

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°123

JUIN 2003



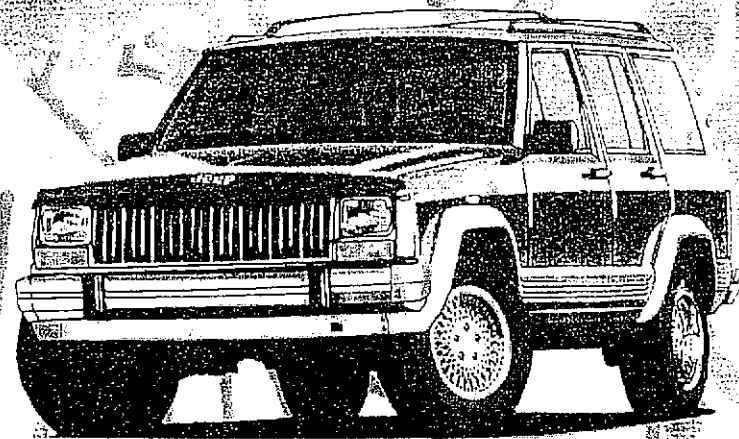
Pierre-Jean GALLO et Fabrice TOUPET au Championnat d'Europe 2002
sur le Lac de Garde à Riva. (photo Marie Lafortune)

Philippe Boite
vous propose....

EPINETTE



...pour tracter
votre 505



☆☆☆☆ **US Cars** ■■■■
☆☆☆☆ **ST CLOUD** ■■■■
Concessionnaire

199, Boulevard de la République
92 SAINT CLOUD 01.47.71.88.00

Édito

Le Guide est réédité, procurez-vous cette plaquette dont le succès de la première édition avait été formidable pour populariser notre activité et notre bateau.

Il est GRATUIT et très beau grâce aux efforts de Michel Boiry et tous ceux qui l'ont aidé, Jean-Luc Mirouf, Christian Vallaud, Christian Sylvestre, Philippe Blanchard et bien sûr notre infatigable Marcel Buffet. Je profite de cet éditto pour les remercier vivement au nom de vous tous.

Michel a tout particulièrement soigné la présentation pour intéresser les amoureux de la glisse, du fun et des sensations, à nous maintenant d'inoculer le virus de la régates à ces amoureux de l'eau et de la mer.

Montrez le guide, et servez-vous en pour faire encore mieux connaître notre classe et donner encore plus envie de naviguer en Cinquo.

Le guide est la suite de toutes les actions que nous avons réalisées cette année grâce au formidable concours de beaucoup d'entre vous, parmi lesquelles :

- la poursuite de nos activités annuelles (régates, salon nautique, etc.)
- la reconnexion à l'e-mail de la plupart des adhérents de la classe
- la création de belles affiches pour nos régates phares
- le remaniement du calendrier 2003
- la création du championnat en Eaux Intérieures qui vient de se courir à Troyes sur trois jours
- la communication sur le bulletin et sur les mails et bien sûr le site Web de la classe
- l'élection d'un français au bureau international de la classe
- au poste de Vice Président International

- l'édition d'un très beau calendrier des régates 2003 à afficher dans votre club.
- Nous avons des projets à faire ensemble cette année et en particulier :
- faire élire un second représentant au bureau international (règles de jauge)
- organiser un grand championnat en France et tout particulièrement à La Rochelle
- organiser le championnat en Eaux Intérieures à Pareloup en 2004
- faire la toilette de nos statuts pour les moderniser et les adapter à notre époque
- améliorer notre présence dans la presse spécialisée Voile que l'on a un peu négligée cette année
- influencer sur les décisions internationales sur les nouvelles règles de jauge
- régler le problème du stock des mallots
- faire aboutir le projet de cassette du mondial
- tout cela en plus de nos activités traditionnelles.

Et bien sûr poursuivre les efforts pour faire de nouveaux adeptes du Cinquo - chacun peut y contribuer en faisant partager sa passion pour notre bateau.

Je suis heureux de présider notre classe, que tant de talents contribuent à rendre meilleure et plus belle. Merci à vous tous pour tous vos efforts - la bonne ambiance entre les cinquocinquistes, la participation soutenue à nos régates, l'accueil que l'on nous réserve partout où nous allons en sont la récompense.

Jean-Baptiste Dupont
Président Cinquo Class France
International Vice Président

SIÈGE AU COMITÉ DES RÈGLES DE LA 505 INTERNATIONALE

Chers Amis,

Comme vous le savez probablement si vous avez lu le dernier bulletin, on m'a demandé de contribuer au comité des règles de la classe en tant que représentant français. Depuis (cela a commencé en janvier), je suis impliqué dans les discussions par e-mail sur les interprétations et les propositions de modifications des règles de jauge. Je m'efforcerai de vous rendre compte régulièrement de ce qui se trame car nous manquons souvent d'information en France sur ce qui peut parfois fortement influencer l'évolution de notre classe.

Ainsi, Jean-Baptiste m'a devancé en vous annonçant le jugement formulé par le comité pour interdire l'usage de montres "intelligentes" comme celle mentionnée (SUUNTO M9). De façon générale, tout les appareils équipés de GPS portable (qui se font de plus en plus petits) sont interdits car ils permettent de corréliser les infos de vi-

tesse, cap, direction du vent, etc.

En réponse au commentaire de Pierre-Jean, les montres qui se contentent de donner l'heure sont OK!

Si vous avez des questions spécifiques sur ce sujet ou pour tout autre sujet intéressant le comité, n'hésitez pas à m'en faire part, je pourrai si nécessaire saisir le comité pour régler de telles questions.

LES ESPARS EN CARBONE

Le sujet qui occupe nos discussions par ailleurs est celui des espars en carbone. Comme vous le savez peut-être (ou pas), il a été décidé de soumettre au vote international l'autorisation des espars en carbone. Le comité a donc revu et amendé le texte proposé pour qu'il soit en accord avec les autres règles et afin de s'assurer que l'on ne se trouve pas entraîné dans une course à l'armement hors de prix.

Ainsi, nos discussions ont porté sur les moyens de limiter l'utilisation de matériaux

ultra haute performances (et ultra chers). D'autre part quelques mesures d'accompagnement ont été jugées nécessaires comme la libération des bordures le long de la bôme (car la fixation du hale bas sur une bôme en carbone se ferait plutôt par une sangle passant autour). De plus, on a élaboré l'ajout des masses à titre temporaire pour compenser l'allègement des mâts dans une phase transitoire (de 3 ans).

Je vous donnerai plus d'infos sur ce sujet lorsque le texte final sera au point. Il est important que vous réfléchissiez à votre futur vote sur le sujet en tout cas.

Encore une fois, faites-moi part de vos questions

Amicalement,

Philippe Goubault
FRA 8 443
<Caphijee@aol.com>

ASPTT- MARS 2003

PLAINE DE MAZEROLLES (NANTES)

Ce plan d'eau sur la rivière l'Erdre... Ah! Si nous avions ça à Paris!

Mazerolles! Les vieux du Cinco connaissent!

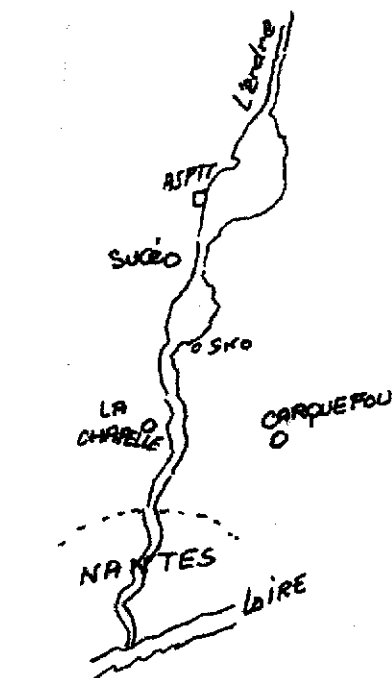
C'était le temps où le grand club nantais " les Sports Nautiques de l'Ouest " avait une imposante flotte de 505 (20 peut-être) dont une dizaine d'équipages qui pouvaient rafler les premières places d'un Championnat de France (à cette époque notre National avait le titre, officiel de la FFV, de Championnat de France à Deux Equipiers). Le SNO organisait régulièrement des régates sur cette magnifique étendue d'eau. C'était dans les années soixante-dix à 85.

L'ERDRE EN 1515, SI VOUS AVIEZ CONNU...

Plus lointain z'encore (mais je n'y était pas!): en l'an de grâce 1515, imaginez l'Erdre d'alors. C'est un petit ruisseau qui coule tranquille-Mimile et qui va se jeter dans la Loire en plein milieu de la bonne ville de Nantes. C'est à cette époque que nos anciens ont alors la bonne idée d'ériger un barrage sur le ruisseau près du confluent. L'eau du ruisseau monte alors de quelques mètres et envahit les prairies sur 70 km de longueur jusqu'à la ville de Nort-sur-Erdre. Deux grands lacs se forment (plaine est le nom donné aux nouveaux lacs). Les arbres poussent en bordure. Cela devient une grande et large rivière magnifiquement bucolique. Les rives deviennent de charmantes balades où danse la belle jeunesse sous les accents des luths des troubadours. Les pêcheurs sont les rois de l'écrevisse et du gardon. Les nantis de l'époque, qui sont toujours à l'affût des bons coups, prennent les bonnes places et construisent de charmants châteaux sur les rives en pente douce qui descendent jusqu'à la rivière.

LES TEMPS MODERNES

Maintenant, la plaine de Mazerolles (4 km, ce n'est pas rien) où est planté notre parcours, est située en amont de Sucé. Bien sûr le coin a son château. Mais



le vrai nanti d'aujourd'hui c'est l'ASPTT qui, grignotant la place aux grands bourgeois d'antan, a construit en 1981 un beau club-house qui s'harmonise très bien avec le paysage enchanteur. C'est là, sous l'œil humide des châtelains alentour et jaloux certainement, que se tient la grande régate de Cinco de ce week-end de mars 2003. Hélas, les temps ont changé. Les 505istes, dans le pays nantais, ne sont plus aussi nombreux qu'en 1970. Nous ne sommes que 4 bateaux!

Et cela malgré l'effort de promotion fait par l'animateur Philippe Goubault (ex-président de la 505 class française, ex-505iste à Washington USA). Par contre les planchistes sont nombreux car ils sont là une trentaine à profiter d'un bon force 5 qui souffle dans l'axe du plan d'eau. C'est une incessante ligne de planches au large qui se croisent et qui coupent le plan d'eau sur 30 mètres d'épaisseur. Chez eux, pas de lutte, pas de bataille, ni sur une ligne de départ ni sur une bouée... Libres! Cool! Pas de contrainte! Pas d'horaire! Le Pied! Faut-il les plaindre? Non! Ils ne souffrent pas car ils n'ont jamais goûté au Cinco.

