pinnell Ian / Hunt Steve	2 4 8 6 10 4 23 DNF
5	GER-8769	Boehm Stefan / Roos Gerald	6 19 12 18 8 3 2 4
6	GBR-8787	Diebitsch Christian / Scutcher Terry	5 25 2 9 5 6 8 11
7	GER-8742	Koechlin Stefan / Priegann Axel	11 6 4 7 3 8 14 7
8	GER-8632	Kellner Christian / Stammerjohann Klaus	4 1 6 14 11 16 4 10
9	GBR-8734	Howarth Ian / Grant James	22 7 7 8 23 7 6 3
10	GER-8376	Volker Niediek / Heising Stefan	30 11 10 5 4 DNF 12 18
11	GER-8720	Filimonrow Dirk / Stoeckraumann Lars	16 8 9 2 17 12 DNF DNF
12	GBR-8555	Smithwhite David / Fulcher Neil	27 12 25 26 6 13 10 5
13	GER-8675	Volker Goerge / Morf Karsten	29 33 22 25 7 9 3 6
14	GER-8744	Rix Hans H. / Achenbach Stefan	8 15 13 23 26 15 5 16
15	GER-8580	Seeger Michael / Achterberg Andreas	24 21 14 11 24 11 11 12
16	GER-8619	Findel Jens / Tellen Johannes	13 17 17 10 15 20 15 DNF
17	FRA-8802	Toupet Fabrice / Gallo Pierre J.	19 18 19 30 14 10 19 9
18	DEN-8807	Boylund Tom / Karbg Jacob	12 22 30 12 9 25 26 13
19	SWE-8719	Lindvall Jakob / Byrenius Kalle	9 27 32 37 13 14 16 17
20	SUI-8569	Betschen Rene / Ducommun Patrick	18 13 20 32 21 DNF 7 19
21	AUS-8280	Quirk Michael / Rydgen Norman	23 18 24 30 17 22 24
22	GER-8665	Schlomka B.P. / Schoeler Martin	21 20 11 20 20 22 DNF 22
23	SUI-8729	Marti Ueli / Jacot Philippe	15 14 DNF 16 36 26 DNF 8
24	GER-8633	Achterberg Frieder / Stueckl Wolfgang	25 29 26 17 16 19 18 20
25	GBR-8495	Peacock David / Hewkin Chris	3 16 23 19 19 18 24 21
26	SWE-8775	Ebbe Rosen / Wenrup Olle	7 10 21 38 22 DNF 20 DNF
27	GER-8661	Freye Diethardt / Kluegel Michael	10 9 16 41 27 DNF 17 DNF
28	GER-8505	Kluck Adalbert / Schmidt Gerhard	32 36 24 27 18 23 13 15
29	GER-8686	Voelckner Nicolai / Dehne Lars	26 26 27 45 12 DNF 29 14
30	SWE-8232	Stugemo Lars / Ringdahl Bo	14 34 15 28 31 21 32 DNF
31	GER-8777	Schollmayer Stefan / Sanguino Frisco	31 28 33 15 28 27 21 23
32	FRA-8565	De Moulliac Valletea / Roucayrol Frederic	17 30 37 22 33 31 27 29
33	FRA-8521	Guibbal Lean Luis / Guibbal Matthieu	36 24 31 31 32 29 31 26
34	GER-8519	Wisolek Robert / Kock Thorsten	20 32 36 13 41 DNF 33 DNF
35	GBR-8745	Pearson Chris / Rainsborough Frank	28 37 34 21 40 24 DNF DNF
36	GER-8567	Detmoll Joerg / Neuhaus Holger	33 39 38 36 35 28 34 25
37	GER-8465	Kliba-Schmidt Petra / Schmidt Jan Rolf	34 31 29 42 39 DNS 30 28
38	GBR-8705	Dunn Ian / Lake Simon	OCS 38 28 29 25 DNF 28 DNF
39	GER-8385	Bernauer Martin / Geisler Ulf	37 42 42 39 34 30 36 30
40	FRA-8704	Martenot Christian / Di Pede Thilb.	38 41 35 34 37 32 38 32
41	GBR-8678	Berry Jim / Barnes David	39 40 43 40 38 33 37 27
42	GER-8530	Mertens Alexander / Stenger Angela	40 43 41 35 DNF DNF 35 31
43	GBR-8435	McGale Patrick / Molesworth Paul	42 45 44 44 42 34 39 33
44	GER-8412	Paulsen Autje / Paulsen Ole	41 44 40 33 DNF DNF 40 DNF
45	FRA-8771	Vinches Gilbert / Briffoteaux	35 35 39 43 DNF DNF DNF DNF

geste inutile sur le bateau. Il existe une meilleure technique pour faire des manœuvres et des variantes qui " marchent " Il n'accepte que LA meilleure technique. A part la voile ? Paris-Plage : un carré de sable au bord de la Seine près de Notre-Dame. Il y fait plus chaud qu'à Biarritz. Puis des voyages en Europe. Trois pays différents, dont la Suède. Que dire de la Suède : des grands blonds très musclés. Pis : de grandes blondes aux yeux bleus."

Etienne

(1) en appuyant sur le champignon (le gaz " c'est du québécois).

Club Nautique de Penestin

29-30 juin : Laurent Hay - Pierre-Jean Gallo au petit trot

Dans un vent medium le Comité Frank Aubin nous a donné 7 manches sur le magnifique parcours de régates de l'embouchure de la Vilaine.

Dans l'ensemble, il n'y a pas eu de coup météorologique à tenter, le vent étant assez régulier en direction. Seules les différences de force de courant ont influencé le classement.

Bien sûr aussi, Hay-Gallo étaient les têtes de série n° 1... Ça a compté dans le classement final. Cependant l'Allemand Hen-

drik Schultz était un outsider très valable car, pour une fois, il avait un équipier de poids avec Christian Vallaud au câble. Hendrik a fait d'excellents départs comme à son habitude mais cela n'a pas suffi pour inquiéter l'équipage considéré comme le deuxième meilleur équipage français.

Classement : 1) Hay-Gallo, 2) Schultz-Vallaud, 3) Silvestre-Partant, 4) Buffet-Portelance, 5) Soulier-Cornu, 6) Aubin-Pezet, 7) Collin-Vassor.

HARO SUR L'ÉCOUTE MOLLE !

par M. Buffet

Lors d'une sortie en mer à Sarzeau, mon équipier Hervé Morin, indigné, a pensé m'entendre crier : " T'as les couilles molles ! ". C'est pas mon genre de prendre à partie mes équipiers. Je lui avais, tout simplement, fait constater : " T'as l'écoute molle. En fait, je parlais de l'écoute de foc que j'aurais aimé voir bien tendue. Je m'explique :

En Cinquo, les manœuvres doivent être faites rapidement, surtout dans les vents forts ou perturbés. Lors d'une rafale brutale, une seconde de retard dans la réaction peut mettre le bateau au tapis. Ainsi, une écoute de foc (une écoute de G.V. aussi), bloquée au taquet avec un trop grand mou, ne pourra pas être choquée rapidement. Si y'a du mou dans les écoutes c'est que l'équipage n'est pas assez attentif. En tout cas : pas prêt à réagir. Quand y'a du mou, le temps qu'il faut pour se ressaisir et pour saisir fortement le bout est suffisamment long pour entraîner le bateau dans une trop grande gîte (ça ralentit) ou, au pire, le met-

tre en péril de chavirage. C'est pour cela que je demande toujours à mes coéquipiers d'avoir l'écoute bien en mains, le bout bien tendu. Comme cela, d'un simple geste, à la moindre alerte, le choqué hors du taquet pourra être exécuté en une fraction de seconde.

Vu ? Je n'insiste pas.

P.S. Je ne reprendrai pas ici à mon compte la devise écrite sur le bateau de Jacques Raguet " *Si tu choques t'es un lâche* ". Cependant, cette devise veut bien dire ce qu'elle veut dire : il vaut mieux tirer sur son hamais de trapèze avec ardeur que de choquer peureusement. C'est vrai, j'approuve ! Mais c'est une autre situation.

A L'ANCIENNE

Je préfère la façon ancienne de faire en Cinquo Rétro :

Les 505 des années 55 avaient un winch central sur lequel l'équipier pouvait enrouler son écoute. C'était le temps béni où l'é-

quipier jouait de son écoute comme un violoniste joue de son archet. Il choquait 1 cm dans les molles pour régler (ouvrir la chute) et bordait dans les risées (pour reprendre un peu de tension de chute). C'était facile et tous les équipiers (les vrais) faisaient cela à longueur de régates (surtout en rivière, là où le vent est particulièrement capricieux). La seule chose astreignante était qu'il fallait tenir l'écoute tendue constamment.

Maintenant quand je demande à un équipier de choquer puis de border, puis de rechoquer et de reborder, j'ai peur de passer pour un dangereux maniaque qui ne sait pas ce qu'il veut. Dans le meilleur des cas l'équipier pense que je devrais être immobilisé dans une camisole de force, attaché au mur, une intraveineuse calmante dans le bras, un torchon enfoncé dans la bouche et le corps recroquevillé dans un coin, poussé par le jet d'un puissant Karcher d'eau froide. Et pourtant, je maintiens " *le taquet c'est la canne anglaise de l'équipier* ".

OPEN DE FRANCE

ORGANISÉ POUR LA 2^e FOIS

PAR L'OLYMPIQUE BISCARROSSE

L'OPEN s'est déroulé d'une façon parfaite une fois de plus. Le temps n'était pas aussi beau et chaud que l'année dernière mais c'était quand même un beau temps pour la voile. Le vent a été généralement faible, n'atteignant pas le vent de force 3. L'équipage des allemands-parisiens Hendrik Schultz-Ute Ziems n'a laissé aucune chance à personne, ni aux 505istes, ni aux bateaux des autres séries. Les allemands enlèvent magnifiquement l'Open toutes classes comme l'avaient fait Philippe Boite et Fabrice Toupet l'année dernière.

La 2^e place des Cinquos s'est jouée entre Buffet-Le Mauguen et Silvestre-Viateur (voir ci-après le Challenge) Cependant ils ne paraissent qu'à la 8^e place au classement toutes séries, battus par des Ponants, 470, Jet et Fireball (ou bien ces bateaux bénéficient d'un temps rendu favorable, ou leurs équipages sont très bons ou, peu probable, on est des nuls). Il faut reconnaître que dans l'ensemble des réga-

tes le vent n'a pas été assez fort pour que le Cinquo puisse montrer ses qualités au près serré planant ainsi qu'à nos nouvelles vitesses aux allures portantes, quasiment vertigineuses. Le vent aurait atteint les 10 nœuds qu'on aurait laminé tous nos adversaires ! Dans les molles conditions de l'Open notre grand spi nouvelle jauge n'a pas pu donner sa pleine mesure et rattraper son nouveau temps rendu - fortement réévalué- (injustement, comme il se doit).

L'année prochaine, l'Open se tiendra à Douarnenez. La Bretagne est un lieu qui plaît aux 505istes, gageons que notre série dépassera le nombre de 10 participants habituel.

C'est avec regret que nous quittons le plan d'eau du Biscarosse Olympique : le site et l'accueil sont parmi les meilleurs que l'on puisse trouver en France (et au monde). Pourquoi pas revenir pour un National ? En tout cas le Club Nautique Olympique y est totalement favorable.

M.B.

JOUTE NAUTIQUE

Mon équipier Gaël Le Mauguen et Régis Viateur se sont engagés dans une lutte fratricide (ils travaillent dans les mêmes eaux : tous les deux sont entraîneurs à la Ligue Ile de France). Régis est ici le coéquipier de Christian Silvestre. La règle de leur match se joue simplement comme suit : celui qui est devancé par l'autre paye l'apéritif autant de fois qu'il est battu.

ÇA ME RAPPELLE LE CHALLENGE DE LA HAINE couru dans les années quatre-vingt entre Michel Tricard et Patrick Bretagne. Ils faisaient ensemble tout le circuit 505 et, presque toujours, ils naviguaient dans les mêmes eaux. Comme ils avaient peu de chance de lutter pour les premières places, celles-ci étant la chasse réservée des cadors, ils se faisaient leur régates à eux. Ils disputaient avec âpreté leur place sur la ligne d'arrivée. Ils en étaient venus à se détester féroce (gentiment s'entend). Aussi eurent-ils l'idée de créer un Challenge avec coupe et

tout : remise solennelle du trophée, apéritif d'honneur, gravure du nom du vainqueur, etc. Cela a duré quelques années folles avec de grandes gueulantes sur le parking d'où " La Haine ". Tous les 505istes se passionnaient pour cette joute hargneuse. Les cadors étaient obligés de partager la vedette avec les deux comiques.

Le classement final se faisait toujours chez le vaincu et à ses frais. Maintenant les deux compères ne font plus de Cinquo, hélas ! Michel passe son temps de jeune retiré des affaires (fortune faite bien sûr. Cependant il arrive encore à faire pleurer son percepteur... Faut le faire !). En effet, il coule des jours sympas : l'hiver et l'été à Méribel, en Savoie, le printemps et l'automne sur son trimaran en Turquie, plus quelques escapades à Paris pour éponger sa cave à vins. Patrick, lui, n'a pas la chance de se la couler douce. Il bosse, lui ! Mais comme il aime ce qu'il fait... ce n'est pas un problème.

M.B.

JEAN PEYTEL (1910-†2002)

par Marcel Buffet

Jean Peytel... Ce nom vous dit-il quelque chose ? Non ! Vous êtes né trop tard pour connaître ce grand régatier !

Pourtant le personnage, plein d'intérêt, était hors du commun.

Il pourrait être un modèle d'enthousiasme, de vivacité d'esprit, d'entrain et de vigueur physique pour les régatiers des générations futures...

Jean Peytel était mon voisin à Meulan. Nous habitons tous les deux à deux encablures du Cercle de la Voile de Paris. J'étais alors gros comme une pomme que déjà je le regardais, avec envie, partir avec son ciré jaune, ses bottes de marin et son sac à voiles jeté sur l'épaule. Auparavant, par-dessus la Seine, il avait crié sur l'autre rive un rendez-vous à son voisin et copain Jacques Lebrun qui habitait de l'autre côté de l'eau. Celui-ci n'était pas encore champion olympique mais c'était déjà une "pointure".

Tous deux formaient l'élite montante du yachting léger. Bientôt, alors qu'ils étaient tout juste majeurs, ils prenaient, entre deux régates, les rênes du CVP.

Puis, pleins d'idées nouvelles, ils s'emparaient, avec quelques grosses têtes de leur âge, de la direction des instances fédérales.

Oh ! La Fédé n'était pas l'énorme "avenue Kléber". La Fédé (je l'ai connue en 1936), c'était un petit bureau situé rue St Lazare à Paris. On montait un petit escalier raide en colimaçon pour atteindre un local exigu où trônait Mademoiselle Cuche, la fille du médecin de Meu-

lan. C'était la secrétaire de la Fédé et l'unique employée de ce qui allait devenir la grande direction de la voile française que nous connaissons.

C'était l'époque où la voile française était uniquement dirigée par les clubs. Les dirigeants des clubs étaient tout puissants. Souvent c'était des notables qui prenaient facilement sur leur temps de bureau pour diriger bénévolement la voile.

Jean Peytel (qui faisait des études de juriste ; il fut ensuite un grand avocat d'affaires) et ses copains entreprirent de standardiser les règles de course dans tous les clubs français. A cette date, les règles étaient différentes d'un club à l'autre. C'est tout juste si, d'un côté, le tribord était prioritaire au CVP alors que l'YCIF, sur le même plan d'eau, donnait l'avantage au vent arrière prioritaire. J'exagère peut être un peu mais, y'avait de ça ! La pavillonnerie des départs fut uniformisée pareillement. Cela a été un grand pas en avant, vous vous en doutez.

Tout en bousculant (non sans mal) les habitudes des clubs et en créant de nouveaux textes sur les règles de course, la bande écumaient les plans d'eau en France et à l'étranger. Ils prenaient les paquebots pour aller courir en Angleterre et en Amérique. Ils devenaient des gens mondialement connus. La tchatche et le coup de barre de Jean subjuguèrent tout le monde. Bientôt, il était à la base des fondations d'une Fédé Internationale unie. Là aussi, il obtenait l'unification des règles de course dans le monde entier. Il

fut bien compris dans l'ensemble car Jean Peytel était aussi persuasif en français qu'en langue anglaise (seuls les USA, l'URSS et le Japon firent de la résistance aux règles universelles uniformisées, cela pendant de nombreuses années). De nos jours cette fédération (ISAF) est devenue véritablement universelle.

Jean Peytel poursuivait sa vie professionnelle : grand avocat puis bâtonnier de Paris alors que, dans la foulée, sa vie sportive était une longue conquête de lauriers : champion international en dériveur, en Dragon aussi et surtout en STAR. Entre autres sélections, il fut sélectionné pour les olympiades de 1932 avec son compère l'architecte Jean-Jacques Herbulot.