Chez nous les Cinquos, un pauvre parisien attend un équipier

hypothétique. Le parisien c'est moi. Le mansois Adrien Lasnier s'était bien proposé pour m'équiper mais, au dernier moment, il n'a pas pu se libérer.

Je ne cherche pas trop un équipier de raccroc car, par force 5, je n'embarque pas n'importe qui sur mon 505. Surtout pas un inconnu. On est si vite à la baille avec notre engin. On casse si vite un accastillage miniaturisé qu'il vaut mieux rester à terre à bricoler sous le chaud soleil.

Pendant ce temps les trois autres équipages

tourment comme des fous autour de 3 bouées. C'est Philippe Goubault et Philippe Duquesne qui s'imposent en deux manches sur Laurent Bernadac-Christian Mautin et sur Cedric et Ludovic Huchet.

TABAC AU CAFÉ DU COMMERCE

Christian Mautin (Coucoudou pour les initiés) a quitté le Sud-Ouest (les Landes) pour venir installer sa retraite près de Rennes. Il peut maintenant régater en Bretagne tout son soûl (pilote-capitaine-retraité de l'armée de l'Air, sa retraite lui permet certainement d'être le nouveau riche de son village). Il arrive de bonne heure sur le parking et me tombe dessus. Là, je suis sous l'empire de sa formidable tchatche. Je ne peux que lui tenir le crachoir. Il me raconte sa vie d'une manière rigolote. Tout y passe: la guerre de l'Iraq, la 505 Class et son site Internet que nous devrions animer plus judicieusement encore, son Internet perso où il excelle et où il fait des combats sur Mirage IV, virtuellement sur écran bien sûr et, heureusement, car le boutefeufeu est belliqueux. C'est un petit Bush à la française mais qui, lui, ne se prend pas au sérieux. C'est rien que pour rigoler. En ces jours agités il fait un tabac à

notre petit Café du Commerce. Plus tard, après la régata et aussi au dîner chez Philippe et Robin Goubault, sa tchatche est toujours bien présente... Je vais me coucher, je m'endors même, et je l'entends encore... Je dois rêver!

Bref! Le lendemain, le vent est moins fort, force 2 à 4 peut être. Jean-Claude Ancelot est venu de son proche village d'Isignac pour m'équiper. J'ai là un vrai routier du Cinco, bien entraîné par quelques week-ends d'hiver à La Rochelle. Nous faisons 4 bonnes manches où nous nous disputons avec les nantais Goubault-Duquesne pour la gagne. Les nantais nous prennent 3 manches et ne nous laissent que la 4^e manche. C'est vrai aussi que Jean-Claude, au fil des manches, tourne de mieux en mieux sur mon bateau compliqué. Mon Cinco, hélas! a quelques particularités auxquelles il faut s'habituer: envoyer et amener le spi sont des plus déroutants, puis le tangon téléphérique et pleins d'autres brouilleries... Il faut acquiescer de nouveaux automatismes si l'on veut être à la hauteur des premiers.

Du côté de l'équipage Bernadac-Mautin, ils sont un peu derrière, sauf dans la 4^e manche où ils coupent juste devant les leaders du week-end. Les derniers du groupe sont les frères Cédric et Ludovic Huchet. Ils doivent encore faire un effort pour bien accastiller leur Parker s'ils veulent pouvoir régler facilement en cours de route.

L'ASPTT.

Les Cinquos ont eu un très bon accueil auprès des membres de l'ASPTT. Ces gens, particulièrement sympathiques, se sont montrés ravis d'avoir eu les 505 sur leur plan d'eau.

A la lecture du palmarès le coup de gros plant bien frais a été le bienvenu après cette chaude journée. Le week-end a été magnifique, plein de vent et de soleil.

En 2004, il sera bon de se rappeler que Mazerolles est un plan d'eau qui vaut le déplacement.

Marcel Buffet

C.N.B.P.P. à La Baule 1 au 4 mai

Les vieux l'emportent sur les jeunes : Philippe Boite et Fabrice Toupet ne font pas de détail et gagnent devant Ravet-Loyal

Compte-rendu de Jean-Pierre Noclain

Avant toute chose, notez bien que quand je parle de vieux, je ne fais que rapporter les paroles de Philippe... Bien. Ceci dit (sous-entendu Brahim), il y a eu vent et soleil : 4 jours magnifiques à se faire dorer la pilule. Dix-sept bateaux inscrits.

Jeudi 1^{er} mai

La régates commence tard pour cause de marée. Deux manches sont courues dans un vent de force 2 à 2,5 faiblissant. Ce sont toujours les mêmes qui tiennent la tête. Ravet-Loyal gagnent la première manche sur une erreur de Boite. En effet, sur le dernier bord qui nous amène vers la ligne au petit largue, Philippe affale le spi pour faire un dernier bord serré alors que Ravet va directement à l'arrivée avec le spi. Haÿ-Gallo sont logiquement juste derrière eux.

La 2e manche sera raccourcie, le vent faiblissant à force 1 sur le dernier bord de près. Là, Philippe et Fabrice l'emportent devant David-Bertrand, suivis de Commeil-Buand.

VENDREDI REPOS

Vendredi sera une journée de repos forcé à cause d'un vent trop fort (force 6 en moyenne avec

des rafales à 7, mesuré à la Pointe de Penchâteau). C'est une journée sous le soleil quand même ! Avec 15 équipages présents sur le parking, les rochelais envisagent un match de rugby. Cependant personne ne veut faire de ballon. L'ami Mautin profite de l'annulation des régates pour tailler dans son bon Fontaine-Cageot afin de faire tomber une cloison qui empêche le passage du maxi spi à la sortie de l'aveur. En effet, la construction est telle que l'aveur s'arrête au début du puits de dérive.

SAMEDI

Le vent s'est calmé (3 à 4) et nous voici partis pour 3 manches menées tambour battant. Les champions, sociétaires du CV Meaux, gagnent. Ravet doit laisser, par deux fois, la deuxième place à Gubri-Di Pède et à Haÿ-Gallo pour la reprendre à la troisième manche.

Etonnamment on assiste à un effondrement de Soulier-Cornu (9,10,9). Patrick et Thomas Perrault cassent un aiguiot de gouvernail (ferrure trop vieille, certainement oxydée). Christian Mautin voit casser sa ferrure d'é-

trave. Laurent Bernadac a un problème de GV (latte forcée cassée). Le clapot de la Baie de La Baule a raison des pièces fragiles. C'est l'hécatombe.

DIMANCHE

Nous devons nous lever à l'aube pour 2 manches. Elles sont courues dans un vent de force 2 à 3 qui a tourné à gauche d'une cinquantaine de degrés par rapport à la veille (on est maintenant au 130). Les 2 équipages de pointe bataillent toujours ferme pour garder la tête. Serge Gubri est toujours aussi régulier. Pierre Soulier redresse la barre tandis que Laurent Haÿ a beaucoup de mal à émerger après un dessalage (sangle cassée).

Au cours de la dernière manche nous remarquerons tous le magnifique passage en tête de l'équipage rochelais Lacombe-Martineau qui, parti à droite du plan d'eau, profite au mieux de la pression supérieure du vent à la côte et du fort courant portant. Le problème c'est qu'après, les rochelais ont eu des difficultés à contenir la meute de champions lancée à leurs trousses.

CE COMPTE-RENDU NE RETRACE PAS...

■ l'âpre pression (sportivement bien sûr) exercée par Ravet-Loyal sur Boite-Toupet (c'est une émulation qui ne pourra qu'être profitable à tous).

■ la difficulté qu'ont eue Laurent Haÿ et Pierre-Jean Gallo à retrouver une vitesse décente leur permettant de faire parler leur talent naturel.

■ la super vitesse de Boiry-Ancelot au près dans la force 3,5-4.

■ la peur qu'a eu Marcel pour les cosses de ses trapèzes à cause d'un équipier dynamique (l'énergique Roblin de La Rochelle).

■ le club-house qui s'est refait un look intérieur très accueillant. Le gros travail du couple Bruno et Claude Terrien et de leur équipe pour parquer les 42 bateaux qui sont venus courir.

■ la diversité des clubs représentés : dix-sept.

■ la forte présence de l'équipe rochelaise : 7 licenciés + les accompagnateurs.

On a remarqué aussi des nouveaux comme Philippe et Guillaume Barbier de la Région Picardie et les frères Huchet de Nantes.

LES 505 APRES 7 COURSES (6 RETENUES) (17 INSCRITS)

N°	Ident	Copilotes	Pts. Tot	Pts. 1 ^{er}	01	02	03	04	05	06	07	Club
1	8802	BOITE-TOUPET	6,00	8,00	2	1	1	1	1	1	1	CV DE MEAUX
2	8800	RAVET-LOYAL	12,00	15,00	1	2	3	3	2	2	2	SR ROCHELAISES
3	8617	GUBRI-DI PEDE	21,00	27,00	5	6	2	4	3	3	4	CV SEINE-PORT
4	8564	HAY-GALLO PIERRE	25,00	43,00	3	5	4	2	4	DNS	7	Y.C.I.F.I.C.N.E
5	8633	SOULIER-CORNU	34,00	34,00	4	4	9	10	9	5	3	SOC R VIC NL
6	8402	COMMEIL-BUAND	35,00	50,00	6	3	—	5	8	4	9	SR ROCHELAISES
7	8540	PERRAULT-PERRAULT	40,00	58,00	7	8	5	8	—	7	5	CV ST AUBIN s mer
8	8742	NOCLAIN-NOCLAIN	45,00	54,00	9	9	6	6	5	9	8	CV VALENCIENNES
9	8576	BUFFET-ROBLIN	47,00	65,00	11	7	8	7	6	40	DNS	CV PION R
10	8635	LACOMBE-MARTINEAU	48,00	63,00	8	15	7	9	10	8	6	SR R/C N/R
11	8443	GOUBAULT-DUQUESNE	50,00	72,00	10	11	11	12	11	6	11	ASPTIN/S R/R
12	8723	BOIRY-ANCELOT	57,00	81,00	13	13	10	13	7	11	14	CV P/S R/R
13	8784	MARTENOT-LAFORTUNE	59,00	83,00	14	12	12	11	12	12	10	CV SEINE-PORT
14	8294	BARBIER-BARBIER	61,00	95,00	15	14	14	14	13	14	12	CV CROIX-ST Ouen
15	7533	MAUTIN-CHATEAU	69,00	107,00	12	10	13	—	—	—	—	SR Z/C V/B
16	8461	BERNADAC WASSOR	92,00	110,00	—	—	15	15	—	13	13	SR SUD S A M B
17	8781	HUCRET-HUCHET	106,00	118,00	—	—	—	16	—	16	15	ASPTIN NANTES

QUELQUES RÈGLES DE COURSE

rappelées par Jean-Pierre.Noclain

RÈGLE 61.1 : INFORMER LE RÉCLAMÉ

L'énoncé est clair, on doit informer l'autre bateau à la première occasion raisonnable (c à d tout de suite) en hélant aussitôt " *je proteste* ". Il n'y a plus lieu de montrer un pavillon rouge (les bateaux de - de 6 m en sont exemptés). En France le " *je réclame* " ou " *réclamation* " sont tolérés.

PROPULSION

Annexe N, pénalités immédiates pour infraction à la règle 42 (pomper, saccader, balancer, godiller, virements ou empannages répétés).

Infraction à la règle 42 : un membre du comité de réclamation ou son observateur désigné qui voit un concurrent enfreindre la règle 42 peut réclamer contre lui aussitôt par un signal sonore ou en pointant sur lui un pavillon jaune et en hélant son numéro de voile, ceci s'il a été noté dans les instructions de course l'application de l'annexe N.

■ A la première réclamation il faut faire une pénalité de 720° sinon le bateau sera disqualifié sans instruction.

■ Deuxième réclamation : s'il y a réclamation une deuxième fois dans la série il peut reconnaître l'infraction en abandonnant la course. Sinon il sera disqualifié et le score ne sera pas retiré.

■ Troisième réclamation : si cela arrive le bateau peut reconnaître son infraction en abandonnant la course et toutes les autres courses de la série. Sinon il sera disqualifié sans retrait du score et le comité de réclamation doit envisager d'ouvrir une in-

struction selon la règle 69.1 (a) (allégation de mauvaise conduite).

N.D.L.R. : on voit quelquefois des équipages faire un énorme balancement latéral

1. lors des départs

2. lors des passages de bouée

3. pour prendre une longueur lorsque l'on veut pouvoir virer devant un proche concurrent.

Ce balancement, qui double la vitesse normale du bateau pendant un court instant, est formellement interdit donc antisportif. Même le virement " bascule " est interdit si la vitesse normale du bateau est amplifiée. Le plus anormal c'est que ces roulis interdits sont souvent conseillés et enseignés par les moniteurs-entraîneurs.

CONTOURNER LES MARQUES

Règle 18 : laisser de l'eau ne s'applique pas lorsqu'on s'approche de la ligne pour prendre le départ (il n'y a pas d'eau aux marques qui définissent la ligne), et lorsque des voiliers sont sur des bords opposés lors du louvoyage (priorité au tribord).

ABORDAGE D'UNE MARQUE DE DÉPART

Un bateau qui a touché une marque de départ doit, après s'être nettement écarté des autres bateaux, effectuer rapidement un 360°. Cette pénalité peut être faite sans attendre le signal de départ puisque qu'elle doit être faite aussitôt que possible (elle peut être faite aussi autour de la marque qui a été touchée).

ROUTE NORMALE

17.1 Un bateau en route libre derrière qui devient engagé sous le vent et à moins de 2 longueurs (en latéral), ne doit pas naviguer au-dessus de sa route normale pendant cet engagement.

Au près cette règle permet au voilier sous le vent venant s'engager de naviguer sur sa route normale et interdit le lof si le bateau au vent est sur la route normale.

Si un bateau bâbord vire sous le vent d'un bateau au près tribord, à la fin du virement s'il est à moins de 2x sa longueur il devra au début laisser la place au voilier au vent pour se maintenir à l'écart. Le voilier sous le vent ne venant pas de la route libre derrière pourra lofer jusqu'à la position bout au vent.

17.2 : le voilier au portant au vent ne doit pas laisser porter sous la route normale dès qu'un voilier s'engage. Il doit suivre la route normale.

Le voilier sous le vent qui a droit de lof sur un bateau en route libre derrière qui s'engage au vent n'est pas tenu par la route normale.

Nota : il est possible pour un bateau au vent de lofer plus que l'adversaire pour rompre l'engagement pendant 2 ou 3 secondes. Ensuite en ré-abattant le bateau sous le vent se ré-engage depuis la route libre derrière et perd ainsi son droit de lof. A partir de là, il doit reprendre sa route normale.

Il n'y a pas de route normale avant le départ.

BRÈVES BRÈVES BRÈVES

Les Cinquos de l'Est sont attendus au lac de Gérardmer, dans les Vosges, pour la régata des dériveurs le 1^{er} juin. Un rendez-vous à ne pas manquer, tant pour la beauté du site que pour encourager la renaissance du cinco de montagne. Le must sera de participer trois jours avant à la traditionnelle régata 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 Cinco n'a pas de rival.

Dernière nouvelle : à 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 que ces deux nominations renforceront le poids de la section française dans les décisions internationales.

Calendrier : deux loupés ! Challenge Marcel Buffet à Bruxelles et Championnat du Léman à Morges. En effet, alors que nous avions bouclé très tôt le calendrier 2003, les dates de ces deux classiques sont arrivées en retard. Résultat, leurs dates étaient déjà prises par deux épreuves importantes : la Régionale Est et l'Europa Cup de Cavalaire. L'année prochaine, en 2004, nous allons essayer de nous y prendre plus tôt encore.

La flotte française se modernise : Bertrand Commeil et Thierry Buant vont faire entrer le 8804 dans la flotte française. Ils ont en effet décidé d'acheter le bateau des récents champions du monde, les frères Nicholson. Le bateau, construit par le chantier australien Van Munter, est équipé d'un mât Cumulus, dérive et safran sabre et voiles australiennes Philips. La coque est décorée comme le sont les fameux 18 pieds australiens (N.D.L.R. : Cce n'est pas ce qu'il y a de mieux si l'on veut passer inaperçu lors des départs). Le lest de jauge approche les 20 kg. Livraison à Maimoe au prochain mondial.

C'est moderne ! Au secrétariat, pour la Enième fois, j'me gratte la tête devant mon ordinateur. Un voile brumeux recouvre l'écran et la machine ne veut plus ouvrir ni fichier, ni document. Je tapote, je secoue, je chatouille l'engin, rien n'y fait. Je regrette alors le temps de la plume sergent-major qui, elle, n'était jamais en panne. En désespoir de cause, j'appelle le service rapide de dépannage : Robert Comte. Il arrive tel Ben-Hur sur son char, ventre à terre, armé de sa sacoche et de son CD chasseur de virus. Bien calé dans nos fauteuils, nous regardons l'écran où défilent une foultitude d'infos données par le CD. Au bout d'une demi-heure (nous attendons calmement, le verre de pineau à la main) le verdict tombe : y'a pas de virus ! Robert ne se décourage pas, s'active, trifouille, tapotant sur toutes les touches. Miracle ! Dans un " clock ", qui ressemble à un claquement de langue d'après boire, l'écran redevient alors lumineux comme avant, prêt à l'emploi, comme neuf. Documents et fichiers réapparaissent. Y'a plus de problème ! C'est beau le modernisme !

COMMENT ACHETER UN JEU DE VOILES D'OCCASION

par Jean-Baptiste Dupont et Marcel Buffet

Tout d'abord faire une demande auprès du secrétariat 505 pour recevoir le nouveau GUIDE DU 505 (édition mars 2003, gratuite pour tous). Vous y trouverez quelques bonnes indications pour "acheter d'occasion" d'une manière générale.

LES DIFFÉRENTS MÂTS UTILISÉS PAR LES CINQUOS

Avant d'acheter, il est bon de connaître à l'avance quel type de mât l'on a sur le bateau qui est à équiper. Plusieurs mâts sont utilisés couramment sur le Cinquo :

■ le plus utilisé est certainement le Proctor D (origine Angleterre, récemment racheté par un groupe suédois) qui est le mât de référence. On le considère comme semi-raide en ce qui concerne les cintres – le longitudinal et le latéral. Le m² est aussi un semi-raide.

■ Les mâts Goldspar, Spunspar (origine Australie) et Proctor Stratus sont plus souples en longitudinal mais plus raides en latéral. Les mâts Proctor Epsilon, Proctor Cumulus et Holt Antarès sont plus raides de partout (ceci toujours par rapport à la référence Proctor D).

Bien sûr on peut, par le réglage des barres de flèche, accentuer ou diminuer le cintrage longitudinal de n'importe quel mât. Cependant les mâts garderont toujours un peu de leurs caractéristiques intrinsèques de fabrication à cause de la forme du tube et de l'épaisseur de la couronne.

Par ailleurs, on peut jouer aussi sur le cintrage en positionnant le capelage des haubans à une hauteur différente (+ de cintre si les haubans sont placés à environ 5 105 mm du pont ; moins de cintre s'ils sont placés à environ 4 800 mm).

REPÉRER SON MÂT À L'AIDE D'UN PIED À COULISSE

Proctor D : longueur : 73 mm – épaisseur 57 mm.

Goldspar-Spunspar : rond diamètre 60 mm.

Proctor Stratus : 69 – 57.

Proctor Epsilon : 72 – 57.

Proctor Cumulus : 69 – 58.

CHOISIR LA FORME (LA COUPE) DE LA GRAND-VOILE

Ce choix, on l'a dit ci-dessus, doit être fait

en tenant compte de la plus ou moins grande souplesse du mât à équiper. Le choix visuel est très difficile, même en sortant la voile du sac (c'est un minimum) et en tirant sur les 3 points pour, par exemple, juger du creux. Déjà il est presque impossible de voir quel est le rond de guindant coupé par le maître voilier. Pour voir le rond de guindant il faudrait découdre la ralingue et mettre bien à plat le tissu. Donc il n'en est pas question ici.

Les deux seuls moyens de renseignements que l'on peut obtenir sur la voile qui est proposée sont :

1. demander au vendeur sur quel type de mât la voile était primitivement utilisée,
2. quelle est la marque du maître voilier, car presque toujours ceux-ci ont choisi de couper pour un type de mât.

LES MAÎTRES - VOILIERS DU MONDE ENTIER

■ Pour mât semi-raide : Hyde et Pinnell & Bax (Angleterre) Le Bihan (France), Green (Danemark).

■ Pour mât raide : Ullman (USA), North Bixby (USA), Ranger (USA) Bojsen Moller (Danemark), Rebell (Suède).