Naturellement, comme tout le monde à l'époque, il a aussi touché au Cinquo. C'était un fin régleur de voiles, un fin régatier et, bien sûr, imbattable sur le tapis vert. Par ailleurs, il était doué pour la gymnastique. Je l'ai vu encore récemment, à un âge où l'on fait plutôt du fauteuil avec une couverture sur les genoux, faire le tour d'une table par le dessous sans toucher par terre. Un peu comme le ferait une mouche.

Cependant, tous les costauds, toutes les grosses têtes sont, comme les autres un jour ou l'autre, rappelés par Dieu. Il vient de mourir à 93 ans perclus de rhumatismes (peut-être attrapés sur les nombreux plans d'eau qu'il a écumés).

Salut, Jean !

Lac de Vassivière 7-8 septembre

LA BELLE PORCELAINE AUX BROSTCHI

par Jean-Jacques Véroul

A l'inscription il faut se rendre à l'évidence, les habituels visiteurs ne sont pas venus (on s'y attendait un peu car notre épreuve fait doublon avec la Spéciale 505 de Plobsheim). Quoiqu'il en soit les Cinquos de Pareloup sont bien présents.

Bref, nous sommes six : quatre preloisusiens, Bernard et Barbara Dugrip, les Chartier, les Guibbal et les Brotschi puis Jacques Raguet - F.Jouineau de Bordeaux et nous, les limougeaudois : les Véroul.

La première manche se court sous un soleil radieux avec un vent instable en force comme en direction. Le Comité s'y re-

prendra à trois fois avant de pouvoir établir le parcours. La régata a été passionnante, menée alternativement par tous les bateaux au gré des risées. Finalement, la ligne est franchie dans un dernier coup de reins par les Véroul devant Brotschi et Raguet.

La 2e manche, courue dans les mêmes conditions, voit la victoire des Brotschi's, 2e Véroul's, 3e Chartier's.

Le soir : apéritif sous les chênes centenaires du club-house et dîner dans une auberge limousine cachée dans les bois. D'habitude ce décor rustique enchante les parisiens, hélas ils ne sont

pas venus.

Le dimanche, le temps a changé : des gros nuages noirs ont remplacé le ciel bleu. Quelques averses nous tombent dessus. Le vent varie de 2 à 3 Beaufort. Ce sont les juniors P. et M. Guibbal (15 et 18 ans) et M. Chartier (16 ans) qui se montrent aux avants-postes mais les chevronnés les rattrapent in extremis sur la ligne. Yan et Xavier Brotschi (avec leurs 23 et 25 ans ils sont passés dans la catégorie "chevronnés") gagnent devant Véroul et Chartier.

Les deux autres manches seront une répétition de la première du matin avec, en plus,

Raguet et Dugrip qui viendront s'intercaler.

La distribution des prix s'est effectuée sous le soleil revenu, faisant briller les belles porcelaines de Limoges qui, comme à l'accoutumée, couvrent la table des récompenses.

A l'année prochaine, fin août !

Classement :

- 1) Y. - X. Brotschi (2, 1, 1, 1, 1)
- 2) F. - J.J. Veroul (1, 3, 2, 2, 2)
- 3) M. - J-P Chartier (4, 2, 3, 4, 6)
- 4) J. Raguet - F. Jouineau (3, 4, 4, 6, 4)
- 5) P. - M. Guibbal (5, 6, d, 3, 3)
- 6) B. - Barbara Dugrip (d, 5, 5, 5, 5)

LA METEO

Croire ou ne pas croire ?

par Marcel Buffet

Samedi : nous savons par la carte-météo du journal *Ouest-France* qu'une forte dépression est positionnée à 20° Ouest sur le 47e parallèle. D'après le dessin resserré des isobares on peut penser qu'il y a plus ou moins du force 9 là-dedans. L'énorme enroulement de la dépression avance doucement vers les côtes du Portugal jusqu'aux côtes de l'Irlande. Pour nous, qui sommes au milieu, son trajet est facile à prévoir : on va se prendre sur la gueule cette dépression avec ses vents forts d'est à sud. Mais quand ?

GRAND FRAIS

Le répondeur météo de Vannes (0892.68.08.56) est formel depuis 48 heures : " Prévisions valables pour la côte du Morbihan. Nuit de samedi à dimanche : vent sud-est 4 à 5 en première partie de nuit. Vent sud-est 5 à 6 en deuxième partie de nuit. Dimanche, de 7 heures du mat' jusqu'à 18 heures : avis de grand frais force 7 de sud-est à sud.

PLIÉ... OU CALME ?

Nous pensons " C'est plié pour nous " En fait, durant la nuit, contrairement à la prévi, ça a été parfaitement calme. Pas un souffle sinon un petit 1 ou 2 de secteur Est. Le dimanche matin, à 8 heures, nous consultons à nouveau la météo de Vannes. Elle persiste avec l'annonce : Grand Frais Force 7. Ses relevés observés à 7 heures donnent ceci : Lorient 25 nœuds, Port Navalo 16 nœuds (c'est presque du 5, ça !). Donc nous pensons : ça vient, on va y avoir droit !

QUAND SAINT THOMAS RÉGATE

Mais comme nous sommes tel Saint Thomas (qui croit que c'qui voit) nous décidons de mettre à l'eau en envisageant un retour à terre dare-dare si ça se gâte (on n'a pas de vedette de sécu aujourd'hui). Pendant que nous gréons, le petit vent d'est fraîchit à force 2, puis rapidement à 3, puis 4. Même 5 par rafales.

" C'est foutu, v'là q' ça vient " La météo a vu

vrai (avec du retard cependant).

LES BIROUTES DE COFIROUTE

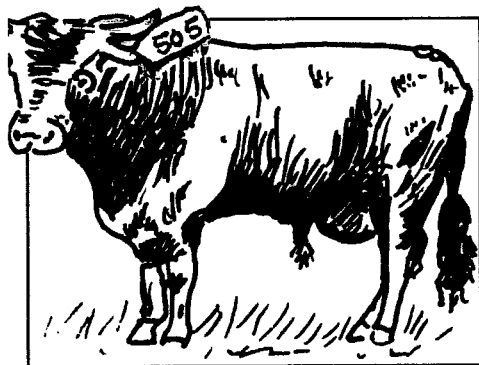
On décide d'annuler. On plie les gaules. Alors que nous sommes prêts à prendre la route, nous constatons que le vent mollit à force 2 à 3. Sur la route du retour nous avons l'impression que cela ne dépasse pas force 4. Cependant, quelquefois, les biroutes de Cofiroute nous semblent bien tendues à l'horizontale. Y'aurait du 5 à 6 que ça ne serait pas étonnant ?

PRUDENCE

Tout compte fait, la prudence a prévalu parce que :

- 1) Pas de sécu.
- 2) Navigation à très basse marée avec peu de profondeur d'eau et nous n'avons pas voulu risquer de casser un mât.
- 3) La prévi météo était trop affirmative pour passer outre.
- 4) On n'est peut être pas encore des champions aguerris !

L'étiquette (normande) du 505



La vache normande de Lambard.

Dans un magazine de la mer comme le nôtre, le portrait d'une vache peut vous paraître déplacé ou pas adapté.

Pourtant c'est la vue que nous avons eue cet été, Dominique Lambard et moi, alors que nous étions à Coutances, en Normandie.

J'suis toujours dans les coups tordus, sans les chercher cependant.

Je relate ci-après, la vraie vérité vraie : par une belle journée nous avions sorti de la remise le Cinqou N°8 de Dominique. Dans le calme de la prairie normande nous bricolions tranquillement quand une dizaine de vaches curieuses sont venues nous regarder par-dessus la barrière de barbelés. Pour être aimable et tailler une bavette

(j'veux dire une conversation), je m'approche des visiteuses. Là ! Enorme étonnement de ma part ! En effet, chacune des vaches porte une étiquette à l'oreille où est inscrit : 505-1, 505-2, 505-3 et ainsi de suite. J'appelle Dominique. Quoiqu'étant un habitué des lieux, il n'avait jamais porté la moindre attention à ses voisines. Ahuris par cette concordance on se frotte les yeux, croyant que ce sont les brumes de notre cerveau baignant dans le pommeau (un tord-boyaux local pas dégueu) qui nous crée des hallucinations. Non ! Faut se rendre à l'évidence. Si c'était le pommeau on verrait des éléphants roses, pas des vaches ! Donc, on peut souffler dans l'ballon, on est nickel !

Marcel Buffet

(Pour les sceptiques, et pour leur mettre le nez dans la bouse, on est disponible pour organiser une visite du troupeau 505 de Coutances. (Une question me hante : Pourquoi cette étiquette 505 ? Coïncidence ? Les grands esprits se rencontrent ? Transmission de pensée ? On le sait : la puissance de la télépathie est vachement inquiétante. Ou, tout simplement, le bouseux-éleveur propriétaire du troupeau aurait aperçu notre sigle dans son paysage et l'aurait inconsciemment recopié.

L'EST SORT LES BIFFETONS

BENOÎT BLAISON et son équipier Xavier Accoulon, qui naviguaient jusqu'alors sur un vieux Barat retapé, viennent d'acheter le Collignon 8301 de Bernard Blondy, de Valenciennes, qui lui-même a acheté le Duvoisin 8688 de Robert Lehmann.

Pour ne pas rester sans bateau à Plobsheim, Robert a commandé du neuf chez Duvoisin ; livraison attendue au printemps.

LES CINQUO DE L'EST sont attendus au lac de Gérardmer, dans les Vosges, pour la régates des dériveurs le 1er juin. Un rendez-vous à ne pas manquer, tant pour la beauté du site que pour encourager la renaissance du cinquo de montagne.

LE MUST SERA de participer trois jours avant à la traditionnelle régates de l'Aquatic Club d'Alsace et de Lorraine, à Gondrexange, le jeudi de l'Ascension 29 mai : un week-end de rêve sur deux sites formidables où le Cinqou n'a pas de rival.

NDLR : Bernard Blondy fait là sa plus mauvaise affaire. En effet, Mr Bricolage, Mr " Je sais tout faire " achète un bateau nickel sur lequel il n'y a rien à faire !

Bernard Blondy, le "Je sais tout faire" du CV Valenciennes.



LA DEUXIEME FOIS EST LA BONNE POUR SILVESTRE-PARTANT

par Marcel Buffet

L'année dernière Christian Silvestre et Pierre-Yves Partant avaient frôlé la victoire dans cette classique. Cette fois-ci ils n'ont pas fait de partage car sur 9 manches courues seule une manche leur échappe au profit de Buffet-Portelance.

Le vent, bien dans l'axe du plan d'eau, était assez costaud. Pas fort vraiment (force 3 de fond) mais les surventes étaient traîtresses. Elles cognaient brutalement avec des écarts de direction importants. Elles ont occasionné de nombreux chavirages.

Le Comité Philippe Paquesoone nous traça un bon parcours qui commençait par une épingle plus un triangle et, pour finir, le

Le belge Lionel Lesoil, sociétaire du CVV.



Jean-Pierre Noclain sait recevoir.

près de l'arrivée. Les bords spiales étaient quelquefois " limite ", notamment lors des rafales et certains bateaux ont dû chavirer pour ne pas être obligés de surfer sur les berges. Par ailleurs, ceux qui affalaient le spi dans ces rafales se retrouvaient souvent avec la toile sous le bateau. Qu'importe, c'était du bon sport. Les équipages les plus amarinés, comme Silvestre-Partant et Muh-Keraudren, s'en sont sortis au mieux. Les autres ont goûté aux profondeurs de l'E-tang du Vignoble et " c'est pas du pinard " comme le nom pourrait nous le faire supposer.

Le pinard, c'était pour le dîner du soir, qui a été très réussi. Les femmes avaient préparé un menu du terroir excellent, composé entre-autres d'un waterzooï au poulet des plus goûteux. Bien sûr la fameuse Jeanlain a coulé à flots et le champagne de l'anniversaire de Gilles Carvallo a été bien apprécié aussi.

Le lendemain dimanche on constate que le vent est curieusement absent malgré des nuages qui filent bon train dans le ciel. Le temps d'un petit casse-croûte et le vent arrive comme la veille, même force mais encore plus traître dans les rafales. Silvestre-Partant dominant durant les cinq manches de cette journée. Encore qu'ils fassent une mauvaise manche de 3es. La bagarre pour la 2e place du classement final se fait entre Muh-Keraudren et les locaux Guillaume Delacroix-Xavier Décaudin qui sont étonnants d'aisance, bien que ne montant sur un 505 qu'une fois l'an. Ils ont surtout le chic pour prendre des départs lancés et à la bonne place de la ligne, s'il vous plaît ! Les frères Philippe et Jean-Pierre Noclain naviguaient sur leur tout nouveau 8742, une belle bête grée de voiles danoises BM. Le bateau va bien mais l'équipage a dû rechercher les automatismes d'antan. Résultat : un chalutage et deux dessalages les ont empêchés de monter sur le podium. La section Rétro avait dépêché trois bateaux choisis parmi ses plus belles reliques en bois. Les " tout bois " ont montré qu'ils avaient des bons moments face aux Cinquos modernes, mais ils ont quand même fermé la marche à chaque manche.



Monique Chabaud, une des meilleures cuisinières du club-house de Valenciennes.

Classement :

- 1) Silvestre-Partant 7pts,
- 2) Muh-Keraudren 23pts,
- 3) Delacroix-Décaudin 23pts,
- 4) Buffet-Portelance 25 pts,
- 5) P.etJ.P.Noclain 31 pts,
- 6) Terrasson-Carvallo 31pts,
- 7) Blondy-Chabaud 39pts,
- 8) J.M.Noclain-Lesoil 48pts,
- 9) Boiry-Vallaud 53pts,
- 10) Raucant-Chevalier 63pts,
- 11) Berrezay-Goffin 66pts,
- 12) le n°321 premier Cinquo bois T.et T . Trompette 71pts,
- 13) le n°30 Lepesqueux-Mouloudj 90pts, 1
- 4) le n°8 Lambard-Trompette 96pts,
- 15) Baugnée-Soltysik 108pts.

TIMBRER LE BULLETIN 505

L'envoi du bulletin pourrait n'être qu'une simple formalité pour le coursier, le sauteur, le rédacteur, le grouillot, l'aide-comptable, le secrétaire du bureau et, accessoirement, l'expéditeur du bulletin... votre serviteur. Mais non, ce n'est pas qu'une simple formalité.

Le plus dur, c'est de coller les timbres sur les enveloppes. La Poste n'a pas encore édité de timbre à 0,64 Euro. Alors, pour cela, elle nous vend 4 timbres : un à 0,41, un à 0,20, un à 0,02, et un à 0,01. Facile ! Y'a qu'à lécher le tout !

Quatre timbres à coller sur 250 enveloppes ça fait ? Réponse : 1000 coups de langue. Assoiffant, n'est-ce pas ? Il y aurait un syndicat CGT des lécheurs de timbres que j'aurais déjà obtenu une prime de plusieurs litres de rouge afin de ne pas tomber raide-mort d'anadipsie (ou si vous voulez, pour faire peuple : de soif).

Tout au moins, j'espère avoir juste de quoi humecter le bout de la langue pour soutenir le moral du travailleur. D'ores et déjà, je revendique 1 litre de rouge par 100 enveloppes (pour les envois à l'étranger, y'a non

pas 4 timbres mais 5 ... Allez ! J'veus fais un compte-rond : disons 2 litres de rouge). (P.S. A la Poste, j'ai râlé bien sûr. Je les ai rendus pour responsables de l'achat éventuel d'un chien afin de lécher les timbres à ma place. Pratiques, les postières compatissantes m'ont conseillé l'éponge humide. D'accord pour l'éponge humide, moins onéreuse mais bien moins bonne collègue qu'un chien aux babines dégoulinantes. Cependant, pour le prochain n°123 je n'aurai qu'un seul timbre à 0,64 à lécher. La Poste me l'a promis).