■ Pour mât souple : Solatges, principalement (encore que Solatges ait coupé quelques rares GV pour mât raide). Bien sûr, pour ce type de mât très souple, il y a encore des voiles anglaises et australiennes qui circulent sur le marché des occasions (s'informer auprès du vendeur).

L'ASPECT DE LA G.V.

Les GV sont en général plus solides que les focs. Elles n'ont pas, comme pour le foc, d'une part l'usure de la chute due au ranguage sur le mât lors des virements de bord et, d'autre part, ne battent pas ou très peu au faseyage. La durée d'une GV est, maintenant que les tissus sont très solides, de plusieurs années d'utilisation.

■ Il y a deux tissus : le Dacron et le Mylar Kevlar.

■ Le Dacron garde son aspect de "bon tissu" assez longtemps mais il peut, à la longue, se déformer légèrement (se creuser). Le Mylar Kevlar garde son bon aspect moins longtemps que le Dacron (en effet le Mylar se fissure lorsque l'on affale la G.V. en vrac dans le bateau. Dans le cas extrême de fissure profonde la voile risque de se déchirer par fort vent). Par contre, si le tissu n'est pas trop fissuré, la bonne coupe donnée par le voilier restera intacte tout le temps de vie de la voile).

Ce qui est avantageux dans le Mylar-Kevlar est qu'il résiste à la déformation. Par contre, il demande plus de soins (bien rou-

ler la G.V., la transporter sans la casser en deux, ne pas lui faire supporter des objets lourds).

Pour la GV, en Dacron spécialement, il faudra regarder sa propreté (on n'achète pas une voile salie). Ensuite, regarder si elle n'est pas creusée exagérément. Enfin, et c'est là le plus important, regarder la chute. Celle-ci ne doit pas avoir un aspect frisé quand on la tend. Cela dénoterait que la chute est distendue (si elle est distendue, le bateau ne fera pas un bon cap). Mais ce défaut ne se trouve que sur de très vieilles voiles (les anciens tissus Dacron n'étaient pas aussi fiables que celui qui est tissé actuellement — depuis 10 ans environ. En général, une voile achetée à un champion est l'assurance d'avoir une voile bien entretenue. D'abord et surtout elle a été utilisée moins longtemps et elle a été conservée avec beaucoup de soins (Aïe ! à l'achat souvent plus chère). Cependant, il y a des bonnes voiles et des soigneux chez toutes les catégories de régatiers.

CHOISIR LE FOC

Eviter d'acheter un foc en Mylar Kevlar à moins qu'il ne soit en très bon état. En général l'usure (cassure du tissu) se voit au premier coup d'œil.

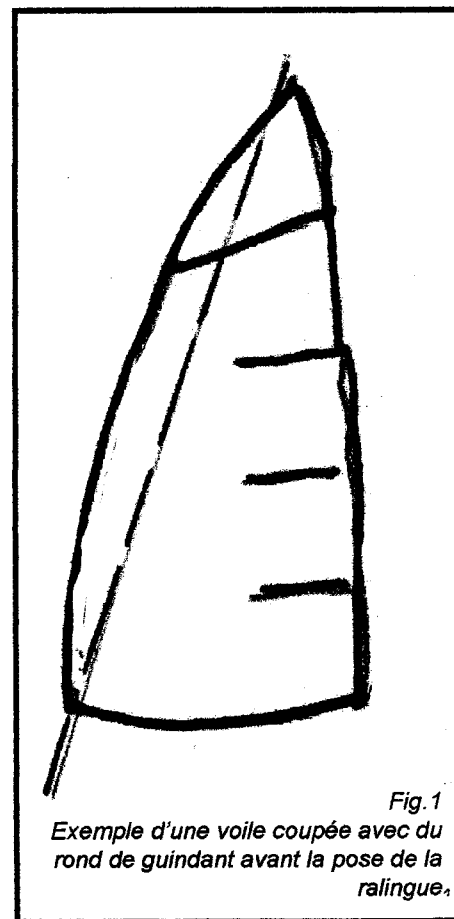


Fig. 1
Exemple d'une voile coupée avec du rond de guindant avant la pose de la ralingue.

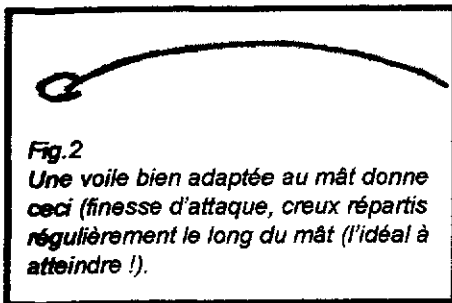


Fig.2
Une voile bien adaptée au mât donne ceci (finesse d'attaque, creux répartis régulièrement le long du mât (l'idéal à atteindre !).

Il est certain qu'un foc en Dacron est plus résistant au raguage lors du frottement sur le mât. Quand même, il sera bon de regarder si la chute est bien tendue et non frisée. C'est le cas des focs ayant beaucoup servi dans les vents forts.

Attention à ce que la triangulation du foc soit adaptée au bateau. Si le bateau qui est à équiper n'a pas d'aveleur et que le foc est amuré à l'étrave, le guindant (le tissu) doit mesurer 4,57 m environ. Si le foc est amuré derrière un aveleur, le guindant doit mesurer 4,40 m environ. Ce n'est pas un impératif de jauge, c'est simplement pour la facilité à obtenir un bon angle de tire d'écoute.

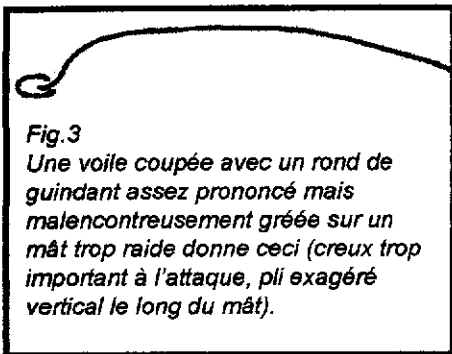


Fig.3
Une voile coupée avec un rond de guindant assez prononcé mais malencontreusement grée sur un mât trop raide donne ceci (creux trop important à l'attaque, pli exagéré vertical le long du mât).

CHOISIR LE SPI

C'est une voile fragile par son tissu léger, tout d'abord, et aussi par le frottement du passage dans l'aveleur. L'aspect général

du degré d'usure est à évaluer au coup d'œil.

Par ailleurs, il y a maintenant deux tailles de spinnakers: l'une, ancienne jauge, a une longueur des chutes à 5 mètres (surface 20 à 24 m² environ), l'autre, à la nouvelle jauge, a une longueur des chutes à 6 mètres (surface 24 à 29 m²).

Si l'on achète un spi " nouvelle jauge ", il faut que le réa de point de drisse sur le mât soit repositionné à 5995 mm. du pont et la drisse rallongée d'un mètre cinquante environ.

Où ACHETER?

Auprès des régatiers principalement. La liste des régatiers vendeurs de matériel d'occasion est disponible auprès du secrétariat 505, 37, av. Lamartine, 78170, La Celle St Cloud. Utiliser le fax (01 39 69 23 81) ou le courrier postal en donnant nom et adresse (par téléphone, il est difficile de bien orthographier le nom et l'adresse).

S'adresser aussi au shipchandler Paris-Voile, qui vend des voiles d'occasion dans son annexe dépôt-stock.

Par ailleurs, les annonces de matériels d'occasion sont dans le site 505.

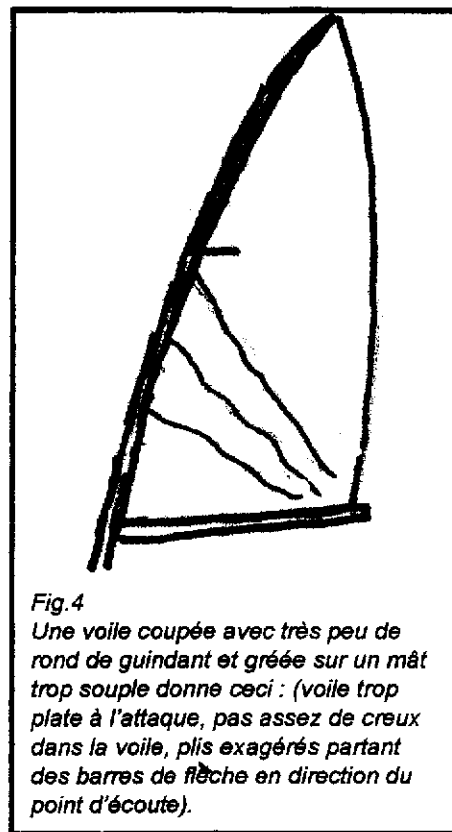


Fig.4
Une voile coupée avec très peu de rond de guindant et grée sur un mât trop souple donne ceci : (voile trop plate à l'attaque, pas assez de creux dans la voile, plis exagérés partant des barres de flèche en direction du point d'écoute).

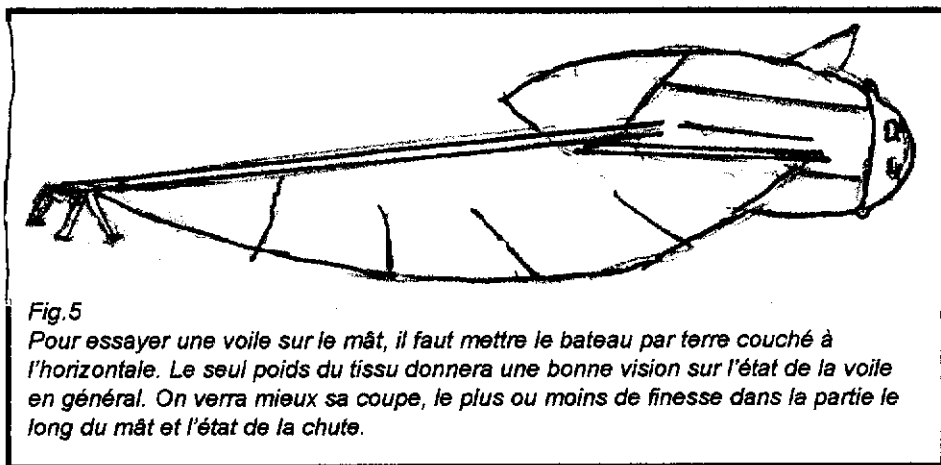


Fig.5
Pour essayer une voile sur le mât, il faut mettre le bateau par terre couché à l'horizontale. Le seul poids du tissu donnera une bonne vision sur l'état de la voile en général. On verra mieux sa coupe, le plus ou moins de finesse dans la partie le long du mât et l'état de la chute.

CINQUO RÉTRO

SALON NAUTIQUE, DÉCEMBRE 2002

La section Cinquo Rétro, à l'aide d'affiches posées sur le 505 high tech de la Classe, a fait la promotion de son Recensement et de ses Rassemblements.

La récolte d'infos a été bonne et les contacts très intéressants. Les pistes concernant les 505 N°1 et n° 6 sont relancées.

LE FICHIER D'ORIGINE DES 505

La saisie du fichier d'origine de la 505 Class ou " comment occuper ses longues soirées d'hiver " aujourd'hui tous les 505istes amis et correspondants ont leurs coordonnées saisies dans un fichier type Excel tenu par notre collègue Robert Comte depuis 1985. Auparavant, chaque bateau avait une fiche cartonnée ou était inscrit le nom du chantier qui l'avait construit et les coordonnées des différents propriétaires. Cela représente 3000 fiches pour tous les 505 qui ont été lancés en France depuis 1954. C'est une source d'informations très riche sur l'histoire de notre dériveur et très utile pour notre Recensement.

De plus, des 505 se font maintenant recenser sans connaître leurs numéros. Alors, avec le nom du bateau d'un ancien propriétaire et en consultant une par une toutes ces fiches nous leur redonnons un numéro et surtout une histoire.

Mais la tâche est longue et quelquefois fastidieuse. D'où une saisie informatique en reprise depuis 3 mois. En prenant fiche après fiche, 3200 lignes ont été créées. La saisie a été une entreprise familiale car ma fille aînée Pauline me dicte les fiches pour accélérer la cadence. Avec ses 9 ans je peux vous dire qu'il faut être vite pour suivre son rythme. Au terme de ce long travail nous obtiendrons une somme d'informations considérable, la liste complète des chantiers depuis 1954, le nombre de 505 immatriculés en France, une datation précise des 505 par leur numéro, le nombre total ayant appartenu à tel ou tel cinquoïdruiste. (cf. M. Buffet qui aujourd'hui ne sait plus si son dernier bateau est " YAZA XXVII ou XXX ? ")

Au fil de ces soirées de saisies un regret est né, d'où cet appel à tous les propriétaires de 505, donnez leur un nom. Les 505istes, jusque dans les années soixante-dix, faisaient preuve de beaucoup d'imagination, d'humour pour baptiser leur

PRÉ-VIRY et VRAI-VIRY

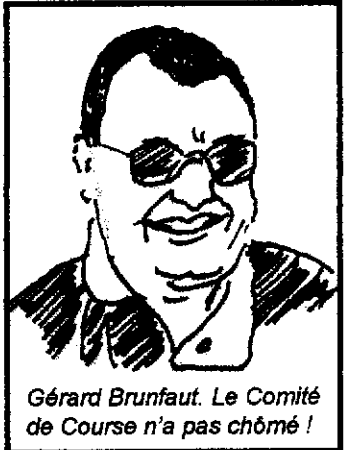
Traditionnellement, les régates de Viry ouvrent notre saison par deux journées bien distinctes. L'une le samedi après-midi pour ceux qui sont pressés d'en découder et pour ceux qui veulent tester leurs derniers réglages. L'autre, la journée de dimanche est réservée au Vrai-Viry.

LE PRÉ-VIRY N'EST PAS SEULEMENT une aimable séance d'entraînement, "ça harcèle quand même", surtout sur la ligne de départ et aussi lors du passage de la première bouée de près. Surtout que, compte tenu de la direction du vent, le bord de près est court. Nous évoluons très serrés sur 3 ou 4 petits bords. Les risées nous tombent dessus, brutales et, surtout, incertaines en direction. Le "bol", ici, est l'un des meilleurs atouts du fin régatier (j'dis ça pour consoler ceux qui n'ont pas été "aimés" par Eole. Cependant le "bol" je n'en pense pas un mot, croyant toujours fermement à 1): "la classe", 2) la qualité des voiles et au fin réglage du bateau). Modeste, quand je parle de la "classe", je ne dis pas ça pour nous (Portelance et moi-même, quand même, montons sur la 2e marche du podium) mais pour Hendrik Schultz-Ute Ziems qui font toujours mon admiration: bons départs, cap-vitesse étonnant, manœuvres à deux impeccables (tous les deux, ils doi-

vent faire des cours du soir?). Cependant, au cours des 3 manches courues le samedi, ils n'ont pas toujours été les premiers à la bouée. Ils ont surtout rattrapé les bateaux de tête à l'occasion des bords pointus avec spi. La légère Ute a des bras d'acier (certainement forgés chez Krupp) qui ne tremblent pas, même sous les rafales force 4. Bravo! La journée s'achève par un petit cocktail qui, d'année en année, est toujours bon, finement préparé par un traiteur local et, ce qui ne gâte rien, gentiment offert par le généreux Club Nautique de Viry

DIMANCHE POUR LE VRAI-VIRY, nous sommes 16 bateaux (6 de plus). Y'a ici le dessus du panier avec Boite-Toupet et Silvestre-Gallo. Le soleil est radieux. Le vent S.O. souffle de 2 à 4 beaufort mais il est entrecoupé de molles-molles de courte durée (la faute en est aux immeubles qui font écran à 1,5 km du plan d'eau). Six manches sont courues entre 10 heures et 16h30. Philippe Boite-Fabrice Toupet domine nettement alors que la deuxième place se dispute entre Schultz-Ziems et Silvestre-Gallo. Les Teutons, qui gagnent la 1^{re} manche, prennent le meilleur dans une façon toute en douceur (c'est leur style... Pas de cris, pas d'énerverment ni

crispation, ni inquiétude, seuls les bons gestes dans les manœuvres font la différence!). Derrière, la lutte est rude bien sûr car le niveau est homogène. Il y a bien quelques acrobaties, comme lors du deuxième bord qui est plus ou moins spiabie. C'est pointu dans les rafales et il est alors impossible de tenir le cap pour passer le goulet et ses dangereuses berges rocailleuses.



Gérard Brunfaut. Le Comité de Course n'a pas chômé!

BEAUCOUP FINISSENT SUR LA JANTE comme Gubri-Rouanne ou Muh-Keraudren et mouillent un peu leur mât. Nous, Etienne Portelance et moi plus heureux, restons bien à plat et nous passons le goulet en rappel maximum, tendus sur les doigts de pieds. On est hilares. Hélas, notre enjouement s'avachit brusquement quand une molle nous

prend par surprise et c'est à contre que nous prenons le bateau sur la gueule, ça s'appelle "la cabane sur le chien". Cela, à deux mètres seulement des cailloux! Cependant, les bons moments ne manquent pas sur ce bord surtout lorsque le vent de fond se maintient (force 3 environ). Alors là c'est le grand pied avec les grands spis. Ça déboule velu!

LA BOUÉE N° 1, DITE AU VENT, porte mal son nom car c'est l'endroit du parcours où justement il n'y a pas de vent (un bouquet d'arbres est trop proche). L'équipier au plein trapèze, tendu au maximum, finit le plus souvent recroquevillé à l'intérieur du bateau. C'est l'endroit scabreux où on joue souvent sa place finale. Bien sûr, Viry est un plan d'eau pleins d'aléas (et je ne parle pas de la machine à laver qui est toujours à sa place — cachée à fleur d'eau à droite en sortant du goulet — emplacement que tous les vieux régatiers connaissent mais l'endroit est tantant car là on peut y prendre "l'adonnante miraculeuse"). Faisons fi des aléas car c'est un plan d'eau très sportif où il fait bon dérouiller les petits muscles à la sortie de l'hiver. La recherche d'équipiers s'est montrée toujours aussi cruciale. De nouvelles équipes se forment, par exemple Serge Gubri

der vous imaginez les conditions de départ, auriez-vous perdu l'inspiration, car beaucoup de bateaux ont pas de son? Voici un exemple qui, je l'espère, vous redonnera le goût du patrimoine. En 1972, un fabricant d'ordinateurs imprimés, son 505 néerlandais, le vicomte SCHMIDT ORIENTAL. Sur le bord, il est pas précisé G. madame Chantal était sa fille de ce mariage en eau de fleur de venise de polyester. Dans le prochain bulletin un article des plus instructifs sera consacré à 20 ans de notre données aux 505.

Monsieur, vous êtes sûr de l'absence à vos prochains et s'exprimez vous?

UN NUMÉRO QUI COÛTE A LA PEAU
Samuel Hébert, propriétaire du 505 PB, va au chéma un solide l'air.
Il passe au guichet et ouvre son tiller.
Pour le instant tout va bien, rien de plus normal il regarde son aller et il l'année l'année 8.
Les pages de Commerce français ou chinois? (a) Bulletin

UNE RENCONTRE BEUBANALE
Lors d'un week-end Eric Guemard et moi partons pour Sochaux chercher un Caneton pour les 505es sur place nous en trouvons un magnifique sur la rampe et nous nous en allons. Après avoir parcouru quelques kilomètres nous sommes arrêtés par des appels de diables dans notre tête (l'aveur bien entendu). Nous nous arrêtons, nous regardons, on nous signale un bateau sur notre rampe.
Une grosse et brillante voiture de luxe derrière nous, l'occupant un grand et élégant gentleman.
Il se présente, Eric Paillard, l'ancien Caneton dont j'ai été le propriétaire. Une fois certains d'années, je l'ai pris comme mon club de voile et je suis tout étonné de le voir en la place et Subaru.
Après quelques mots et vaches nous nous retrouvons le mot à l'avis d'avoir rencontré un collègue prestigieux.
Coincidence la hasard.
Mais après quelques échanges et la conversation se just de constater que les coïncidences non (en fait) que la (a) Bulletin

avec le grand Dominique Rouanne qui attend que son militaire de barreur, Eric Brun, en alerte maximum, en ait fini avec Vigie Pirate. De son côté, Marc Riot a embarqué un novice le samedi, malheureusement le dimanche le novice n'est pas au rendez-vous car les manœuvres ont eu raison de sa force physique. Il reste à soigner ses douleurs dans une grasse matinée bien méritée (faudra revenir!). Heureusement, un ancien de l'année dernière se présente à Marc, c'est Jean-Philippe Ducros — et voilà une équipe formée au débotté qui se maintient correctement dans le milieu de la flotte.

Christian Martenot, de Seine-Port, est le mieux équipé: il fait équipe avec la charmante Marie La fortune qui a des bras solides, cachés à l'intérieur de sa fine silhouette.