L'ANNIVERSAIRE MEMORABLE DE MARCEL BUFFET

AU CERCLE DE LA VOILE DE PARIS, 150 COPAINS VIENNENT
POUR M'EMBRASSER ET ME SOUTENIR POUR ALLER PLUS LOIN
DANS LE TEMPS, RACONTE MARCEL BUFFET

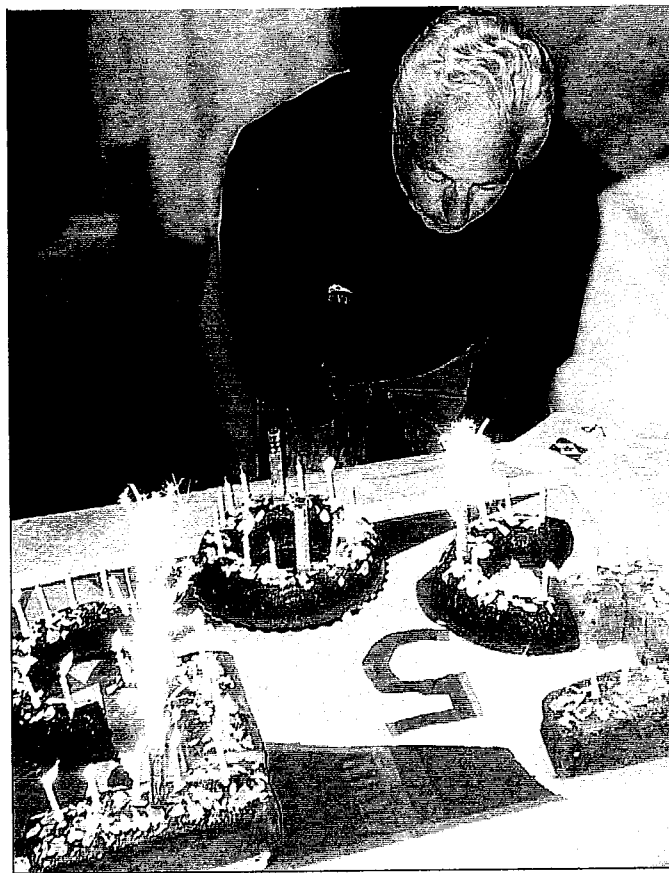
Totale: la surprise a été totale. J'étais en petit short de toile légère, j'avais les pieds passés dans de vieilles sandales qui avaient certainement connu la guerre, je bricolais au bord de la Seine et mes mains étaient souillées de vase quand Dominique Lambard est venu me chercher pour ce que je croyais n'être rien qu'un coup de main pour porter un bateau. D'un geste, Dominique Lambard me signifiait de m'arrêter sur la pelouse et de me planter là, d'un autre il saisissait un micro et, miracle, il faisait venir vers moi tout le gratin (ou presque) du Cinquo des années 58 à nos jours (1). En une seconde j'apprenais ainsi que j'allais être le centre de la soirée avec mes 80 piges, mes années de Cinquo, mes médailles et mes breloques d'ancien combattant du Cinquo. C'était la fête de mon anniversaire. Tombant des nues, je me suis ressaisi et, tout de suite, je me suis mis dans la peau de celui qui allait recevoir la croix du bon élève. Commençait pour moi une magnifique et inoubliable soirée.

DÉJÀ, ATTEINDRE L'ÂGE DE LA RETRAITE DU TRAVAILLEUR...

Tout compte fait, ces 80 ans passés à prendre du bon temps en faisant des régates, en rencontrant des copains merveilleux, en voyageant dans tous les coins enchanteurs de France et du Monde, ça a passé très vite. Parallèlement, j'ai vu ce soir là, dans le regard de tous les copains, qu'ils avaient, eux-aussi, vécu ces mêmes années merveilleuses.

Autant, je me suis désintéressé de tous mes autres anniversaires auparavant - somme toute, banals - autant celui-ci me rend particulièrement heureux. Jamais durant ma chienne de vie je n'ai pensé atteindre cet âge avancé. Déjà atteindre l'âge de la retraite, c'était exclu dans mon esprit. La retraite du travailleur était pour moi, ainsi que pour mes collègues de travail d'alors, une espèce de cotisation gouvernementale à fonds perdus. Tous alors, étions certains que nous allions cotiser pendant 45 années sans espoir d'émarger un jour au magot que nous étions en train de constituer laborieusement.

C'est hélas vrai, la grande majorité des cotisants de l'époque précédente, avaient quitté cette vallée de larmes avant d'avoir atteint le droit de jouir du bas de laine géré



Marcel Buffet, le promu ! Le plus dur reste à faire !

par d'autres. Espérer voir ce qu'allait devenir notre beau pécule ne nous effleurait même pas. On n'était même pas désabusé, on était simplement des bêtes de somme ignorantes (si on avait le temps on pourrait demander des comptes à ceux qui ont vu passer nos belles cotisations qui ont disparu dans des caisses pas claires).

Personnellement je ne devrais pas me plaindre car je suis arrivé au moment où ma génération basculait enfin vers la répartition du trésor. Hourra ! Enfin les cochons de payants s'accrochaient au-delà des 60 ans, l'âge fatidique. Je récolte enfin le fruit de mon dur labeur, contrairement à mes pauvres parents honteusement dépouillés par un calcul savant tenant compte de la courte espérance de vie d'alors (59 ans). Ces quelques maigres picailleurs qui aident les pov'vieux à survivre, ça me semble tenir du miracle. Enfin, bon !

Déjà je devrais me réjouir car ils me permettent d'avoir pu vivre l'extraordinaire jour du 1^{er} janvier de l'an 2000 lequel, même dans mes délires les plus fous, je ne croyais jamais atteindre (ma femme Huguette l'a

loupé à 6 mois près). Sur le moment, voir l'an 2000, j'en suis resté baba. Puis, sans complexe, j'ai tout de suite ambitionné les 80 balais (en ne buvant que du cacheté... tous connaissent ma devise)

LA JOIE DES 80 ANS LE 14 MAI DERNIER

Ce jour là, tout seul dans mon coin, je jubilais et buvais du p'tit lait (au sens figuré s'entend, car celui qui me verra boire de cette tisane n'est pas encore né).

Quatre mois plus tard (le 14 septembre) quand j'ai enfin compris que des amis n'avaient préparé un autre jour fabuleux, je n'ai pas été vraiment ahuri, sinon pendant les quelques premières secondes.

Que mes grands copains partagent ce jour avec moi, ça m'a paru, d'un seul coup, presque naturel. C'était comme s'ils avaient lu par télépathie la joie que j'entretenais dans mon petit cerveau depuis que j'avais basculé dans les 80^{es} "rugissants" (enfin, pas trop "rugissants" car les vieilles douleurs influent sur le cri de la bête... 80^{es} miaulants peut être ?)

150 COPAINS AU CLUB-HOUSE DU CVP

Réflexion faite: Comment Dominique Lambard et son acolyte Jean-François Paget ont-ils fait pour retrouver, contacter et rassembler à l'heure dite tout ce monde venant des quatre coins de France, d'Europe et même des Amériques ? Comment ont-ils pu rassembler ces 150 copains au club-house du CVP ? (1).

Je ne leur ai pas encore demandé comment ils s'y étaient pris. J'éclaircirai le sujet quand le moment d'émotion sera passé. Cependant je n'étais pas complètement K.O. car, lors de mon speech, j'ai bien pris soin de ne pas dire "je suis ému" de peur que dans l'assistance un loulou se mette à

crier " Vive Zému !". Actuellement je me laisse encore porter sur un nuage. Je savoure doucement ce grand jour de joie.

QUATRE-VINGT DIX ? JE VEUX BIEN RE-SIGNER...

Puis-je viser plus loin z'encore ? Quatre-vingt dix ? Là, il ne faut peut-être pas rêver ! Mais, cela ne m'empêche pas de penser à une réédition d'un anniversaire de 80 ans, merveilleux comme celui-là... Je veux bien re-signer.

Bien sûr, il est hors de question que cela soit dans la même vie. Mais pourquoi pas dans une autre vie ?

Attention, à ne pas revenir dans la peau d'un cochon, dont l'espérance de vie n'est que de 12 mois, la pauvre bête étant desoudée et désossée en pleine croissance. Faudra que je m'arrange pour revenir dans la peau d'un cacatoès, lequel va jusqu'à 150 ans à l'aise. Ou dans la peau (fripée, hélas, même jeune) d'un éléphant (300 ans à bouffer des feuilles d'arbres et à se baigner dans la boue... C'est pas réjouissant mais ça ne me rebuterait pas).

Ou bien, je re-signe pour un même anniversaire mais alors pour leurs 80 ans à eux mes anciens équipiers. Oui, car tous mes jeunes anciens équipiers, mes valeureux adversaires, mes constructeurs sont tous des champions, des vedettes dans leur catégorie, des personnalités qui laissent à beaucoup de monde des souvenirs impérissables.

J'ATTENDRAI LE TEMPS QU'IL FAUDRA

Il sera bon de fêter aussi leurs vies respectives. Tous les grands noms qui sont venus pour moi sont priés de m'envoyer un carton lorsque leur 80^e année sera venue. J'attendrai le temps qu'il faudra, 20 ans si nécessaire. Je veux les voir dans la même surprenante situation qui a été la mienne : 80 ans, en short délavé, en sandales avec les doigts de pieds en éventail, l'air ahuri bien sûr du grand père qui est surpris par le tour que prend la cérémonie. Tandis que moi, en invité cette fois-là, de l'autre côté de la barrière, la bouche en cœur, le bouquet de fleurs à la main, en cravate-blaser et tout, mocassins noirs, souriant et ravi de voir le promu (par le bon vouloir de Dieu bien sûr) en si bonne forme et l'embrassant comme du bon pain et lui tournant un compliment sincère rempli de bons vœux pour les 80 ans ainsi que l'espoir indiscutable de le revoir pour les 90, voire les 100 pîges.

Au pire, c'est comme cela que je vois l'avenir de tous ces sympathiques jeunots qui sont venus me soutenir.

Certainement, suis-je en dessous de la vérité car l'espérance de vie à venir promet que les prochains seniors seront des papy volants de haut niveau...

1. Le champion danois **Ian Eppers**, les coriaces Anglais **Don et Ann Bowles**, **Phillipe** et **Jean-Claude Buck** champions de France à 2 équipiers en 1963, le suédois **Pelle Bath** 4^e du Mondial 1970, **Yves Bré**

zot mon coéquipier dans plusieurs grands championnats, **Pierre Coindreau** champion de France, **Bertrand Chéret** 2^e au championnat d'Algérie 1960, plusieurs fois 2^e au championnat de France, 4^e au championnat du monde, **Pierre Chéret**, plus fort que son frère **Bertrand** d'après les dires (il manquait **François Chéret**, plus fort que **Bertrand** et **Pierre** d'après ses dires à lui), **Jean-Marie Daniélou** champion de France 1976, 2^e au championnat du Monde 1975, sélectionné au Jeux du Canada en *Flying Dutchman*, **Jean-Charles Gillet** 3^e au championnat du monde à Hong-Kong 1973, mon coéquipier **Thierry Moreau-Defarges** 1^{er} au championnat d'Angleterre 1974, champion de France 74 et 75, 3^e au Mondial aux Bermudes 1975, **Jean-Luc Muzellec** 2^e du Mondial au Canada, 10 fois champion de France, 2^e du championnat d'Angleterre et vainqueur de toutes les classes, mon coéquipier **Daniel Nottet** champion de France 1966 et vainqueur de toutes les classiques, mon coéquipier **Yves Ruellan** 8^e au championnat du monde 1958, **Pierre Toureau**, 2 fois champion de France à 2 équipiers, **Marcel Troupel** champion du monde à Kiel 1967, champion de France 67-68-69, sélectionné olympique en *Tempest*, l'Anglais **Gordon Wilson** 2^e au championnat du monde 1970 (il

est maintenant aveugle mais toujours un sacré sportif, extraordinaire recordman du monde de vitesse sur moto en aveugle !) et mon coéquipier **Patrick Wolff**, 2 fois champion du Monde 59 et 60, champion de France, champion d'Algérie et vainqueur de toutes les classiques.

Leurs charmantes épouses étaient là aussi, belles et élégantes (j'étais en débraillé hélas !) : **Dominique Daniélou**, **M^{me} Eppers**, **M^{me} Gillet**, **M^{me} Ph. Buck**, **Marie Muzellec**, **Nicole Nottet**, **Jacqueline Ruellan**, **Huguette Troupel**, **M^{me} G. Wilson** et **Françoise Wolff**.

Les amis, tous grands régatiers, étaient là aussi avec, en tête, le champion canadien Président International 505 **Alexander Meller**, le danois **Ton Bojland** et **Mme, Alain et Béatrice Lallemand** secrétaire internationale de 1973 à 1989, **Bernard et Odette Paternault** trésorier 505 Class et les présidents successifs de la 505 France et leurs femmes toutes grandes supportrices du Cinquo : **Jacques et Monique Collaert**, **Jean-Marc et Anny Boudier**, **Antoine et Marie France Lortat-Jacob**, **Jean-Luc et Marie Muzellec**, **Jean-Baptiste et Emilia Dupont**. Les mondialement connus, les inoubliables constructeurs **Bill et Dick Parker** étaient là aussi, toujours aussi dynamiques et bambocheurs.

Rassemblement Rétro au CVP LA REGATE RETRO

par Marcel Buffet

Bien sûr, j'aurais dû commencer par parler du Rassemblement Rétro, les beaux bateaux vernis et les régates courues sur des bateaux disparates mais j'ai peur d'empiéter sur le rapport habituellement dévolu à Dominique Lambart (en dernière minute j'apprends qu'il réserve sa prose pour le prochain bulletin... Alors j'y vais).

La relation a déjà été faite magnifiquement par **Ali Meller** notre président international. En 7 pages de mails pleines d'enthousiasme il a décrit son week-end passé au CVP, et les a adressées à tous les 505istes du monde entier

Le vent a été assez fort pour bousculer un peu les vieux accastillages des bateaux rétros. Certains accastillages ont même lâché : vis arrachées, bômes et écoutes cassées, ferrures de gouvernail tordues, etc. Seul l'équipage **Ali Meller-Tom Bojland** peut se vanter de s'en être sorti sans

dommage. Il est vrai que ces deux champions ont tout fait pour gagner. Ces deux là, président et vice-président de notre Association, ont la championne littéralement vissée aux tripes. Exemple : ils ont transformé le pauvre vieux bateau n° 38 (année 1954) de Jean-Baptiste en une bête de course de l'an 2000. **Faut être culotté!** Même, ils n'ont pas hésité, au mépris des règles (verbales c'est vrai) de la Section Rétro, à mettre un superbe foc North Kevlar et une GV Sobstad Mylar 2002 toute neuve. Le vieille coque n° 38 datant presque de Jésus Christ n'en revenait pas. Elle avait - vue de loin - tout de la silhouette d'un Cinquo engagé dans le World 2002. Un peu comme s'ils avaient habillé **Catherine de Médicis** avec la petite robe dessinée ras le bonbon par le couturier **Brigitte Bardot** dans " **Et Dieu créa la femme** ". Ça

ne fait rien. Tout le monde était content car les champions n'ont quand même pas osé utiliser un grand spi nouvelle jauge. Ouf !

Classement 5 manches :

- 1) F38 Ali Meller-Tom Bojland 6pts;
- 2) F7492 Galetti, Quémard-Picquerey 12pts;
- 3) Boiry-Vasseur 13pts;
- 4) G6838 Wilde-Beaufrère 16pts;
- 5) F321, le bateau du Commodore Alain Cettier; Trompette père et fils 16pts;
- 6) F2628 Maniglia-Crosnier 23pts;
- 7) F30 Lepesqueux-Mouloudj 29pts;
- 8) F8 voilé d'une GV en nylon bleu clair mais défoncé datant de 1955, Buffet-Brézot 35pts;
- 9) F8709 Dupont-Vallaud 38pts;
- 10) F3100 Prioul-Enel 45pts;
- 11) F2440 Lopin-Lopin 49pts;
- 12) F1105 Pierre-Augoyard 52pts;
- 13) F6830 Victor-Mercier 54pts;
- 14) F1 (c'est pas le vrai n° 1) Quatre-main-Courtois 57pts;
- 15) F888 Catinat-Trompette 58pts;
- 16) F716 Bonin-72pts, F5032 Mirouf- 72pts.

LES SYMPATHIQUES ALLEMANDS SCHULTZ-ZIEMS PASSENT DEVANT LA TEMPETE

par Marcel Buffet

Quand j'vous dis : 100 km à l'heure, croyez-moi c'est pas du vent ! C'est la vérité. Définition de Météo-Consult : Vent de 100 kmh, effets à terre : " les enfants de moins de 12 ans volent ! "(1)



Hendrik Schultz anime nos régates françaises.

Seuls six équipages se sont inscrits. Quand aux dix autres, ceux qui avaient promis de venir, ils avaient entendu l'annonce météo qui avertissait la population de l'arrivée imminente d'un fort vent de 60kmh soit, en terme de marin, force 7.

Cependant, sur le Bassin de Meulan, force est de constater que le vent ne dépasse pas force 5. Pour l'occasion, je fais équipe avec le sympathique Yves Pierre, de la section 505 Rétro du CVP.