DE SON CÔTÉ, SON FRÈRE Claude La fortune a choisi d'être équipé par Thibault Di Pède qui, lui, a des bras comme des jambons et des épaules de gymnaste. Ça doit payer car ils

évoluent régulièrement dans les 3 ou 4 de chaque manche. Est-ce peut-être aussi parce qu'ils ont régaté à bord du bon et magnifique Cinquo Duvoisin qu'Alain Preel le leur a cédé?

Pierre Muh et Dominique Keraudren se défendent toujours bien, surtout qu'ils sont ici les "régionaux de l'étape".

Olivier Thiberge, associé à Antoine Victor, fait une bonne rentrée. Dommage qu'Olivier, chômeur d'un petit mois, vient de prendre un boulot qui l'entraînera loin de nos plans d'eau: l'Argentine et aussi le Brésil, Rio de Janeiro (le carnaval et ses filles nues avec des plumes aussi. Ça sera le plus dur!). Jamonières-Cottenet se défendent bien aussi et ont eu de bons moments.

Quant à l'excellent 470 Gérard Daugey, associé à Patrice Feuvrier, une méchante grippe le relègue à l'avant-dernière place du classement. Ça n'abat pas son moral car il aime notre bateau.

Les frères Jean-François et Charles-Henri Artielle empoignent la cuillère de bois. Ils dé-

budent sur Cinquo mais devraient progresser grâce à l'entraînement sur leur plan d'eau de Jablines — où se trouve maintenant un embryon de flotte de Cinquo.

L'ACCUEIL EST TOUJOURS SYMPA AU C.N. VIRY.

L'ex-bon barreur de Cinquo Gérard Brunfaut a été au comité sur l'eau. Hélas (pour nous), il va lui aussi s'expatrier: en Grèce. Il s'arrête de bosser (fortune faite comme Onassis) pour jouer de sa retraite sur son yacht dans l'archipel des Cyclades. En plus, il pense ajouter une petite maison blanche dans une petite anse au bord de l'eau avec un figuier, un olivier et sa Mercedes quand même. "Pourquoi se faire ch... à respirer la pollution de la région parisienne quand on peut faire autrement!".

Les virils-chatouilleux André Ménard et sa femme Monique, Marcel Roy et Suzon, Gilles Brandon le président, tous des copains du Cinquo depuis toujours, créent au sein de leur club une atmosphère sensationnelle. Il fait bon les retrouver

tous les ans. Ils sont généreux et nous régaleront à leurs frais depuis de nombreuses années. L'année prochaine, la décision est prise, les Cinquocinquistes régaleront, à leur tour, nos sympathiques hôtes. Il est temps de faire un geste et de renvoyer l'ascenseur de l'amitié.

Marcel Buffet

Classement:

1. Boite-Toupet 6 pts,
 2. Schultz-Ute Ziems 12 pts,
 3. Silvestre-Gallo 14 pts,
 4. Lafortune-Di Pède 18 pts,
 5. Muh-Keraudren 21 pts,
 6. Gubri-Rouanne 31 pts,
 7. Thiberge-Victor 41 pts,
 8. Buffet-Portelance 44 pts,
 9. Gilles et Samuel Carvallo 47 pts,
 10. Martenot-Marie Lafortune 51 pts,
 11. Jamonières-Cottenet 55 pts,
 12. Dupuy-G. Lasnier 55 pts,
 13. Riot-Ducros 56 pts,
 14. Boiry-Vallaud 56 pts,
 15. Daugey-Feuvrier 60 pts,
 16. J. Ph. et Ch.H. Artielle 80 pts.
- Président du Comité de Course: Gilles Brandon.

CNHS 28-29-30 mars 2003- Lac de la Forêt d'Orient

NATIONAL 505

DES EAUX INTÉRIEURES

Laurent HAÏ et Pierre-Jean GALLO confirment leur titre de vainqueur du NATIONAL CINQUO 2002 couru à Brest en juillet dernier



Laurent Haï, vainqueur en Eaux intérieures et en mer.

C'est sur une idée de Jean-Baptiste Dupont que cette nouvelle épreuve a été introduite dans notre calendrier sportif. Le National Inland en Angleterre a tou-

jours existé et il obtient toujours un grand succès. Pourquoi pas chez nous, s'est-il dit?

UN SITE EXCEPTIONNEL

La première édition s'est donc courue au Club Nautique de la Haute Seine sur le Lac de la Forêt d'Orient, à Troyes. Le lieu, près des frontières du Nord, le site exceptionnel du lac avec ses 3 800 ha, le club organisateur bien connu et le capitaine de flotte Gilles Carvallo étaient des gages de réussite. Résultat: une épreuve de trente deux bateaux avec des Anglais, des Belges et des Allemands.

Le programme prévoyait trois jours de régates. Ça n'a pas été de trop car le vent a plutôt fait défaut. Les manches ont été longues. La première manche a commencé assez bien ventée

mais le temps orageux a bouleversé ce bon début en nous envoyant des risées folles entrecoupées de calmes encore plus fous. Cependant ça n'a pas empêché les champions Haï-Gallo de l'emporter sans bavure.

DES RISÉES INCERTAINES

Les deux autres courses qui ont pu être courues les jours suivants se sont déroulées sous le même type de risées incertaines. La seule chose certaine c'est que les vainqueurs de la première manche n'ont pas été désarçonnés et ont tout dominé. Même les champions Ian Pinnell, Philippe Boite, n'ont pu que constater leur impuissance à se hisser à leur niveau. Que faire dans la pétrole pour faire s'avancer la charrette (ou

le camion, c'est selon)? Ce n'est pas moi qui vous le dirait, car j'ai péniblement passé mon temps à bricoler les réglages de mon bateau pour trouver la solution.

ÇA C'EST SÛR...

Certaines choses sont quand même sûres: quand ça n'avance pas c'est que les chutes sont trop fermées (ou que, comme cela m'est arrivé, mon étrave avait une petite éraflure qui a accroché une longue algue — y'en avait beaucoup). Mais bon! Qui dit chutes fermées dit: 1) pas assez de précintre dans le mât, 2) angle d'écoute de foc tirant trop sur la chute, 3) GV pas assez vrillée, 4) GV trop creuse, pas assez tendue sur la bordure, 5) trop de hale-bas (supprimer toute tension de hale-bas). Dans une manche où nous



Jim Berry, ex-président anglais sympa et bon berreur de petit temps.

avons été retardés par un concurrent qui avait abattu outrageusement sur la ligne, nous avons réglé en basculant la quète du mât vers l'arrière comme si nous avions à faire à un vent de force 4. Résultat : ouverture automatique des chutes du foc et de la GV. Ce réglage extrême nous a donné une vitesse épatante. Malheureusement le cap n'était pas merveilleux. Peut être aurions-nous pu régler plus finement pour retrouver un peu de cap sans perdre la vitesse. C'est à étudier lors d'un entraînement. Peut être aurions-nous pu redresser (très légèrement) le mât ? Cependant notre réglage tel quel a donné un VMG satisfaisant puisque nous sommes passés de la dernière place à la 13e place.

Un autre paramètre qu'il ne faut négliger dans la pétole est le poids de l'équipage. Ce poids doit être placé très en avant. Je crois avoir vu Laurent Hay assis sur le pont av. près de la cadène alors que Pierre-Jean était

sous le vent, bloqué contre la cloison. C'est d'autant plus important que la barre est lourde (Philippe Noclain, Serge Gubri, JBD, Philippe Boite aussi et la liste n'est pas exhaustive).

Les titilleurs de risées sont tous aux bonnes places mais l'étonnement vient de la performance de l'équipage Serge Gubri-Thi-

bault Di Pède qui nous a fait un festival avec leur nouveau Cinquo acheté à Alain Prael. D'un seul coup de baguette magique ils ont monté d'un cran dans ce type de temps.

Bref, ceux qui ne sont pas montés sur le podium n'en ont pas montré trop d'amertume car y'avait La Compensation Habi-

tuelle qui est de tradition : l'accueil " glou et glou " des Carvallo.

L'année prochaine le National des Eaux Intérieures se tiendra en juin à Pareloup. C'est un lac de moyenne montagne (altitude 800 mètres) où là aussi la tradition de l'accueil est une institution.

Classement du National Eaux Intérieures : TROYES 2002, 32 participants

1	Laurent HAY	Pierre-Jean GALLO	3.00
2	Ian PINNEL	Steve HUNT	6.00
3	Serge GUBRI	Thibault DI PEDE	9.00
4	Philippe BOITE	Fabrice TOUPET	9.00
5	Jean-Guy PUISSANT	Laurent CAMUSSON	11.00
6	Philippe BLANCHARD	Carole BLATTNER	23.00
7	Christian SILVESTRE	Hendrik SCHULTZ	24.00
8	Pierre MUH	Dominique KERAUDREN	25.00
9	Jim BERRY	Charlie WALTERS	28.00
10	Jean-Baptiste DUPONT	Christian VALLAUD	29.00
11	Philippe NOCLAIN	Jean-Pierre NOCLAIN	37.00
12	Jean-Marc NOCLAIN	Lionel LESOIL	38.00
13	Eric BRUN	Dominique ROUANNE	39.00
14	Marcel BUFFET	Antoine VICTOR	40.00
15	Bernard BLONDY	Roger CHABAUD	40.00
16	Jean-Pierre DI PEDE	Guy LAFORTUNE	45.00
17	Jurgen FEUERHAKE	Alexander V.MERTENS	45.00
18	Paul GORREMANS	Marie Pierre GORREMANS	50.00
19	Michel BOIRY	Jean-Claude ANCELOT	51.00
20	Francis DOERENBECHER	Aubin DOERENBECHER	53.00
21	Marc RIOT	Jean-Philippe DUCROS	60.00
22	Muriel JEANNE	Gilles CARVALLO	60.00
23	Pascal AUBLET	Céline AUBLET	63.00
24	Christian MARTENOT	Marie LAFORTUNE	63.00
25	Benoît GAURIER	Julien LAFORTUNE	63.00
26	Nicolas des JAMMONIERES	Laurent BARIL	63.00
27	Francois DE LISLE	Herve BRILAUD	66.00
28	Eric QUERMARD	Nicolas PICQUEREY	71.00
29	Samuel CARVALLO	Michel LAUGEROTTE	80.00
30	Geraud LAFORTUNE	Antoine LAFORTUNE	86.00
31	Laurent BERNADAC	Jean-Baptiste APPRIOU	88.00
32	Charles FRIGAUX	Julien GODINOT	96.00

Président du Comité de Course : Jean-Claude Lhermitte
Président du Jury : Jacques Terrasson.