Prévenant envers les équipiers (race en voie de disparition), j'évite à mon nouvel équipier de rentrer trop profondément dans l'eau froide, en décidant de ne mettre mon gouvernail fixe qu'une fois arrivé au large. Bien mal m'en prend car je ne peux pas enfilez les aiguillots tant le bateau est emmené au plus près dans une braffouste dantesque. On traverse la Seine à fond les manettes pour aller se vomir sur la berge d'en face. Au club-house, les convives du banquet des Anciens du Cercle se régalaient à la vue de mon acrobatie. Ils pensent que je serais plus à ma place avec eux, bien assis devant le roboratif plat de gigot-flageolet servi au menu. Hélas, c'est certainement

vrai ! Le temps de redresser le bateau, d'enfiler le gouvernail et c'est le départ dans du 5 bien tassé.

Les vainqueurs de l'édition 2001, Philippe et Carole, gagnent après avoir refait leur retard grâce à un bord de vent AR époustouffiant (ils utilisent un ancien spi, astucieusement rallongé à la nouvelle jauge). Ils rattrapent et dépassent les bons Allemands Schultz-Ziem qui restent babas (j'ne connais pas le terme équivalent dans la langue de Goethe sans ça je vous l'aurais placé !).

LES BLANCHARD SE REBIFFENT

Pour la 2^e manche le vent a faibli. Les Allemands s'imposent devant les Blanchard. 3^e manche : Philippe et Carole Blanchard se rebiffent tandis qu'Olivier Thiberge-Hervé Guélenec s'intercalent devant les Allemands.

4^e manche : le vent a encore bien faibli : force 2-3. Les Blanchard et les Allemands luttent pour la gagne, louvoyant dans un mouchoir de poche. Mais, patatras, à moins de 50 mètres de l'arrivée, les Blanchard vont au tapis sur un refus brutal, laissant Hendrik Schultz terminer tranquillement. Ils coupent la ligne les mains en haut du guidon.

Le soir, nous goûtons le copieux apéritif et le succulent dîner tandis que JBD, forfait, soigne une méchante grippe près du feu de bois en sirotant un insipide grand bol de tisane.

Après le dîner, Jean-François Paget, fort de ses accointances avec la Météo de l'Avenue Rapp, nous assène une prévi d'Enfer : " 20-25 nœuds dans le courant de la nuit, fraîchissant 30 nœuds pour la journée du dimanche, avec rafales à 40-45 nœuds ".

Incrédules, on rigole, mais il s'avère que le mastard a raison, encore qu'il soit en deçà de la vérité. Le lendemain matin en effet, l'anémomètre Bouygues du club-house monte à un effrayant 53 nœuds et l'aiguille s'accrochera là pendant plusieurs heures. C'est du " jamais vu ici ". La Seine est blanche, un brouillard d'eau soulevée monte jusqu'à 3 mètres, le grand mât des pavillons est cintré à 10° et les quillards se balancent dangereusement sur leurs remorques.

On amène les pavillons de peur de les voir finir en lambeaux. Le spectacle est palpitant et là on ne regrette pas le déplacement.

AVANTAGE À LA DERNIÈRE MANCHE !

La président du Comité, Marie-Thérèse Lannuzel-Jourdas, décide d'en rester là tandis que le juge Jacques Capulsini a déjà commencé à établir le classement final. Les Allemands sont déclarés vainqueurs. Eh oui ! Tous nous étions persuadés que les Blanchard l'emportaient une fois de plus tant leur régularité avait été manifeste (1+2+1+2) alors que les Allemands (à égalité de points) avaient une vilaine place de 3. N'empêche, les règles de l'ISAF donnent l'avantage à la dernière manche.

La distribution des prix, prévue pour 17 bateaux, sera partagée entre les 5 valeureux équipages.

Classement : 1) Hendrik Schultz-Ute Ziems 4pts, 2) Ph. et Carole Blanchard 4pts, 3) O. Thiberge-H. Guélenec 8pts, 4) M. Boiry-N. Vasseur 10,5pts, 5) M. Buffet-Y. Pierre 21pts, 6) E. Quemard-N. Picquet absents le samedi n'ont pas pu rattraper leur retard... et pour cause.

(1) Les jours de grand vent, vous prenez un enfant de moins de douze ans. Un nourrisson par exemple ! Vous l'arrachez à sa mère. Vous le posez par terre : il vole ! Vous n'avez pas la berlue, ce n'est pas un nouvel Icare, ni Coste et Bellonte, c'est qu'il y a force 10 ! dixit Météo-Consult.

ÉCHELLE BEAUFORT					
FORCE	APPELLATION	VITESSE du VENT		ÉTAT DE LA MER	EFFETS À TERRE
		noeud	km/h		
0	Calme	1	1	Mer d'huile, miroir	La fumée monte droit
1	Très légère brise	1 à 3	1 à 5	Mer ridée	La fumée indique la direction du vent
2	Légère brise	4 à 6	6 à 11	Vaguelettes	On sent le vent au visage
3	Petite brise	7 à 10	12 à 19	Petits "moutons"	Les drapeaux flottent
4	Jolie brise	11 à 16	20 à 28	Nombreux "moutons"	Le sable s'envole
5	Bonne brise	17 à 21	29 à 38	Vagues, embruns	Les branches de pins s'agitent
6	Vent frais	22 à 27	39 à 49	Lames, crêtes d'écume étendues	Les fils électriques sifflent
7	Grand-frais	28 à 33	50 à 61	Lames déferlantes	On peine à marcher contre le vent
8	Coup de vent	34 à 40	62 à 74	Les crêtes de vagues partent en tourbillons d'écume	On ne marche plus contre le vent
9	Fort coup de vent	41 à 47	75 à 88		
10	Tempête	48 à 55	89 à 102		
11	Violente tempête	56 à 63	103 à 117	Les embruns obscurcissent la vue, on ne voit plus rien...	Les enfants de moins de 12 ans volent !!
12	Ouagan	64 et plus	118 et plus		

J'AI PARLÉ DANS LE POSTE

sous l'impulsion de Nicolas Vasseur, un fan de France-Inter

par Marcel Buffet

Coup de fil de Chantal Le Montagnier, de France-Inter " Accepteriez-vous d'être interviewé pour l'émission Portrait Sensible animée par Kriss ? " Ma réponse : " Bien sûr ". Tout de suite j'entrevois la possibilité de parler du Cinquo et d'en faire une pub d'Enfer.

NAVIGATION À L'ESTIME

Le président Jean-Baptiste et moi établissons un plan qui profitera au mieux de l'occasion qui nous est fournie pour faire connaître à la France entière notre action de promotion de la régates sur dériveur.

Le jour J de l'interview arrive. Je navigue à l'estime dans les couloirs de la Maison de la Radio, à Paris.

J'ouvre la porte du studio : une belle plante d'origine malgache m'accueille gentiment : c'est Chantal Le Montagnier, collaboratrice de Kriss. Elle me présente à Kriss, la célèbre animatrice de France-Inter.

Kriss est charmante, comme l'est sa voix, bien connue des auditeurs. Sans plus tarder je vous la décrit, car il semble que ce soit la première préoccupation des auditeurs que j'ai pu rencontrer par la suite : petit gabarit, bien proportionnée, une mignonnette frimousse pleine de charme surmontée de cheveux blond vénitien coiffés en pétard, pantalon et pull over mou-

lés. Voilà pour ceux qui, les yeux fermés, écoutent Kriss les jours de semaine de 14 h 30 à 15 heures et cela depuis x années.

Nous sommes dans le studio, séparés par une grande table pleine de micros. Une vitre nous sépare de la pièce technique d'enregistrement. Le technicien a un triple tableau de bord de Boeing à sa disposition, ainsi équipé il doit pouvoir transformer une voix défoncée par les ballons de beaujolais en un chant de sirène en manque d'affection. Cela me rassure car, avec mon accent de vieux parigot, je ne suis pas très fier !

LE BATEAU, LE CINQUO, L'ASSOCIATION...

Enfin, je reprends le dessus et je parle facilement pendant un peu plus d'une heure. Tout y passe : le bateau, le Cinquo, l'Association 505, les régates, les championnats, mes équipiers des grands jours, le sport, la gym, le CVP, Paris, le Racing Club de France, les copains de Cinquo... et j'en passe.

De son côté, Kriss ne perd pas le fil de son émission qui doit être un Portrait Sensible. Aussi, m'oriente-t-elle doucement mais sûrement vers mon enfance, ma vie, mes parents, l'amour, les années de guerre.

J'embraye volontiers et je ne manque pas de parler de ma jeunesse au bord de la

Seine, de ma rencontre avec Huguette, des bons moments, des mauvais aussi avec les bombardements que j'ai subis de très près, les restrictions alimentaires, puis enfin la belle vie passée, et que je passe encore sur les routes de France et du monde entier.

ALORS, GROS DUR OU FLEUR BLEUE ?

En définitive, Kriss a, bien évidemment, réduit mon interview d'une heure en une émission qui ne dure que 25 minutes en privilégiant, certainement, mes propos les plus émotionnels.

Ma famille, mes copains, les amis, des inconnus aussi, lesquels sont venus me voir spécialement au Salon Nautique, ont trouvé que le montage de l'émission avait été très bien fait.

Mon équipier des Championnats du Monde Patrick Wolff m'a fait un compliment après m'avoir entendu : " **Quoi qu't'en penses, t'es une tendre fleur bleue sous un aspect de gros dur** ". Par la magie de Kriss je suis devenu un tendre !

Bon ! Va pour la fleur bleue, mais ce qui importe le plus pour moi serait que l'exemple d'un vieux routier du sport de la voile sur dériveur soit perçu et adopté par les jeunes sportifs. Mieux encore : qu'ils viennent rapidement remplir les rangs des 505istes.

Michel Boiry

Qui est Michel Boiry ? Ancien sociétaire 505iste du Cercle de la Voile de Montesson-Sartrouville dans les années soixante-dix... Il dit qu'en vingt années le Cinquo a beaucoup changé : le Cinquo est plus beau, plus facile à régler, plus léger à porter, plus facile à conduire et surtout plus fiable, que ce soit dans l'accastillage ou dans la solidité du bateau. Par ailleurs, l'effort physique à produire est considérablement moindre qu'avec les anciens 505, tant l'accastillage moderne pour adapter le gréement aux vents très forts est efficace.

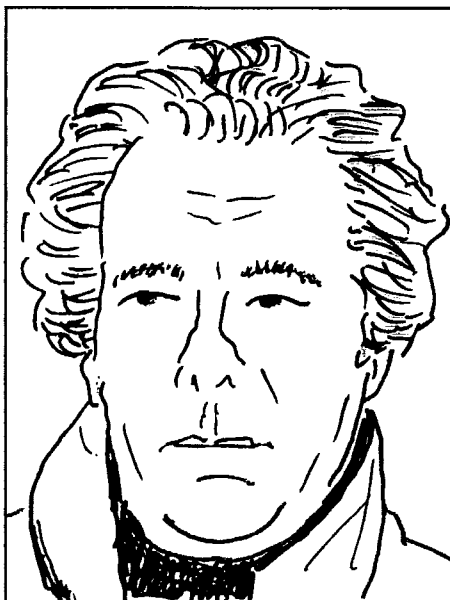
Bien sûr, il trouve aussi que le bateau est devenu plus cher, mais la qualité de la construction est tellement meilleure que le rapport qualité-prix en fait une affaire imbattable face à tous les dériveurs du marché.

Maintenant que Michel court partout en rencontrant tous les équipages de France, il constate que les équipages de pointe se sont considérablement améliorés. Leur niveau technique est beaucoup plus élevé. Il est vrai qu'avec les nombreux nouveaux accastillages permettant des réglages pointus instantanés, leurs qualités techniques se sont développées. Michel dit qu'il a dû

faire un effort important pour se lancer à la poursuite du peloton des spécialistes du Cinquo.

Pendant son absence loin de la 505 Class,

Michel Boiry



il n'est pas resté vissé sur son fauteuil de bureau : champion amateur citadin de ski de descente et champion de France de skate-board.

Des titres comme ceux-là remplissent sa carte de visite, n'est-ce pas ? Si bien que c'est avec une forme physique splendide qu'il est remonté sur notre pur-sang des mers.

Par ailleurs, curieusement, ce gars dynamique a passé patiemment de nombreuses journées à confectionner des maquettes d'avions.

Sa collection actuelle comprend 95 % de la production mondiale des maquettes d'avions : Spitfire, Zéro, Gerfaut, Caravelle, Dornier, Forteresse Volante, Boeing, F15, Morane 230, etc. Toute sa flotte " vole " dans un hangar situé dans un endroit isolé de la Région Alpes-Côte d'Azur. C'est, paraît-il, un musée unique au monde !

Quand vous saurez qu'il possède deux Ferrari et deux Alfa — des voitures de collection bien sûr, pas les derniers modèles du Mondial auto 2002 — le portrait de cet attachant 505iste sera complet.

Bravo Michel !

33^e GRAND PRIX DE L'ARMISTICE

Compte rendu de Jacques RAGUET, Capitaine de la flotte des 505 du CVB

Boite - Toupet, très réguliers, s'imposent avec 11 points de - vant Hay - Gallo, 13 points, et Ravet - Loyal, 16 points, sur sept manches retenues après huit belles courses dans le medium.

Très belle participation pour cette régata de fin de saison sur trois jours avec 24 bateaux 505 sur l'eau sur 27 prévus. Trois bateaux ont déclaré forfait au dernier moment : Christian SILVESTRE était là, sur le parking à Maubuisson, tout seul, car son équipier indemne a été victime de l'aquaplaning et a plié gravement sa voiture en descendant sur Bordeaux. Jacques RAGUET, privé d'équipier, était sur la vedette de Jean-Claude ROUMAILLAC, fin régatier sur 505 dans les années 70, pour assurer la sécurité sur le rond jaune, et enfin le Président Jean-Baptiste DUPONT, cloué au lit par une mauvaise grippe.

DÉJÀ LE CLASSEMENT FINAL !

Samedi temps doux et maussade deux manches par vent d'ouest force 3 à 4

1^{re} manche : départ à 14 heures, à l'arrivée on trouve déjà dans l'ordre le classement final, à l'exception des Rochelais RAVET-LOYAL qui cassent leur drisse de GV au niveau du hook alors qu'ils étaient 3^e.

1 BOITE/TOUPET, voiles françaises LEBIHAN; 2 HAY/GALLO; 3 DOERENBECHER; 4 MARCEL/LEMAUGUEN; 5 LES FRERES BOYER; 6 FOSSARD/ROUCAYROL; 7-FISHER/DELVAUX; 8 NOCLAIN/NOCLAIN.

2^e Manche : 1 BOITE/TOUPET; 2 HAY/GALLO; 3 DOERENBECHER; 4 RAVET/LOYAL; 5 FISCHER/DELVAUX; 6 BOYER frères; 7 SCHULTZ/UTE; 8 SOULIER/CORNU; 9 VEROUL/VEROUL.

LE POT D'ACCUEIL

Dans la soirée, un pot de bienvenue réunissait les régatiers dans le club house.

Dimanche, temps très doux, 19°.

Quatre belles manches de sud ouest force 2 à 4.

3^e manche : MARCEL, avec la fougue de la jeunesse, part un peu avant les autres, il est OCS. 1 RAVET/LOYAL avec des nouvelles voiles superbes de la voilerie INCIDENCE, à La Rochelle; 2 BOITE/TOUPET; 3 HAY/GALLO; 4 BOYER frères; 5 SCHULTZ/ZIEMS; 6 FOSSARD/ROUCAYROL; 7 DOERENBECHER.

4^e manche : SOULIER/CORNU se font disqualifier; n'étant pas là pour se défendre devant le jury de réclamation par les frères BROTSCHI, qui sont les derniers à naviguer avec le petit spi d'origine, ils ont pu constater que ça fait entre 5 et 10 places de perdues par bord de portant!! La bouée de prés était mouillée au 255, pas très loin de la dune. Par conséquent, plus on se rapprochait de la bouée et plus le vent devenait irrégulier en force et en direction. Il fallait impérativement "tricoter" à l'endroit et au milieu en faisant des bords de plus en plus courts, ce qui explique l'étalement de la flotte et les écarts de temps à l'arrivée.

1 HAY/GALLO sur voiles anglaises PIN and BAX ont mené toute la régata; 2 RAVET/LOYAL à 6 secondes; 3 BOITE/TOUPET à 58 secondes; 4-VINCHES/BRIFFOTEAU X à 1mn36; 5 FOSSARD/ROUCAYROL à 1mn47; 6 BOYER frères à 2 minutes; 7DUBE/ROBLIN à 2mn36; 8 SCHULTZ/UTE à 2mn40; 9 VEROUL/VEROUL à 2mn47; 10 MARCEL à 3 minutes.