La Rochelle, 30 mars

Le 30 mars, avait lieu à La Rochelle une régata de ligue dériveurs. Sept cinquos étaient présents. (qui n'avaient pu être au Lac du Der pour différentes raisons).

Météo: 5-8 nds d'Est Sud-est mer plate, soleil 20°.

CLASSEMENT (3 manches moins une) :

- 1- Ravet/Loyal 8800 (SRRoche-laises) - 1,1,1
- 2- Jouany/Nigon 8400 (N.Seyne/SRRoche-laises), 6,2,2
- 3- Commel/Buand 8402 (SRRoche-laises) - 2,3,4
- 4- Lacombe/Martineau 8635 (SRR/Rochefort), 3,4,3

- 5- Dubé/Roblin 8508 (Rochefort) - 4,5,dnf
- 6- Nouraud/Trojet dit "TARZAN" 8452 (SRR/Rochefort) - 5,7,5
- 7- Gauthier/Biche 8366 (Rochefort) - 7,6,6

NB : surpris par une telle participation malgré des absents (Trouillet, Poupon) qui étaient présents la veille à l'entraînement, nous vous ferons parvenir les dates des championnats de printemps et d'automne de la SRR pour être encore plus nombreux les prochaines fois.

Bertrand Loyal

505 FRANCE BULLETIN N°122

Directeur de publication : JEAN-BAPTISTE DUPONT
Rédacteur en chef : MARCEL BUFFET
Rédacteur en chef adjoint : PHILIPPE BLANCHARD
Cancrures 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, EYENNE PORTBLANCHE, JACQUES RAGUET

EUROPA CUP FRANCE À CAVALAIRE

Les Allemands Christian KELLNER et Klaus STAMMERJOHANN dominant.
Martin et Rainer GORGE 2èmes mais Philippe BOITE et Fabrice TOUPET toujours
sur le podium !

par Marcel Buffet

UNE FLOTTE ALLEMANDE TRÈS EN JAMBES

L'Europa Cup France de Cavalaire a été gagnée par un équipage allemand. On aurait pu faire cette prévision car la flotte allemande, dopée par sa victoire au Mondial 2001 de Cascais, est en pleine expansion, qualitative et quantitative. La détermination des équipages, le matériel high tech, la recherche poussée parmi les Cinquos dans le monde qui est actuellement allemande...

Faut le reconnaître ! Les 505istes allemands sont bien aidés pour être les rois du Cinquo en Europe.

En premier lieu, bien aidés par l'éducation allemande qui donne une grande place au sport dans les temps d'études. Les muscles et la tête sont déjà forgés dès le plus jeune âge.

Ensuite, par la nourriture : des centaines d'années à boulotter des kartoffels ont engendré des gobarfits qui nous sont supérieurs de 10 cm ou plus. Alors que nous, français, ce n'est pas avec quelques maigres cuisses de grenouilles qu'on a pu forger des bêtes aussi baraquées qu'eux. Même un beau bébé comme Laurent Camusson se plaignait de paraître un nain à côté de Klaus Stammerjohann, l'équipier vainqueur de Cavalaire.

A L'AISE...

Par ailleurs, les Allemands, — allez savoir pourquoi ? — semblent plus à l'aise financièrement que nous. Ça compte dans la qualité du matos (ils ont 100 ou 200 numéros de voiles de plus que nous). Pourtant, nous, frant-sozes, on devrait avoir aussi le pognon car on bosse super (je l'ai lu dans les journaux), peu (c'est vrai), mais bien (ça aussi j'ai lu). On paye moins d'impôts que les nordiques (j'ai lu). Hélas, il y a des défauts dans notre système :



Christian Kellner, le vainqueur.

1. Malgré les 35 heures on fait des heures-sup — hélas gratuites — tard le soir (ça je n'y crois pas mais l'essentiel c'est que les épouses le croient),
2. Le Français dépense (oui, mais pas assez pour le Cinquo).

Tout cela pour dire que les Allemands étaient plus nombreux, mieux équipés en matériel, plus motivés, mieux entraînés que ne l'étaient les Français à Cavalaire. Résultat des courses : ils ont raflé 6 places dans les 10 premiers. Christian Kellner et Klaus Stammerjohann ont fait : 4+1+3+1+1. Ce ne sont pas des inconnus puisqu'ils ont pris récemment la 8e place du dernier championnat d'Europe de Riva, mais ils émergent ici à Cavalaire avec beaucoup d'autorité. Philippe Blanchard, à côté de moi, me glisse discrètement, mais assez fort quand même pour que j'entende bien, que lui et Carole ont déjà fait minables les sus-dits lors de régates sur le lac Hammer, près de Munich. Bravo ! Mais, recommencer cet exploit en 2003 n'est pas dans la poche.

CEPENDANT, TROIS BONS FRANÇAIS

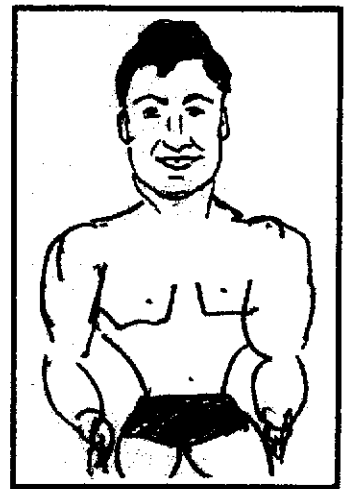
Heureusement on a de quoi se réjouir : l'équipage vedette Boite-Toupet est toujours là ! "Présents", comme des bons scouts, dans les grandes occasions. Une fois de plus ils montent sur le podium de Cavalaire. Ils gagnent la pre-

mière manche et auraient pu gagner la 4e s'ils n'étaient pas tombés dans un trou lors du vent arrière alors qu'ils avaient pris une avance confortable. Bien sûr aussi, de leur côté, Laurent Haÿ - Pierre Jean Gallo sont bien placés en 6e position. Ils reconnaissent qu'ils ont un peu trop négligé l'entraînement. Un départ prématuré — et réparé — les ont retardés lors de la 1^{re} manche et les privent d'un meilleur classement. Quant à Fischer-Delvaux 10^{es}, ils nous étonnent toujours car, ne courant que 3 régates par an et ne s'entraînant jamais, ils trouvent le moyen de caracoler dans le peloton des meilleurs (rien ne dit d'ailleurs qu'ils obtiendraient un meilleur résultat s'ils s'entraînaient comme des pros. Certains, comme Patrick Hægeli, la star des années quatre-vingt, préfèrent être sous-entraînés, ce qui leur laisse une belle fraîcheur d'esprit). Chacun son truc, d'espérons l'idéal serait : frais d'esprit + entraînement poussé. Pas vrai ?

BONNE PARTICIPATION FRANÇAISE

Dans l'ensemble, la participation française a été bonne avec 21 bateaux, même s'il manquait les méditerranéens (et les rochelais).

Rob Napier, un anglais rugueux bien connu des circuits depuis... toujours !



Stefan Böhm, plus connu sous le nom de Rambo.

Les vedettes René Betschen-Patrick Ducommun et Philippe Jacot étaient les têtes de série suisses.

Rob Napier, le populaire et solide 505iste de 63 ans, amateur de la classe anglaise, termine pour sa première venue à Cavalaire en 18e position en faisant 10 et 11 dans les 2e et 3e manches. Les belges Paul et la fine Marie-Pierre Gorremans sont battus par les Blanchard, Philippe et Carole, les habitués vainqueurs du duel des équipages mixtes.

Dans l'ensemble, sur les 5 manches courues, le vent d'est à prévalu. Qui dit vent d'est dit : vent venant de la côte, une côte très accidentée avec de hautes collines et des vallons profonds, situés sur les territoires de Gassin, de Ramatuelle et, plus loin, de Saint-Tropez.

Les risées, qui sortent de ce dédale de vallons, sont donc très fantasmaques avec des variations de 20 à 30°. J'en discutais avec Dominique Rouanne et Jean-Guy Puisant (qui sont des habitués du coin et, pourquoi ne pas le dire : ils ont leurs propriétés de vacances sur ce site — habituellement réservé aux milliardaires européens) sur les différentes options à prendre dans les bords de près.

PUR VENT D'EST

Déjà, l'on sait que le pur vent d'est souffle dans une fourchette de 20° environ avec de longs balancements à gauche et à droite de 10 à 15 minutes (à ne pas confondre avec les courtes risées erratiques qui sont innombrables à l'intérieur des grands balancements). Il faut donc commencer le près sur le bord adonnant et attendre sagement le premier balancement pour virer de bord. Cependant on a remarqué que les premiers insistent toujours pour courir leur premier bord vers la côte à gauche de l'axe du parcours (la bouée n° 1 était mouillée au 70°). Pourquoi? Rien ne peut laisser croire à un effet de côte car le vent au 70° d'est-nord-est quitte normalement la côte à la perpendiculaire du rivage.

QUESTION: " JEAN-GUY, Y AVAIT-IL UNE RAISON DE VENIR À LA CÔTE? "

Réponse: " Je pense que le profond vallon, presque une vallée, qui se trouve dans le secteur, a une influence. Il doit canaliser le vent du 70° dans l'axe du vallon (au 60°) et, en plus, amplifier la vitesse du vent. Donc le bateau qui se rapproche de la côte profite au mieux d'un vent plus fort et dans lequel il y a de nombreuses adonnantes bâbord ". " En plus, il y a une avancée rocheuse, un petit cap en somme, qui est située dans le secteur et qui peut donner un effet de côte supplémentaire favorable au bâbord amures ".

C'est peut être un bon raisonnement car on a souvent vu les bateaux qui étaient à l'extrême gauche bâbord amures faire une espèce de cuillère à l'approche de la bouée n° 1. J'ai consulté la carte d'état-major du Cap Lardier: l'axe du vallon est bien visible. J'en ai parlé à Pierre-Jean Gallo et il semble d'accord sur ce raisonnement. Peut être une thèse à retenir pour la prochaine régata de Cavalaire en 2004?

Cependant, dans une manche (une seule sur 5) le côté à l'opposé — le côté droit du parcours — a payé. A mon avis, ça n'a été qu'un caprice du vent d'est.

LES GRANDS SPIS I PLUS QUE JAMAIS

Notre grande épreuve française, malgré le coup de vent qui nous a cloués une journée à terre, s'est bien passée. On a eu une fenêtre pour pouvoir courir 2 jours sur les trois jours prévus.

Avant les épreuves, l'entraînement a été contrarié par le vent d'est qui soufflait à force 6-7-8.

Le vendredi et le samedi une accalmie a permis à José Le Fouler de faire courir en tout 5 manches par vent d'est force 2.