5^e manche : départ à 14h30, arrivée 15h27. Les trois premiers, BOITE/TOUPET, RAVET/LOYAL et HAY/GALLO se sont bagarés tout au long de la manche avec des cap-vitesses comparables sans pouvoir se séparer. Le spectacle a été très apprécié par les connaisseurs. Ils ont fait le "FAMEUX COUP du TEINTURIER" au reste de la flotte car ils se sont bien "détachés", voir les chronos à l'arrivée :

1 BOITE/TOUPET 57 minutes ;

2 RAVET/LOYAL à 3secondes ;
3 HAY/GALLO à 30 secondes ;
4 BOYER frères à 2 minutes ;
5 FISHER/DELVAUX à 2' 10" ;
6 DOERENBECHER à 3mn ;
7 SOULIER/CORNU à 3' 30" ;
8 SCHULTZ/UTE à 3mn35 ;
9 FOSSARD/ROUCAYROL à 3' 45" ;
10-VEROUL/VEROUL à 4' 10" ;
11-LACOMBE/MARTINEAU à 4' 40" .

6^e manche (4^e manche de dimanche) : le départ vers 16 heures est un peu chaud et il ya trois bateaux OCS : SOULIER/CORNU, BLEUEZ/BONNET et BROTSCHI frères.

Le parcours est réduit à un triangle. Ordre de passage à la bouée au vent : 1 RAVET/LOYAL ; 2 HAY/GALLO à 6 secondes ; 3 LASNIER/LASNIER ; 4 BOITE/TOUPET ; 5 DOERENBECHER ; 6 BOYER ; 7 FISCHER/DELVAUX.

Classement à l'arrivée : 1 HAY/GALLO en 32 minutes ; 2 BOITE/TOUPET à 9 secondes ; 3 RAVET/LOYAL à 15s ; 4 Feti DOERENBECHER à 1mn30s ; 5 VINCHES/BRIFFOTEAU X à 1mn40 ; 6 GUIBBAL/GUIBBAL ; 7 BOYER ; 8 FISCHER ; 9 SCHULTZ/UTE.

LE DINER AU CLUB DIMANCHE SOIR

Nous étions plus de 150 au club house pour l'excellent dîner organisé par l'équipe de bénévoles du CVB menée par BRIGITTE, notre Présidente dynamique. Presque tous les 505 étaient là. Hors d'œuvres variés à volonté puis grillades au feu de bois dans la cheminée du CVB, saucisses et merguez, les fromages, les desserts... Le tout arrosé de BORDEAUX, comme il se doit.

DOUCEUR, GRAND SOLEIL

7^e manche, départ à 10 heures, vent du 280 medium.

Le départ est favorable à la bouée et il ya beaucoup de monde au bon endroit. DOERENBECHER lance son pur sang un peu vite et se fait prendre par la patrouille qui contrôle le départ. Il est bien inspiré de revenir pour réparer. Les trois

premiers bateaux se contrôlent pendant toute la régata. Les places ne changent pas : RAVET/LOYAL qui enroutent toutes les bouées en tête jusqu'à l'arrivée, 2^e HAY/GALLO, 3 BOITE/TOUPET, 4 FISCHER/DELVAUX, 5^e E BOYER, 6 FOSSARD/ROUCAYROL, 7 MUH/KERAUDREN qui ont du mérite car Pierre est mal fichu.

8^e manche, départ à 11 h 20, vent de force 3 à 4. Toute la flotte tire bien à gauche de l'axe central et se contrôle. Le groupe des leaders, composé de 4 bateaux, nous offre un spectacle splendide, les virements de bord s'enchaînent à la perfection, le contrôle des autres bateaux est implacable et sans issue. Les quatre leaders franchissent la ligne en moins de 20 secondes. C'est encore le classement général : 1er BOITE/TOUPET, 2 HAY/GALLO, 3-RAVET/LOYAL, 4 DOERENBECHER ; ensuite , à 3 minutes du premier, un groupe de six bateaux : 5 FISCHER/DELVAUX, 6 SCHULTZ/UTE, 7 SOULIER/CORNU, 8 VINCHES/BRIFFOTEAU X, 9 FOSSARD/ROUCAYROL, 10 THIBERGE/PORTELANCE.

REMERCIEMENTS

Une fois de plus, Jean-Louis TISON, Président du comité de course, aidé par une équipe efficace et bien rodée pour les grandes régates, a officié avec compétence et rapidité. On appréhendait quelque peu de faire régater sur le même rond 24 505 et 50 HOBBIÉ mais, en faisant attention à l'espacement initial, les régates se sont bien déroulées dans l'ensemble. Force est de constater que les HOBBIÉ ne virent pas facilement, la relance est pénible.

Ceci explique que les barreaux de cata tirent les bords de prés à fond à gauche ou à fond à droite, laissant un grand vide au milieu du plan d'eau, là où se délectent les fins barreaux de 505. Suite à cette constatation l'année prochaine on pourra enchaîner sans problème le vent arrière tactique après le premier près.

CLASSEMENT GENERAL APRES 8 MANCHES MOINS UNE

Place	N°	EQUIPAGE	CLUB	Total	1	2	3	4	5	6	7	8
1	8802	BOITE /TOUPET	CV Meaux	11	1	1	2	3	1	2	3	1
2	8564	HAY/GALLO	YCIF	13	2	2	3	1	3	1	2	2
3	1	RAVET/LOYAL	SRR	16	25	4	1	2	2	3	1	3
4	8541	F&I .DOERENBECHER	CNS	37	3	3	7	15	6	4	10	4
5	8687	E&E . BOYER	CVB	37	5	6	4	6	4	7	5	11
6	8687	FISCHER/DELVAUX	CVP	44	7	5	10	11	5	8	4	5
7	8539	SCHULTZ/ZIEMS	DSV	51	10	7	5	8	8	9	8	6
8	8353	FOSSARD/ROUCAYROL	SNB	56	6	15	6	5	9	18	6	9
9	8491	VEROUL/VEROUL	CNV	70	9	9	13	9	10	11	9	6
10	8771	VINCHES/BRIFFOTEAUX	CVSQ	71	15	25	9	4	12	5	18	8
11	8676	BUFFET/ LE MAUGUEN	CVP	82								
12	8742	NOCLAIN/NOCLAIN	CVV	84								
13	8521	GUIBBAL/GUIBBAL	CYVP	87								
14-	8090	BLEUEZ/BONNET	SNB	88								
15	8693	SOULIER/CORNU	SRV	99								
16	8775	DUBE/ROBLIN	CNR/SRR	106								
17	8509	MUH/KERAUDREN	CNVC	107								
18	8007	BROTSCHI/BROTSCHI	TOAYCM	110								
19	8566	THIBERGE/PORTELANCE	CVP	115								
20	8372	LACOMBE/MARTINEAU	SRR/CNR	117								
21	8133	DELILLE/BRILLAUD	CVPM/CNF	129								
22	7931	NOURAUD/TROGER	SRR/CNR	135								
23	8462	LASNIER/LASNIER	YCCA/CVB	139								
24-	bel 8350	DANCKAERT/T&F	CVB	168								

Vous pouvez consulter tous les résultats détaillés de toutes les séries sur le site du CVB < <http://asso.ffv/cvbordeaux>>

REMERCEMENTS AUX COUREURS ET AUX NOUVEAUX SUR 505

Vu depuis la vedette de sécurité positionnée à la bouée au vent, les manches se sont déroulées dans un bon esprit sportif. Il y a eu bien sûr quelques coups de gueule sur l'eau pour se faire de la place ou à terre pour expliquer l'inexplicable, n'est ce pas François et Francis ? Mais ça s'est terminé devant une bière au club house, car il ne faut pas oublier que la régata c'est un jeu et, comme disait un très vieux régatier: " LA REGATE C'EST UNE VIEILLE DAME QUI A ENCORE SES REGLES ". L'histoire ne dit pas qui a payé la ou les bières!

Merci à Francis DOERENBECHER, qui venait d'ALSACE.

Merci aux frères NOCLAIN, qui venaient de VALENCIENNES.

Merci aux deux 505 sudistes de BANDOL.

Merci aux 10 bateaux de la région parisienne.

Merci aux 4 bateaux de La ROCHELLE et de ROCHEFORT.

Merci aux 2/505 de PARELOUP.

Sans oublier les marins de VANNES, LORIENT et du CROUESTY.

Merci à Florence et à Thierry DANCKAERT, sur le BEL 8350, qui ont progressé au fil des manches malgré des voiles un peu fatiguées.

Merci à nos fidèles " allemands de PARIS " sur le GER 8539, Ute et Hendrick.

Merci à tous les autres qui ont fait le déplacement malgré une prévision météo pessimiste pour le week-end.

RENDEZ VOUS A L'AN PROCHAIN !

L'objectif pour le 34e GP Armistice en 2003 sur 4 jours fériés sera de 34 bateaux 505.

MAUBUISSON-BOMBANNES NEWS

Une queue pour une merguez : ça pourrait être un titre pour un polar de San Antonio. Mais non, ce n'est pas le propos ici. Il ne s'agit que du dîner des équipages lors du Grand Prix de l'Armistice au Cercle de la Voile de Bordeaux.

Quand la présidente Brigitte Viaud nous invita à sortir du club-house et à faire la queue dehors pour ensuite nous introduire un à un et passer devant la table du buffet-campagnard où grillaient des merguez, j'ai tout de suite pensé : faire la queue pour une merguez ! Heureusement, la suite est venue très vite : les salades, pâtés, fromages et desserts se sont succédés copieusement. Sur les tables nous attendaient des pichets de rouge-gorge puisé au vignoble voisin.

Bon, ce buffet-campagnard ça change un peu du dîner servi à l'assiette comme le fait habituellement le club. Ce genre de pique-nique, même indoor, est assez convivial et la soirée a été très animée. Le CVB sait organiser ce genre de manifestation avec maestria, comme lors de nos nombreuses grandes rencontres ici (depuis 1958... Ce n'est pas d'hier !). Merci au CVB et à ses gentils membres aussi à l'aise sur l'eau qu'au bord.

La belle nature : une fois passé l'excellent week-end des grandes régates du 11 novembre, je suis monté le lendemain sur la haute dune qui surplombe le plan d'eau et les installations du Cercle. Tous les régatiers étaient repartis : plus de voiture, ni remorque, ni bateau. La belle nature était là dans son plus simple appareil ! Le soleil était alors radieux, le vent du sud

soufflait à 15/20 nœuds, l'atmosphère était pure, le calme régnait dans les pins. De temps en temps une rafale faisait chanter les branches. En bruit de fond continu, j'entendais le grondement de la mer au loin sur les grandes plages du Médoc. Un couple de sympathiques retraités déguisés en chasseurs de champignons faisait sa récolte pour la fricassée du soir. Dans cet environnement de rêve je me serais surpris à jouer du luth ou à déclamer des vers d'Alfred de Musset si j'avais eu quelques dispositions pour la musique ou la poésie. Hélas, je suis loin d'être un troubadour inspiré ! Mais je sais quand même apprécier la belle nature. Cependant la réalité m'obligeait à penser aussi à mon retour vers Paris. L'autoroute me hantait à l'avance. Je me voyais déjà cerné par les camions espagnols et portugais avec leurs écœurantes vapeurs de

Notre Salon Nautique

gasoil. Plus tard je me voyais être prisonnier des feux rouges de la région parisienne, dans la cohue, les encombrements et les fumées cancérigènes, toutes ces choses qui agressent le cœur et attaquent nos petits poumons déjà tout noirs à notre naissance...

Aurai-je un jour le courage d'abandonner ce milieu du diable dans lequel je suis né pour venir courir, tel un jeune faune aux jambes poilues, dans les dunes paradisiaques de Bombannes ? C'est à entrevoir !

Marcel Buffet

L'UCPA de BOMBANNES. Nombreux sont les coureurs du 11 novembre qui ont pu séjourner à l'internat de l'UCPA. Ils n'ont eu qu'à se féliciter du temps passé dans ce lieu magnifique. Les chambres à deux ou quatre lits, situées dans les pins et à deux pas de la plage, sont super-agréables et confortables. Les lits sont corrects et la douche est bien chaude. Le restaurant regorge de nourritures variées et goûteuses. Depuis les hors d'œuvres jusqu'aux desserts, tout est bon. C'est tellement copieux que les jeunes sportifs peuvent se goinfrer tout leur soul (je ne parle pas pour moi, " ça serait trop bête de se bourrer la cantine alors qu'on vient juste de finir sa croissance "). J'étais là, avec Francis et Christine Doerenbecher, lesquels, en alsaciens gastronomes et avisés, se sont régalés (entre autres, ils ont fait une cure de paris-brest débordants d'une bonne crème au café qui dégoulinait le long de leurs babines). L'UCPA : c'est à coup sûr un bon rapport qualité-prix. En plus il y a l'ambiance : " on est entre jeunes ".

J'ai rencontré Philippe Stroh, le sympathique responsable du Centre UCPA, lequel est un ancien du Cinquo. En effet, il a gagné, il y a quelques années, le Grand Prix des Vins de Bordeaux avec Serge Guillaume (champion de France en double sur 505).

LE STAND DES ASSOCIATIONS

Je pense que c'est l'un de nos meilleurs salons nautiques de ces dernières années. Nous (1) avons eu un nombre considérable de visiteurs. Nous les avons reçus non-stop de 9 h 30 jusqu'à 19 heures, même lorsque nous avalions nos sandwiches à la hâte (et à la mortadelle).

Bien sûr, tous nos visiteurs n'étaient pas des acheteurs immédiats de Cinquo. Cependant on a senti comme un " frisson ". Tout d'abord il y a ceux qui d'emblée veulent entrer dans la 505 Class. Là, pour nous c'est le grand plaisir... Ça rappelle les années soixante-70 de grand engouement pour notre dériveur-roi. Le plus souvent, ils veulent entrer avec un bateau d'occasion. Nous leurs avons donné la liste des occasions et nous les avons dirigés aussi vers le très sérieux chantier Dériveurs Services de Saint Malo, qui importe beaucoup de Cinquos d'Angleterre auxquels il donne une allure moderne si nécessaire. Bien évidemment aussi, nous les avons dirigés vers les Cinquos neufs de Paris-Voile.

Ensuite, nous avons vu les amoureux inconditionnels du Cinquo : les anciens 505istes qui versent une larme sur leurs anciennes amours, puis les ceusses qui, jeunes encore, ont toujours leur Cinquo mais font du petit catamaran facile. A ceux là on a tout d'abord essayé de leur faire honte, ensuite on leur a conseillé de moderniser leur 505 en posant en priorité le réglage de quète de mâ, qui est le paramètre le plus important de notre bateau pour naviguer à l'aise dans toutes les forces de vent. On a distribué la brochure bleue " Accastiller moderne ". Puis nous avons vu les jeunes qui voudraient bien avoir un Cinquo mais qui n'ont pas l'argent nécessaire. On leur a conseillé de voir dans les Cinquo pas chers (1 500 à 4 000 euros pour commencer). Ensuite, dans un deuxième temps, on leur a conseillé de pressurer leurs parents afin que ceux-ci consentent à diriger leurs économies vers l'achat d'un Cinquo plutôt que les amasser dans un bas de laine à la banque (Y'a du pognon quoiqu'en disent les pleure-misères. La preuve : avec quel

argent le Crédit Agricole va-t-il payer les 20 milliard d'Euros nécessaires pour acquérir le Crédit Lyonnais ? Réponse : avec les nombreux magots-dormeurs des particuliers).

D'autres visiteurs hochent la tête devant la foulitude des réglages du Cinquo exposé (Duvoisin) " C'est l'usine à gaz " disent-ils. " C'est le bordel " a même lâché une visiteuse bon chic-bon genre. A chaque fois nous avons fait comprendre que tous les bouts étaient là pour donner une plus grande facilité à dompter notre super-bête super-toilée. Nous avons essayé d'être persuasifs en affirmant qu'il était aisé de se servir des réglages et que seul l'éloignement du dériveur dans lequel ils vivaient depuis (trop) longtemps leur donnait l'impression que tout cela était compliqué.

D'autres refusent catégoriquement de faire de la régate. On dirait qu'ils s'en glorifient. Ils en font un point d'honneur comme si se promener sans effort sur l'eau était le " pied du pied ". Pas de contrainte, ni règle, ni effort : " cool ", voici la principale de leurs aspirations (cela me paraît être un reste de post-soixante-huitard sans doute).

Cependant, le succès d'estime est visible. Dans l'ensemble, chez tous nos visiteurs il revient un seul mot unanime et admiratif : " Le roi du dériveur ".

Y'AVAIT DE LA CONCURRENCE

Nos plus grands adversaires sont les grands chantiers commerciaux qui présentent six ou sept dériveurs de toutes tailles et les chantiers qui ont un éventail de petits catamarans (tous les 10 cm le plus souvent). Ceux-ci ont souvent la faveur d'un public trop apathique à mon goût, car avec ces petits engins on peut aller sur l'eau avec facilité. On peut aussi avoir là l'impression que l'on devient rapidement un marin. " On se caresse le nombril ! ". Ces marins d'opérette n'ont pas encore compris le ridicule de leur situation. Je les compare à des cyclistes enfourchant une bicyclette avec deux petites roues latérales qui évitent la chute aux gosses débutants.

En conclusion, je pense quand même que, petit à petit, nous allons en France vers une reprise du dériveur. Cependant, on est encore loin du dynamique niveau du dériveur nordique, allemand et britannique.

Quant à Dominique Lambard, l'animateur de la Section Rétro, il a eu quelques belles touches qui devraient augmenter le parc des reliques de la Classe.

Pour la convivialité, un cocktail, préparé par Dominique, à base de Kir et de petits pâtés a réuni quelques copains le samedi soir. On en a profité pour remettre le nouveau trophée-challenge du meilleur équipage mixte au National à Ute Ziems et Hendrik Schultz. Ils prennent la suite des alsaciens Carole Blattner-Philippe Blanchard, les précédents lauréats 2000 et 2001.

Marcel Buffet

ENFIN LA CASSETTE-VIDÉO DU MONDIAL 1999

Stéphane Cerbelle vient d'accoucher du master-vidéo du Mondial de Quiberon. Ceci après 3 années de gestation. Ça a été long ! " Mieux vaut tard que jamais ! " Cependant il ne faut pas croire que les images de 99 soient démodées. Jean-Luc Muzellec et moi avons sélectionné 80 minutes des plus belles séquences. Souvent nous avons choisi des images où l'on peut voir, côte à côte, d'une part des manœuvres rapides et réussies et d'autre part des manœuvres lentes et loupées. Nous avons fait un peu dans le genre pédagogique.

Notre président Jean-Baptiste trouve que ça mériterait des commentaires. C'est vrai, mais c'est un gros boulot pour des glan-deurs comme nous, et puis ça retarderait d'autant les envois.

Nous pensons avoir être prêts pour fin janvier (prochain quand même). Tous les participants au Mondial recevront gratuitement la cassette (ceux qui ont changé d'adresse seront bien avisés de prévenir le secrétariat). Les autres qui veulent la cassette nous enverrons un chèque de 10 euros (prix coûtant poste comprise).

Marcel Buffet

1 : CEUX DU STAND 505

Robert Comte se montre toujours " l'infatigable ", depuis l'installation du stand jusqu'à son démontage (15 jours non-stop !). Dominique Lambard, quant à lui, a été bien présent avant et après un lumbago tenace

passé dans son lit.

Il a déployé un véritable talent de vendeur. Stéphane Cerbelle et Serge Gubri ont mis à profit des breaks dans leur boulot pour fonder donner des coups de main au stand par épisodes.

Christian Maréchal est venu aussi dans ses temps libres (toute son énergie d'électronicien est mise à la recherche d'un job). Notre président Jean-Baptiste Dupont a amené son beau Cinquo Duvoisin de Bretagne pour l'exposer sur notre stand.

LES EQUIPIERS EN SOUS-EFFECTIF

par Marcel Buffet

Lors d'une discussion que j'ai eue avec Hendrik Schultz, il me faisait part de son étonnement qu'en France les équipiers soient difficiles à trouver. Alors qu'en Allemagne les équipiers abondent pour monter sur Cinquo.

Pourquoi n'y a-t'il pas assez d'équipiers chez nous en France ? Tous les jours cette question m'habite.

LE MANQUE D'ÉQUIPIERS EN FRANCE

La remarque d'Hendrik m'oblige à réfléchir : c'est typique de la France, elle est devenue une nation orientée vers le solitaire. Il faut l'admettre.

On le remarque : dès le plus jeune âge la Voile propose chez nous des bateaux en solitaire : Optimist, Europe, Laser.

A l'inverse, à l'étranger, les jeunes montent souvent sur des bateaux barrés par leurs parents. Ils prennent donc l'habitude de naviguer en compagnie. Bien sûr il y a en France des Doubles pour les jeunes : l'Equipe par exemple, qui ressemble à un Mini-Flying Dutchman et le 420. Malheureusement on en voit peu.

Qu'on se rappelle les grandes années du dériveur : en France, dans les années soixante et 70, il y avait beaucoup d'adultes sur 420. Ils régataient en famille. Ça remplissait les clubs et tous les plans d'eau de rivières, de lacs et de mers. Cette façon de régater à deux a disparu. Maintenant il suffit d'apercevoir un adulte sur un 420 pour le trouver ridicule comme si l'adulte était devenu un écolier attardé.

LES BONNES RAISONS DE DEVENIR ÉQUIPIER SONT NOMBREUSES :

1. Le gars qui est trop lourd pour être barreur, 2. trop fauché pour pouvoir devenir propriétaire d'un bateau, 3. il n'a pas de voiture, 4. il aime la voltige, 5. il a de la force physique à revendre.
2. Nombreux sont les jeunes régatiers qui devraient s'intéresser à la situation d'équipier. Venir dans la série des 505 par exemple, où l'équipier idéal pour nos grandes régates internationales est : 1m90 - 90 kg. Je vois beaucoup de jeunes qui ont, ou laissent prévoir ce gabarit. Extraordinairement, le Cinquo supporte à l'aise un équipier pesant 90 kg même dans la force 1. A partir de force 3 son poids est le bienvenu ! Plus lourd (95-100-105 kg), c'est super bon pour les vents

au-dessus de force 3 mais bien trop lourd dans les nombreux petits airs (du calme à la force 2,5).

Le bureau de recrutement est ouvert à bras ouverts !

Peut-on compter sur les écoles de voile pour former des équipiers : non ! Elles ne forment plus d'équipier. Curieusement, en France, les flottes de bateaux-école sont exclusivement composées de petits catas solitaires ou doubles. Comme je m'en étonnais, il m'a été répondu que les écoles répondaient à la demande. Les jeunes veulent du cata ! J'en doute.

Mon opinion est que les jeunes français ont été dirigés :

1. par la pub énorme des constructeurs de catas (pub reprise par les journalistes qui renvoient l'ascenseur aux constructeurs des 70 catas différents qui existent sur le marché de la voile légère).
2. On leur a dit que le pied c'était le " plaisir fun vitesse ". Je ne vois pas pourquoi la finesse des évolutions, l'utilisation des fines variations du vent et la virtuosité des nombreux ajustements des voiles seraient démodés.
3. Un mouvement " Loisir " a été créé. Ce "cool" éloigne les jeunes de la compétition
4. Les écoles optent pour la facilité. Elles peuvent offrir à tout un chacun la certitude de faire des progrès rapides pour tenir sur l'eau (les catas-écoles, faut bien le dire, sont un peu des pontons stables).
5. Une autre pub " La voile : c'est facile " Hum ! En ponton, oui !
6. Plus pernicieux encore, mais là je ne le dis pas trop fort pour ne pas soulever un tollé dans les écoles : les catas sont les bienvenus en école car ils demandent moins d'efforts de surveillance par rapport aux dériveurs qui, eux, chavirent plus souvent. Plus encore, mais j'le dis encore moins fort, la majorité des moniteurs ne connaissent rien au dériveur en double.

ALORS ?

Que nous amènent ces enseignements simplistes ? Réponse : Que des faux équipiers dans la plupart des cas. C'est évident que les élèves sortent de là avec un brevet de compétence trouvé dans une pochette-surprise. En tout cas, bien loin des compétences qui sont demandées pour équiper un dériveur. Tout l'ABC de l'équipier de Cinquo est à

apprendre. Pourquoi ne ferions-nous pas, nous-mêmes, l'école du dériveur ? Embarquer un équipier débutant et lui faire connaître les joies de la régate en dériveur serait la meilleure solution à notre problème. Cependant, pour le premier cours il faudra choisir un jour où la mer et le vent seront cléments.

Une autre solution : aller chercher des équipiers chez nos voisins anglais ou allemands. Les rapprochements de l'Europe Unie devraient faciliter les contacts. (N'est-ce pas Serge Gubri ? Qui est allé chercher en Angleterre l'équipier idéal, Mathieu Bristow, pour courir le National de Brest). Où est le temps béni où les jeunes français avaient déjà fait progressivement leurs classes sur Mousse, 420, et 470 avant d'embarquer sur Cinquo ? C'était un temps où l'on galvanisait les jeunes par des activités souvent ardues. Exalter le style " cool " n'est pas une bonne solution.

LA COMPÉTITION FAIT PEUR

La compétition, que nous prônons, demande beaucoup d'efforts (contrairement à ce qu'offre la pub cool) surtout si l'on veut rejoindre rapidement le peloton des spécialistes.

En plus de la parfaite connaissance des nombreux réglages qui permettent d'aller plus vite que les autres, il y a l'étude des règles de course qui sont aussi un des paramètres importants de la régate. Nos règles sont très contraignantes à apprendre. Il y a x pages d'une écriture serrée. Ça peut rebuter celui qui veut réussir vite-vite. Mais tout peut s'apprendre, comme nous l'avons fait. La crainte de commencer la compétition par le bas du tableau est aussi une hantise.

POUR LES PLUS VOLONTAIRES

Notre monde moderne français veut que l'on touche à tout sans approfondir. Alors, se lancer dans l'étude des réglages d'un dériveur de hautes performances est une démarche peu commune et, sans aucun doute, réservée aux plus volontaires. Pour nous qui vivons le dériveur de compétition depuis notre tendre enfance nous n'avons pas ces inquiétudes.

En conclusion, si jamais nous sommes en contact avec un " téméraire " qui veut tâter du Cinquo, il faut tout faire pour l'aider.

VIVRE LE 505 AUTREMENT... À SEINE-PORT

par Christian MARTENOT, FRA 8704

A Seine-Port, dans un petit village de Seine-et-Mame, à une cinquantaine de kilomètres au Sud-Est de Paris, tous les dimanche une dizaine de cinq se tirent la bourre.

Je ne suis pas en train de vous dire que vous avez manqué l'étape incontournable du circuit français, mais je voudrais simplement vous faire partager notre façon de vivre le 505 au Cercle de la Voile de Seine-Port.

Certes, nous sommes loin des grands frissons engendrés par les longs bords de large sous grand spi où le sel nous pique les yeux car notre plan d'eau c'est : la Seine.

En regardant le plan d'eau, j'ai moi même du mal à croire qu'il s'agit du même fleuve que je longe tous les soirs en rentrant de mon travail parisien.

En amont de Paris, la Seine est belle, les berges boisées, l'eau est claire et de plus en plus poissonneuse. On voit même le fond à certains endroits!

Vous me direz, il s'agit tout de même de la Seine avec ses caractéristiques : un plan d'eau étroit, un vent capricieux, du courant. Il est effectivement impossible de lancer des parcours olympiques mais les bananes font partie de notre quotidien.

Tout est donc complètement différent sauf la passion que nous avons en commun pour ces bêtes de vitesse que nous cherchons sans cesse à régler et l'esprit de compétition qui nous animent.

Le CVSP est un club d'amis et adapté à la famille où les membres ont plaisir à se retrouver et à régater. Outre les 505, des régates d'Optimist, de 420, de Laser, de Tempest et de Micro ont lieu en parallèle. Cette diversité permet à chacun de naviguer dans les conditions qu'il recherche. Papa fait du cinq, maman papotte avec les copines et le petit fait de l'Optimist avec le moniteur!

L'ambiance à terre y est également très sympa paraît-il. Depuis la pelouse on peut suivre les régates, les commenter avec les autres, bronzer, lire...

Vous connaissez sans doute le CVSP pour sa gastronomie. Eh bien, nous entretenons cette réputation grâce à Martine qui nous prépare un bon déjeuner dominical.

Pour en revenir à nos moutons, il est vrai que les cinq du club des "néophars" (dixit Philippe Boite) sont loin de la course technologique à laquelle vous participez. Vous aurez du mal à trouver du carbone, du plomb, des grands spis, des dérives orientables et des numéros de voile à 4 chiffres! Cela dit, sur le plan d'eau, tous les bateaux ont leur chance. Les plus vieux bateaux comme les plus récents, les petits gabarits comme les plus lourds, les équipages mixtes comme les autres. De plus nous avons un trésor de guerre qui est également la plus grande fierté du CVSP : ses trois équipages très prometteurs d'une moyenne d'âge de 16-17 ans, qui naviguent tous

les week-end en 505 et qui sont très impatientes de rivaliser avec l'élite nationale...

En fait, je dresse un tableau volontairement critique de notre flotte car, ces derniers temps, des bateaux récents fraîchement arrivés provoquent des pulsions dépensières auprès des propriétaires de vieux cinq. On retrouve ainsi le 8456, le 8276, le 8704 et dernièrement le 8545 au sein du CVSP. Vous les avez certainement déjà vu sur les lignes de départs de régates nationales et internationales et je pense que vous les verrez de plus en plus.

Vous l'aurez compris, le CVSP est extrêmement dynamique dans ses activités 505 internes et va mettre l'accent pour s'illustrer d'avantage à l'extérieur.

Cette année, lors du national 505 à Brest, 5 bateaux du CVSP ont fait le déplacement.

Pour la saison 2003, je suis persuadé que 4 à 5 bateaux du CVSP participeront régulièrement aux régates nationales.

Si, entre deux régates officielles, vous souhaitez nous rendre visite, nous vous réserverons le meilleur accueil.

Vous trouverez toutes les informations nécessaires pour nous rejoindre sur notre site Web <<http://asso.ffv.fr/cvsp>> ou en me contactant au 01 43 67 15 43.

A quand le Challenge du CVSP au calendrier de la 505 Classe ?

Bon vent et à bientôt sur l'eau...

Christian Martenot

Fortune de mer

Le Français est ainsi fait qu'il rit facilement du malheur. Celui des autres en particulier. S'il n'a pas de malheur à se mettre sous la dent, il en invente.

Je n'échappe pas à la règle quand je pense que la petite reine mer, Hellen Mac Arthur, aurait très bien pu chavirer lors de la grosse tempête de la Course du Rhum. Bien sûr, j'aurais fait un entrefilet dans notre feuille de chou. Entrefilet que j'aurais bien évidemment intitulé : L'ANGLAISE CAPOTE. En plus, avec l'arrivée de Mike Golding, j'aurais pu faire un deuxième titre : " OUF ! LES ANGLAIS ONT DÉBARQUÉ "

La demi-coque de Voiles et Voiliers

Traditionnellement, la revue nautique *Voiles et Voiliers* reçoit les représentants des classes de dériveurs au Salon Nautique pour un petit déj'. Traditionnellement aussi, les sympathiques journalistes sportifs de cette grande revue nous remettent une demi-

coque du classe J " Endeavour ".

La demi-coque 2002 sera destinée à être le nouveau trophée-challenge Pierre Ligneul, qui récompense le meilleur équipage du National dans les manches impaires.

Les premiers noms gravés sur ce trophée qui remplace l'ancienne cruche sont Philippe Boite-Fabrice Toupet (l'ancien pichet-cruche restera exposé au magasin de Paris-Voile).

Michel Boiry

Tous les 505istes connaissent Michel Boiry. Le jour J où il a dit adieu au travail, il a commandé un 505 Duvoisin flambant neuf, revenant ainsi à son premier amour de jeunesse : le 505. (bien sûr il y a Florence aussi). A part quatre sorties en Vaurien, il n'a jamais connu d'autre dériveur que le Cinq.

(NDLR. De même en ce qui concerne sa vie privée, à part 4 sorties en Vaurien il n'a jamais connu que Florence... Je suppose !) Depuis, avec son Cinq vert anglais et jaune citron très reconnaissable, il est de

toutes les épreuves de notre calendrier sportif.

Quoique discret et tranquille, il est constamment à l'écoute de la vie de notre Classe. C'est comme cela qu'il s'est proposé pour concevoir notre prochain Guide du 505. L'ancien Guide, institué par le président Jean-Luc Muzellec, a été diffusé à trois mille exemplaires. Il est maintenant épuisé. Des retouches, des compléments vont être apportés sur le nouveau Guide et de nouvelles photos vont être choisies. Michel travaille sur le sujet avec Christian Vallaud. Tous deux pensent pouvoir être prêts en février 2003.

PROGRAMME INTERNATIONAL

Mondial 2003 à Malmö en Suède :

Pré-World 22-23-24 juillet,

World du 26 juillet au 1er août.

Mondial 2004 à Santa Cruz aux USA,

Championnat d'Europe en 2003 à Pula (Mer Adriatique - Croatie),

Mondial 2005 en Allemagne.

505 WORLDS 2003, MALMÖ, SWEDEN

PRELIMINARY NOTICE OF RACE

INTERNATIONAL 505 CLASS

2003 International Swedish Championship (Pre Worlds)

July 21 - 24

and 2003 International 505 Class 48th World Championship

July 25 - August 1

Malmö Segel Sällskap (MSS)

Smabatshamnen, S 21612 Limhamn - Sweden

•**1. ORGANISING AUTHORITY** The Organising Authority for the regatta is Malmö Segel Sällskap on behalf of the International 505 Yacht Racing Association and the Swedish 505-Class Association.

•**2. RULES** The Championship will be governed by : - the ISAF Racing Rules of Sailing (RRS) - the rules of the International 505 Class Yacht Racing Association (except as any of these are altered by the sailing instructions) - and by the sailing instructions - if there is a conflict between languages, the English text will prevail.

•**3. AMENDMENTS** The Organising Authority reserves the right to amend this notice of race. Any changes before 2003 May 1st will be published on the regatta website. Subsequent changes will also be posted on the regatta notice board.

•**4. ADVERTISING** The regatta will be classified as a Category C Event in accordance with Appendix 1 of the RRS and the Prescriptions of the SSF. Competing boats may be required to display advertising of the Event Sponsor, on each side of the boat, on the forward 25% of the hull.

•**5. ELIGIBILITY** Competitors shall meet the requirements of RRS Appendix 2, be members of the International 505 Class Yacht Racing Association and have paid the entry fee for the regatta. Each participating boat shall be insured with valid third-party liability insurance. The Organising Authority will not stipulate a maximum number of entries?

•**6. ENTRIES** Entries, together with full payment of entry fees, shall arrive to the address shown on the Entry Form, before June 1st 2003. Entry fees are 500 Euros per boat. This includes entry for both regattas, and also entry to all social events. A late entry fee penalty (100 Euros) will be payable on entries received after June 1st 2003.

•**8. REGISTRATION** Registration will take place at the Regatta Office, Malmö Segel Sällskap Clubhouse, as follows : Monday July 21 to Friday July 25, 10h00-18h00.

•**9. MEASUREMENT** Measurement will take place at the Club-

house area as follows : Thursday July 24 10h00-16h00, Friday July 25 10h00-18h00. A valid International 505 Class measurement certificate shall be presented for each boat. No more than two suits of sails and two sets of spares may be presented for measurement. Boats may be subject to further inspections during the regattas.

•**10. SAILING INSTRUCTIONS** A printed copy of the sailing instructions for each championship will be available upon registration at MSS. Electronic copies may be available earlier on the regatta website.

•**11. COURSES** The courses will be detailed in the sailing instructions. Gate start will be used except in extreme circumstances.

•**12. SCORING** The Low Point scoring system, Appendix A of the RRS, will apply. A Minimum of three races shall be completed to constitute the World Championship (The International Swedish Championship 4 races).

•**13. JURY** A National Jury will be constituted for the International Swedish Championship. An International Jury will be constituted for the World Championship in accordance with Appendix M of the RRS and the decisions of the Jury will be final in accordance with RRS 704. The right of appeal is denied

•**14. PRIZES** Prizes will be awarded for the International Swedish Championship as follows : - The Championship's plaques to the top 3 Crews.- M SS prizes to the top 10 Crews Prizes will be awarded for the World Championship as follows : - The top ten Crews overall - The first female crew - The first youth team, both under 25 years age (Juni 1 2003) - First boat overall with no discards - Last boat overall which finished all heats - "Daily first prize" to the heat-winners will be presented every day.

•**15. ACCOMMODATION** Malmö Tourist Office phone +4640341200. Hotel booking +4640109210, fax +4640109210, email webbsite: <<http://www.malmo.se/turist>>. Tents and Caravans may be placed in the Marina in reserved areas. Please contact the Race Office.

•**16. INFORMATION** For further information please visit MSS website or send an email to the Race Office. You can also contact the Swedish 505 associations at the website <www.hem.passagen.se/waterat/>

•**17. RESPONSIBILITY** Malmö Segel Sällskap accepts no responsibility for injury or loss of life to participants or to others, or for loss or damage to any boat in a race or regatta organised by the Club nor for any other loss or damage resulting from or attributed to the race or the regatta.

•7. SCHEDULE OF EVENTS

Monday July 2	Registration Pre Worlds and Worlds starting
Tuesday July 22	Pre Worlds 2 races scheduled, First Warning signal 12.00
Wednesday July 23	Pre Worlds, 2 races scheduled
Thursday July 24	Pre Worlds, 2 final Races scheduled. Price giving Pre Worlds
Friday July 25	Registration Worlds, Welcome Party and Opening Ceremony
Saturday July 26	Worlds, 1 race scheduled, First Warning Signal 1400 "Daily first & Swedish Barbecue Evening"
Sunday July 27	Worlds, 2 races scheduled, First Warning Signal 1200 "Daily First & Happy Hour"
Monday July 28	Worlds, 1 race scheduled. "Daily first & Happy Hour" Annual meeting 505
Tuesday July 29	Worlds, 2 races scheduled. "Daily First & Happy Hour"
Wednesday July 30	Worlds, 1 race scheduled. "Daily First & Happy Hour"
Thursday July 31	Worlds, 1 race scheduled. "Daily First & Happy Hour"
Friday August 1	Worlds, 1 race scheduled. Price giving Worlds and Swedish Dinner Party 19h30. No Warning signal will be given after 1500 on the the last day of racing .

505 FRANCE BULLETIN N°122

Directeur de publication :
JEAN-BAPTISTE DUPONT
Rédacteur en chef : MARCEL BUFFET
Rédacteur en chef adjoint :
PHILIPPE BLANCHARD
Caricatures et dessins :
MARCEL BUFFET
Lecteur : PHILIPPE BLANCHARD
Mise en page : DANIEL NOTTET
Adresses : ROBERT COMTE
Ont participé à ce bulletin :
PHILIPPE BLANCHARD, MARCEL BUFFET,
JEAN-BAPTISTE DUPONT,
CHRISTIAN MARTENOT,
ETIENNE PORTELANCE, JACQUES RAGUET,
UTE ZIEMS.

LA MEILLEURE FAÇON DE FAIRE LE NŒUD D'ÉCOUTE SUR LE SPI

par Marcel Buffet

Le nœud de point d'écoute du spi, surtout s'il est apparent extérieurement, risque d'attraper la cargue lors de l'amenée du spi dans l'avaleur (fig. 1).

Si c'est le cas, c'est la cata ! La cargue enfourne le point d'écoute en premier alors que, au contraire, les points d'écoute doivent entrer en même temps que le point de cargue pour que la manœuvre soit parfaite. Si un des points d'écoute entre tout de suite, il sera impossible d'avalier le spi ensuite (surtout s'il y a une boule de réglage de tangon sur le bras). Alors, dans le meilleur des cas, le spi ne fera que de traîner dans l'eau. Au pire, le spi passera sous la coque. Dans ce dernier cas de figure, on peut dire adieu pour une place d'honneur ! Que celui à qui ce n'est pas arrivé vienne me le dire droit dans les yeux.

Dans ce cas énervant, y'a de quoi perdre son calme : c'est la faute à qui ? Bon ! Disons, pour ne pas le nommer, que c'est la faute à celui qui n'a pas bordé la cargue avant la rentrée du spi. En effet, la cargue peut se prendre (surtout si elle est trop longue) dans le nœud de l'écoute juste au point d'écoute du spi. Il faut tirer sur la cargue, qui vient alors se placer normalement au centre du spi (fig. 2). OK, là on peut avaler la voile sans problème. Pour éviter l'accrochage interpestif sur le point d'écoute il faut minimiser la taille du nœud de point d'écoute. En plus il faut cacher le nœud derrière l'anneau. Pour cela :

1. Tout d'abord la chose à ne pas faire : passer l'écoute dans l'anneau et faire un nœud derrière (fig. 3). Inconvénients : le nœud, souvent pas assez gros, passe dans l'anneau sous l'effet d'une grand traction. Plus grave encore, l'anneau s'arrache et le tissu se déchire. Là, " on peut bâcher ".

2. Le mieux est de faire le tour de l'anneau de point d'écoute afin de tirer bien dans l'axe. Mais il ne faut pas faire n'importe quel nœud : le nœud de chaise et le nœud plat en huit accrocheront la cargue à coup sûr.

Ils sont donc à proscrire.

3. L'idéal : il faut faire comme suit (fig. 4) : passer l'écoute dans l'anneau en l'introduisant de l'intérieur vers l'extérieur. Faire un nœud simple en bout de l'écoute. Le repasser dans l'écoute par un nœud simple en ayant soin de mettre la queue du bout en l'air. Serrer fortement. Parions qu'une fois caché derrière l'anneau, ce nœud invisible ne risquera pas d'accrocher la cargue.

4. Le tour est joué ! Bonne régate !

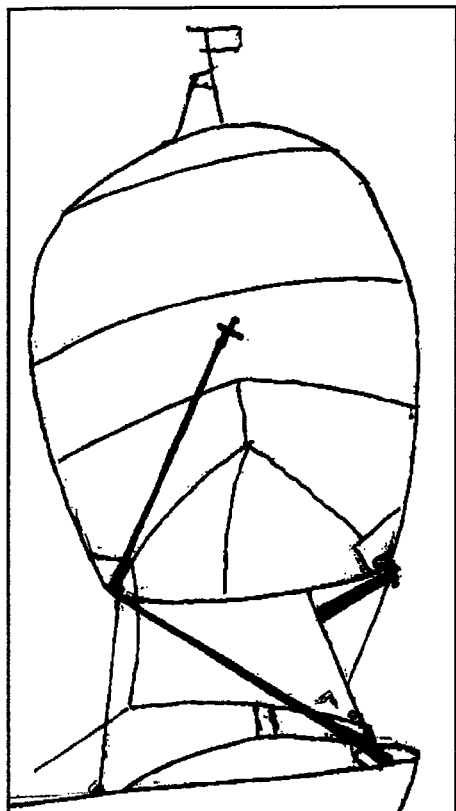


Fig. 1

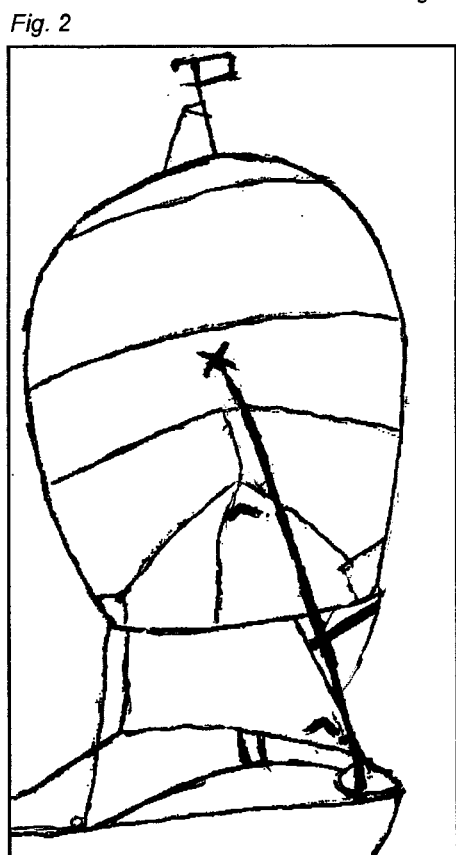


Fig. 2

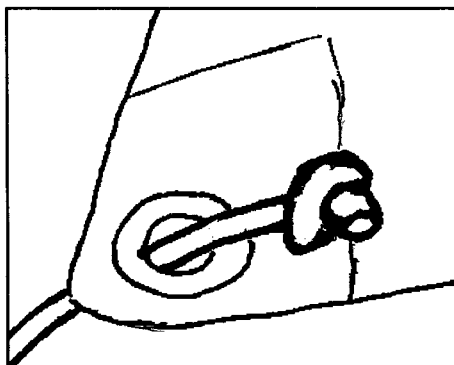


Fig. 3

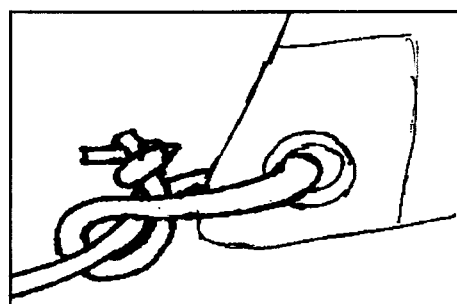


Fig. 4

VOILES 505

LE BIHAN VOILES France, 68, av. de l'Odéon, 29 950 Bénodet. TEL 02 98 57 18 03
FAX 02 98 57 14 16

Et chez PARIS-VOILE.

2 GV proposées, l'une en Dacron, l'autre en Kevlar, lequel garde sa forme très longtemps (+200 euros). La fenêtre est très large, dans le style panoramique. La coupe convient aux mâts Proctor D et Z Spars.

2 focs, l'un en Dacron, l'autre en Kevlar (+100 euros). Fenêtre extrêmement large, très panoramique. Le dacron est là plus souvent employé car plus résistant lors du raguage sur le mât. Cependant le Kevlar garde sa bonne forme longtemps.

N.D.L.R. : les voiles blanches en Dacron sont plus jolies sur l'eau. Les voiles en Kevlar ont un aspect plutôt noir, pas très esthétique à notre avis, mais " ça fait course ", en plus la GV est très légère.

2 spis. Tous deux sont aux dimensions " nouvelle jauge ". Deux tissus : l'un en Nylon, l'autre en Polyester laizes collées (25 euros).

2 coupes : l'une classique, assez creuse, convenant au portant 20° du plein vent arrière, l'autre " Jumbo " plus large encore mais plus plate convenant au portant 30° environ du plein vent arrière (la distance parcourue est plus longue c'est vrai mais le planning y est plus démentiel).

LISTE NOMINATIVE DES MEMBRES 505 POUR 2002

Muriel Agrapart, Pascal Aubin, Jean-Philippe Artielle, Carole Blattner, Philippe Blanchard, Jean-Pierre Boitard, Guillaume Belin, Bernard Blondy, Philippe Boite, Alain Boite, Michel Boiry, Marcel Buffet, Gérard Brunfaut, Eric Brun, Laurent Bernadac, Emile Buisine, Louis Blanchard, Thierry Buand, Philippe Barbier, Christophe Bochu, Thomas Beauvillain, Yann Brotschi, Emmanuel Boyer, Etienne Boyer, Guy Bonin, Philippe Chervet, Antoine Corbière, Roger Chabaud, François Croizet, Pierre-Jérôme Coulmin, Jean-Philippe Chartier,	François Cornu, Gilles Carvallo, Samuel Carvallo, Laurent Camusson, Bertrand Commeil, Jean-Pierre Catinat, Alain Chartier, Jacques Cavalié, Pierre Coindreau, Jérôme Demoment, Michel Dombret, Christian Diaz, Jean-Baptiste Dupont, Francis Døerenbecher, Aubin Døerenbecher, Ivan Døerenbecher, Bernard Dugrip, Alain Doloy, Olivier Dupuy, Jean-Charles Dupire, Jérôme Delvaux, Philippe Duquesne, Jacques Decottignies, Thibault Di Pède, Bernard Edel., Patrice Feuvrier, Robert Fossard, François Fischer, Jean-Jacques Granchamp, Jean Gauvain, Bertrand Géraud,	Philippe Goubault, Jean-Louis Gaspard, Serge Gubri, Claude Got, Bertrand Guilbert, René Gautier, Pierre-Jean Gallo, Fred Grosheny, Jean-Louis Guibbal, Georges Gadel, Thierry Grislain, Jean-Yves Guillemonat, Samuel Hédouin, Laurent Haÿ, Marc Jouanny, Nicolas des Jamonières, Yves Jambon, Isabelle Jambon, Dominique Keraudren, Gaël Le Mauguen, Xavier Lacombe, Dominique Lallemand, Dominique Loppin, Dominique Lambard, Robert Lehmann, Antoine Lortat-Jacob, Michel Léopold-Léger, Philippe Lucienne, Eric Loarer, Jérôme Legeai, Adrien Lasnier,	Christophe Lepesqueux, Benjamin Lasnier, François de Lisle, Gilles Lasnier, Eric Lemarignier, Yan Le Hégarat, Bertrand Loyal, Denis Liquière, Olivier Le Borgne, Grégory Mercier, Bernard Monichon, Pierre Muh, Christian Maréchal, François Molisset, Bernard Monet, Didier Mille, Jean-Luc Muzellec, Michel Nédellec, Jean-Pierre Noclair, Jean-Marc Noclair, Philippe Noclair, Daniel Nouraud, Graig Norgate., Bernard Oriac., Jean-François Paget, Clément Ponray, Patrick Perrault, Bernard Paternault, Christian Pauchet, Alain Prael, Jean-Guy Puissant,	Yves Pierre, Alain Paget, Eric Quémard, Patrick Ricci, Patrice Rouannet, Dominique Rouanne, Marc Riot, Jacques Raguët, Michel Rimbart, David Ravet, Patrick Savignac, Pierre Soulier, Serge Sicot, Nicolas Serres, Christian Silvestre, Adrien Silvestre, Didier Sotty, Jean-Georges Silbert, Mathieu Tesson, Gérard Tilly, Xavier Tilly, Cyril Thibaud, Fabrice Toupet, Eric Vassor, Christian Vallaud, Antoine Victor, Bruno Vaniekaud, Frédéric Véroul, Jean-Jacques Véroul, Gilbert Vinches, Pascal Vincensini.
---	---	--	---	---

CALENDRIER 505 POUR 2003

11/12 janvier	entraînement Sarzeau	2/5 juillet	National à La Rochelle
25/26 janvier	entraînement Sarzeau	12/14 juillet	libre
8/9 février	entraînement Sarzeau	22/24 juillet	Pré-World à Malmoe (Suède)
1/2 mars	entraînement Sarzeau	26 juil/1er août	World à Malmoe
8 mars	Pré-Viry	30juil/3 août	Open à Douarnenez
9 mars	Vrai-Viry	15/17 août	Ile aux Moines
15/16 mars	libre	22/24 août	Nieuwpoort Europa Cup
22/23 mars	Yacht Club du Der	30/31 août	Vassivière
28/30 mars	National Eaux Intérieures Troyes	6/7 sept.	Spéciale 505 à Plobsheim
5/6 avril	libre	13/14 sept.	libre
12/13 avril	Morges en Suisse	18/21 sept.	British National à Plymouth
18/20 avril	Europa Cup au Y.C.Cavalaire	20/21 sept.	USAM à Brest
26/27 avril	libre	27/28 sept.	National Belge à La Platte-Taille
1/4 mai	La Baule	4/5 octobre	Régional à Valenciennes
17/18 mai	Coupe des Huîtres à Sarzeau	11/12 octobre	libre
24/25 mai	Rassemblement Rétro à Dennemont	19 octobre	C.V.Moisson-Lavacourt
29mai/1er juin	Gd Prix à Maubuisson	25/26 octobre	C.V.Paris
7/9 juin	Semaine de La Rochelle	1/2 novembre	Y.C. Carnac
14/15 juin	Régional Midi-Pyrénées à Pareloup	8/11 nov.	Gd Prix à Maubuisson
21/22 juin	libre	11 novembre	C.V.Valenciennes
28/29 juin	C.N.Pénestin	16 novembre	Viry-Cinquo

LICENCE FÉDÉRALE

Pas de temps à perdre : dès le début mars la licence FFV sera exigée (signée par un médecin bien sûr et avec tampon) par les orga-

nisateurs de régates (Viry le 8 mars). Bien entendu, si l'on s'entraîne il faut être licencié pour être assuré. C'est donc urgent !

A quelques minutes du départ la position du régatier sans licence FFV (ni tampon médical) n'est pas enviable.

BATEAUX D'OCCASION

mise à jour en février 2003

7191 Galetti 1979, 3049euros: Coque bois peinte, pont caissons bois vernis, 2 jx voiles, 1 spi, accastillage Harken, remorque et misalo. 03 89 71 87 09

7266 Galetti 1981, 2287euros: Coque rouge, pont et cockpit en bois vernis, 2 jeux de voiles, remorques et mise à l'eau visible à Plobsheim/Strasbourg. Guy Degrève 1a bd Gambetta 67000 Strasbourg tél 03 88 36 77 59

7323 Rondar Prix : 3049 euros (juin 2002). Pont bois, GV, fo, spi, taud dessus. Remorque combinée neuve. Dériveurs Services à St Malo, 13, Bd de l'Espérance, 35400. Tel.02.99.82.37.00 fax 02.99.81.88.98. <http://deriveurservices.com/> e mail deriveurservices@libertysurf.fr

7491 Prototype type Parker 1982, 6860euros: Coque sandwich, tout Kevlar et epoxy, poids mini de la jauge, accastillage Harken, mat superspars, GV et foc Mylar Ullman, spi neuf, taud remorque, Boatique diffusion 26 rue de Gal Gillon, 92120 Montrouge 01 46 57 42 42Il s'agit du bateau d'Edouard Koch achete a Owen. C'est un bateau prototype tres rigide, rapide et léger. Les lignes d'eau sont celles du Parker. Bateau sans avaleur de spi.

7831 Kyrwood 5335euros: TBE 2 mâts Goldspars, 2 bômes, 3 GV Solatges, 2 focs, 2 spis, 2 gouvernails dont un relevable, remorques route et misalo. Serge Sicot 05 56 36 53 51. Visible en Gironde.

7940 Kyrwood , 4500euros: excellent état-léger. 1^{er} Chpt du Monde 1986 à La Rochelle 2 mâts Proctor D, 2 tangons 2 bômes 2 jx voiles complets, 2 spis Guy De Restrepo 06 10 17 15 67 ou 03.88.20.20.16.

7999 Collignon 1987 Prix 5335euros: coque carbone accast.Harken et Fredericksen. Safran fixe. Proctoe D. 2 jeux voiles TBE. Remorques route et misalo. Nicolas Cendron, 3 rue Le Pesant, 22380 St Cast (C.d'Armor) 06.61.42.20.90.

8007 Rondar Prix 3500 euros. Réglé pour équipage léger. Mât Proctor D, voiles Hyde, spi Solatges medium, le tout en bon état. Tauds. Remorque route et mise à l'eau.. En plus : 1 GV, 2 focs, 3 s pis état moyen. Visible dans 31, 34,, 12 et 48. Contact Yan et Xavier Brotschi 05.61.73.27.86 , 06.64.09.24.69 xavier.brotschi@caramail.com

8352 construction LindsayUSA 1991. Prix : 6800 Euros. Kevlar nid d'abeilles. Kevlar Epoxi. Poids mini (plombs). Construction très rigide. TBE, remis à neuf hiver 2001-2002. Couleur Téflon bande de couleur supérieure turquoise. Tout Harken. Deux jeux de voiles Pinnell. Tauds dessus dessous. Remorque de route. Jean-Pierre Noclair, 13, rue Utrillo, 59770 Marly. 03.27.45.20.43. jponno.505@free.fr

8362 CDK/Collignon Prix : 9.147 Euros prêt à naviguer. Bateau ayant très peu navigué accast.Harke, Holt et Frederiksen. Ancien propriétaire Alain Boite ,mât neuf Proctor D équipé Peiti et Grand spi, safran Milanès, dérive Hutten (type TOP), jeu de voiles Pinnell+ un spi Rush (excellent état)+ un jeu de voiles d'entraînement, tauds dessus dessous. Voilerie Granchamp, Jean-Jacques Granchamps, 177, rue du Tondu, 33000, Bordeaux, tél.05.56.96.48.69, Fax 05.56.96.52.03. port.06.13.61.48.43. Options: Remorque neuve galvanisée, grandes roues (+ une secours), mise à l'eau Prix : 295 Euros, 82. 1 Grand spi mai 2002 neuf 655 euros 65. 1 jeu de voiles North neuf 762 euros 25

8366 Rondar 1991. Prix 4750 euros (31157FF) Peu navigué. Caissons blanc et bleu ciel. Accast. Harken, Ronstan. Voiles Alverbank, Spi Hyde. Mât Proctor D. Safran fixe et un relevable. Tauds Remorque Pronto mise à l'eau. Visible au Pouliguen. Contact : Philippe Millet 05.45.90.04.07. et 06.88.06.35.11.

8367 Rondar avri 1991 Prix 6500 euros. Coque Epoxi bleue, pont gris.Accastillage Harken. Mât Proctor D. Un jeu de voiles Hyde + 1 foc Green + 1 spi North. Tauds. Remorques combi à négicier. Visible Viry-Chatillon. Contacter François Croiset perso 01.60.75.36.77 pro 01.60.90.89.32. eole1@club-internet.fr ou Patrice Feuvrier 01.47.88.60.85, 06.60.68.60.85 patrice.feuvrier@free.fr

8400 Rondar 1991 Prix 8400 euros. Accast.Harken. Mât Proctor D. Un jeu de voiles Hyde, un foc Banks, un grand spi, deux spi ancienne jauge, tauds. Remorque comibi. Contacter Marc Jouany 01.40.93.04.38. marc.jouany@aventis.com

8401 Rondar 1992. Prix 7500 e. TBE garage. Coque blanche, lignes de flottaison couleurs, pont bleu ciel. Epoxi renforcée carbone. Accast.Harken et Fredericksen. Mats Proctor D et Epsilon. Safran et dérive Milanès. Un jeu de voile P.& B.: GV, foc, spi 1 saison + diverses voiles pour entraînement. Philippe Duquesne, 06.18.02.37.52 bur.01.38.22.71.11.

8486 Duvoisin Prix : 7500 Euros, coque nids d'abeille, renforts Spectra. Deux mâts Proctor D. Trois jeux de voiles dont un neuf. Tauds dessous dessus. Remorque +mise à l'eau. Bateau tout le temps parké au sec. En très bon état. Contact : Pierre Vandepoel 010/43 99 46 heures de bureau. 114, route de l'Etat, 1380, Lasne, Belgique.

8508 Rondar 1995 Prix8600 euros. Coque Epoxi Airex renforcée carbone. Accstillée Harken/Frederiksen. Tangon automatique. Mât Proctor D, bôme et tangon Proctor. Safran et dérive Milanès verre/carbone. Remorque route et mise à l'eau. Visible La Rochelle. Contac L.Roblin 06.62.53.10.50. tropdintegrale@wanadoo.fr

8635 Rondar 1996 Cinq très rapide.Prix 10500 euros. Coque mauve ligne flottaison violette, pont et caissons mauves. Mâts : 1 Proctor D pour voiles Pinnell et 1 Holt Antarès pour voiles North 3DL américaines. Les deux mâts sont grées pour grand spi nouveele jauge. Deux jeux de voiles récents (1 Pinnell et 1 North USA 3DL) + 2 grands spis. Six kgs de plomb pour respecter le poids de jauge minimal. Dérive et safran en carbone Milanès. Accastillage très complet et rationnel régulièrement entretenu/remplacé (poulies et rails Frederiksen , poulies Jharken et Ronstan. Tous les réglages renvoyés au barreur. Lance-tangon automatique sur les 2 mâts. Compas électronique. Tauds. Remorque Rapide et mise à l'eau. Contacter jbdupont@free.fr 06.07.12.20.95. ou 01.42.13.44.30.

8677 Rondar Prix 12.000euros (à débattre en fonction équipement). Bateau bien réglé, rapide, en parfait état. Coque Epoxi, renforts carbone. 10kg de plomb. Accastillage tout réglable par le barreur/équipier simple à utiliser et qui fonctionne parfaitement avec barre d'écoute au barreur. Compas tactique Grand modèle. 2 focs Pinnell récents, 2 GV dont 1 neuve Le Bihan servie 1 fois, 3 spis Pinnell dont 1 grand nouvelle jauge. Grande dérive, 2 safrans carbone. Remorque grandes roues + mise à l'eau.Tauds. Coque couleur blanche, lignes de flottaison vert/bleu. Visible à Viry-Chatillon. Contacter Serge Gubri dom.01.60.86.03.10 repas, fax 01.60.86.02.34. port.06.11.84.48.14 messa. Mail gubriserge@libertysurf.fr

8702 Duvoisin 1998 Prix 11300 euros. Safran et dérive carbone Duvoisin. Trois focs et 2 GV Pinnell dont un jeu en très bon état, un Grand spi Le Bihan. Tauds. Bateau champion national 1999, 2000 et 2001. Vainqueur de l'Europa Cup 2001. Contact : Damien Zucconi, 06.82.67.11.62. damien.zucconi@transport-levage.com

8709 Duvoisin 1998 Prix : 13550 euros. Coque, pont et caissons blancs, mât Proctor D, grément Pinnell gréé pour grand spi nouvelle jauge, 2 foc Pinnell, une GV Mylar Pinnell et un grand spi Le Bihan. Bateau réglé à la perfection par Alain Boite. 16,5 kgs de plomb pour respecter le poids minimum imposé par la jauge. Dérive Duvoisin (modèle orientable Waterat), safran carbone Milanès. Accastillé Frederiksen et Harken. Barre d'écoute Harken,renvois au barreur. Grande cale de mât sur rail Harken, Tauds. Le bateau a été très peu utilisé, 10 régates environ -état neuf-. Vendu sans remorque. Contacter jbdupont@free.fr, 06.07.12.20.95 ou 01.42.13.44.30 ;

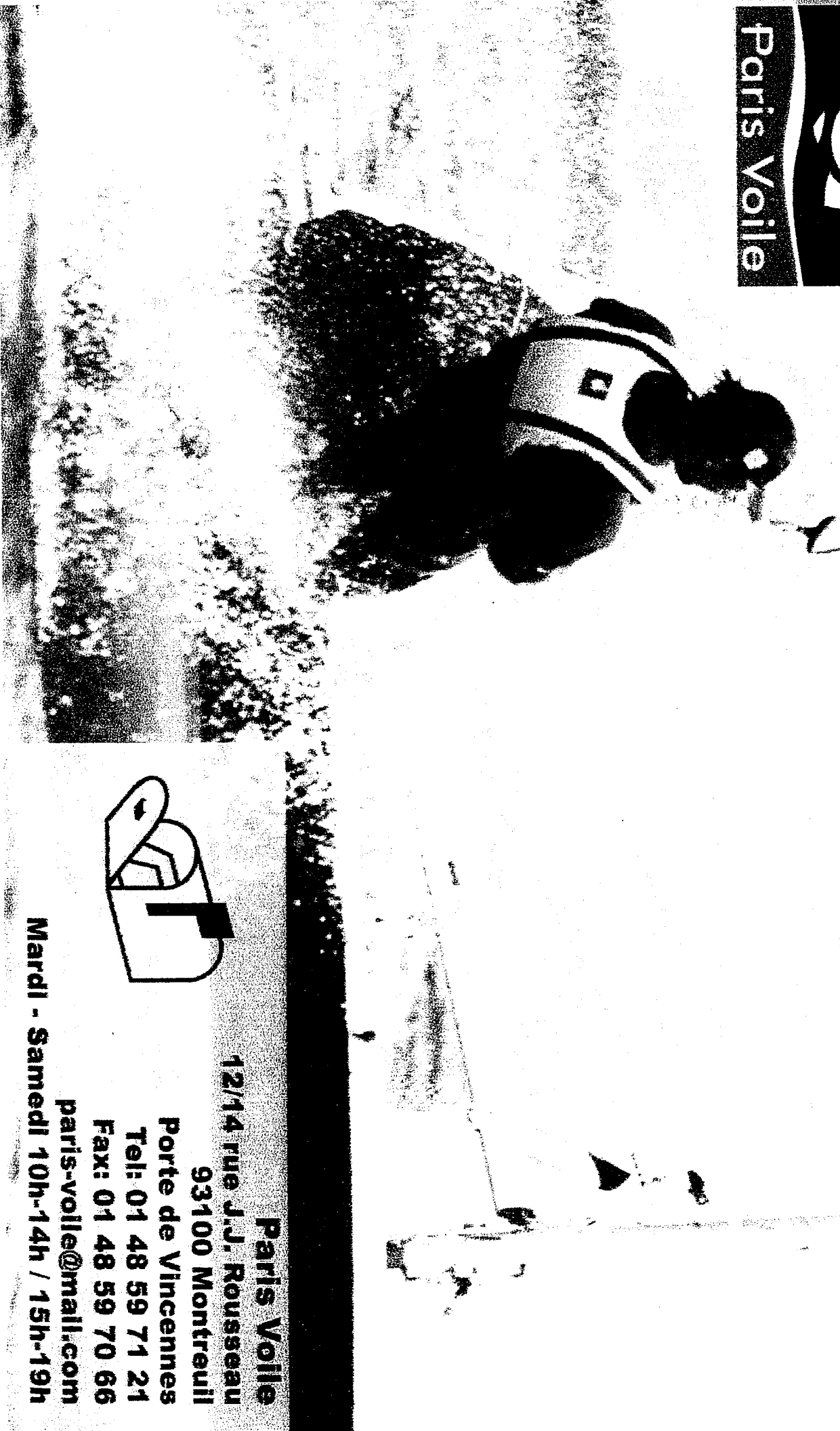
voir aussi les occasions sur le site : <http://asso.ffv.fr/cinquo>

Paris Voile



i **paris-voile.com**

plan d'accès sur le site



Paris Voile

**12/14 rue J.J. Rousseau
93100 Montreuil**

Porte de Vincennes

Tel: 01 48 59 71 21

Fax: 01 48 59 70 66

paris-voile@mail.com

Mardi - Samedi 10h-14h / 15h-19h



Le 505 imbattable sur plans d'eaux intérieurs

Super-évolitif sur plans d'eaux exigus. Super-toilé, il est le roi de la vitesse par vents faibles.
Ci-dessus : Le Collignon 8301 de Bernard Blondy par force 4 sur le bucolique Etang du Vignoble au Cercle de la Voile de Valenciennes.

Ci-dessous : Le « goulet » sur la sablière du Club Nautique de Viry-Chatillon près de Paris.