Hélas! le dimanche, le fort vent d'est reprenait et obligeait à en rester là.

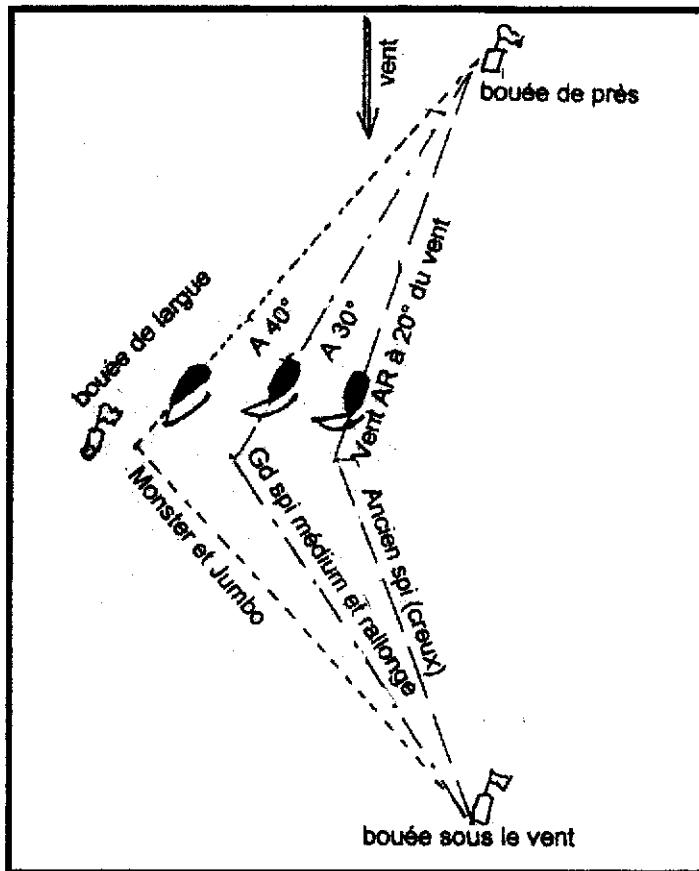
ENFIN, QUAND MÊME, TOUS NOUS ÉTIONS CONTENTS

Les conditions dans lesquelles se sont courues les manches ont permis à tous de pouvoir bien naviguer. Les grands équipiers ont pu monter au trapèze grâce à des réglages puissants. Les équipiers légers — comme la fine Marie Lafortune — ont pu allonger leurs petits kilos sans trop souffrir. Les grands spis — sauf dans des cas extrêmes de rafales pointues — ont été bien supportés par tous. Mieux peut-être que nos anciens spis, plus petits certes mais bien plus creux et durs à tenir.

A remarquer que les grands-grands spis (Monster de Pinnell et Jumbo de Le Bihan, de 29 m²) sont extrêmement efficaces. Le VMG est meilleur quand on va courir, pleins pots, deux grands bords de large planants entre la bouée 1 et la bouée 3. Ces allures pointues (40° du vent arrière) et planante sont bien meilleures que de faire deux bords à 20° du vent arrière. L'inconvénient — et c'est là que Boite-Toupet ont perdu une belle première place — c'est que l'on est très vulnérable, étant à la merci d'un changement de vent. L'éloignement est tel (on va empanner très loin dans les parages de la bouée de large -1) que l'on ne voit pas ceux qui ont couru à l'opposé. Aucune réaction de défense n'est possible si un autre vent survient.

Il faut savoir que le grand spi fait cogiter les esprits plus que le petit spi d'antan. Sur des longs bords comme ici à Cavalaire, il faut se masturber le cerveau pour trouver le bon angle, la vitesse maximum, empanner au bon moment, ni trop tôt ni trop tard.

que j'aurais préféré que le doigt de Dieu tombe sur moi comme à pic et pic et...) car les Blanchard sont des soigneux, des délicats, surtout en ce qui concerne la présentation de leur bateau. Le taud de dessus fait par Paris Voile est l'un des plus beaux au



QUEL SPI EMPLOYER ?

En ce qui concerne l'achat d'un spi: quel spi faut-il employer? Le plus grand est la bonne réponse. Cependant on doit adopter un angle de descente au vent arrière en tenant compte de la coupe du grand spi utilisé: ancien spi agrandi, grand spi un peu creux, grand spi plat. (voir croquis 1 et 2).

1 Souvent, sur les grands parcours où la bouée n° 3 est invisible, on choisit de préférence le côté tribord (sous spi) pour prendre la bouée n° 2 comme repère d'empannage.

LES PRIX

Bien sûr, la distribution des prix a été généreusement dotée en belles et grandes coupes. En plus, Paris Voile a offert 2 écoutes de spi et 2 tauds de dessus. Le tirage au sort a désigné Philippe et Carole Blanchard pour l'un de ces deux lots. Ça ne pouvait pas mieux tomber (encore

monde: bon tissu coton bleu ciel, finition impeccable, petites sangles blanches, attaches rapides très pratiques, pas de flottement ni gonflement du tissu lors des pointes de vitesse sur l'autoroute. Vraiment un beau p'tit lot!

ON NE PEUT PAS TROUVER MIEUX!

Le Yacht Club de Cavalaire s'est montré une fois de plus comme un grand club de régates. Tous ses membres, des vieilles barres aux très jeunes, sont extrêmement sympathiques et, tout particulièrement, les incontournables 505istes du YCC, Dominique Rouanne et Eric Brun, tous deux omniprésents, à l'accueil jovial à l'animation, à leurs coups de main pour tirer les chariots et surtout pour tirer la bière bien fraîche à la pompe du club-house... Cette dernière besogne où ils excellent surtout.

Classement CAVALAIRE 2003

18 au 20 Avril 2003. 59 participants

José LEFOULEUR, Président du Comité de Course

Jean-Pierre GROSGOGEAT Président du Jury

Place	N° Voile	Noms	Pts réels	Pts tot	M1	M2	M3	M4	M5
1	GER 8672	KELLENER Christian STAMMER Johann-Klaus	10	6	-4	1	3	1	1
2	GER 8670	GORGE Martin GORGE Rainer	14	9	3	3	1	2	5
3	FRA 8802	BOITE Philippe TOUPET Fabrice	23	14	1	9	7	3	3
4	GER 8651	LEHMANN Claus SCHOCLER Martin	24	14	2	2	4	10	6
5	DEN 8620	SAUGMANN Jan RAMSBAEK Morten	33	19	11	14	2	4	2
6	FRA 8564	HAY Laurent GALLO Pierre-Jean	57	34	23	4	12	9	9
7	GER 8720	FILIMONOW Dirk STOCKMANN Lars	55	36	7	19	5	5	19
8	GER 8769	BOHM Stefan ROOS Gerald	56	39	17	8	15	12	4
9	GER 8580	SEEGER Michael ACHTENBERG Andreas	58	42	11	12	6	16	13
10	FRA 8687	FISCHER Francois DELVAUX Jerome	68	42	13	13	8	26	8
11	SUI 8569	BETSCHEN Rene DUCOMMUN Patrick	80	54	14	18	26	6	16
12	GER 8772	ROOS Ronald LINNEMANN Gerd	77	57	20	11	17	17	12
13	GER 8725	HUTTERMANN Ludger MEYER Rolf	87	60	27	17	25	8	10
14	GER 8747	THUMANN Moig STIEGLITZ Olivier	115	65	18	5	22	50	20
15	GER 8675	GORGE Volker ENDJER Marlies	104	65	22	23	9	39	11
16	GER 8567	ROSSLER Michael NEUHAUS Holger	93	66	18	20	21	27	7
17	GER 8661	FREYE Diethard KLUEGEL Michael	102	70	29	7	32	11	23
18	GBR 8701	NAPIER Rob BRISTOW Mathew	109	71	31	10	11	19	38
19	GER 8633	SOLLNER Sophie STUCKL Wolfgang	105	73	10	6	28	32	29
20	GER 8777	SCHOLLMAYER Stefan SANGUINO Frisco	111	80	15	31	16	24	25
21	GER 8750	MULLEJANS Christian MORF Karsten	133	85	48	22	24	22	17
22	FRA 8541	DOERENBECHER Francis DOERENBECHER Aubin	131	89	42	15	20	23	31
23	FRA 8716	SILVESTRE Christian VALLAUD Christian	127	90	37	29	23	14	24
24	GER 8686	VOELCKNER Nicolai DEHNE Lars	135	92	43	16	33	7	36
25	SUI 8729	STAUFFER Florian JACOT Philippe	155	95	18	60	35	15	27
26	GER 8642	GREGER Thoralf QUADFASS Tobias	139	98	41	30	34	13	21
27	FRA 8484	BLANCHARD Philippe BLANCHARD Carole	139	98	41	40	19	21	18
28	GER 8711	ENGEL Carsten NEUMEYER Tobias	135	98	21	21	30	37	26
29	FRA 8695	PUISSANT Jean-Guy CAMUSSON Laurent	141	99	32	27	18	42	22
30	GER 8376	NIEDIEK Volker	163	103	9	60	14	20	60

31	FRA 8676	HEISIUS Stefan BUFFET Marcel VICTOR Antoine	139	104	34	32	10	35	28
32	DEN 8440	LARSEN Per ANDERSEN Henrik	165	105	8	24	13	60	60
33	FRA 688x	DOUSSELIN Veronique PETER Jean-Pierre	148	105	42	43	31	18	14
34	GER 8621	SCHWEIGER Stephan SCHMEDERER Johannes	153	117	24	28	36	33	32
35	FRA 8402	COMMEIL Bertrand BUAND Thierry	167	123	30	35	37	44	21
36	SUI 8079	NYDEGGER Lorentz NYDEGGER Martin	172	126	16	36	46	31	43
37	BEL 8553	GORREMANS Paul GORREMANS Marie-Pierre	187	127	19	38	29	41	60
38	GER 8721	SEIKEL Martin BECKEV Norbert	166	127	39	25	39	30	33
39	FRA 8521	GUIBBAL Jean-Louis GUIBBAL Mathieu	181	137	44	33	42	28	34
40	FRA 8623	BRUN Eric ROUANNE Dominique	185	138	25	47	27	46	40
41	GER 8788	LAHRS Karsten GERDTS Peter	186	138	39	44	48	25	30
42	GER 8712	LABENZ Siegfried LABENZ Christian	192	139	38	26	53	40	35
43	FRA 8709	DUPONT Jean-Baptiste DI PEDE Thibault	191	144	32	37	41	34	47
44	FRA 8742	NOCLAIN Philippe NOCLAIN Jean-Pierre	196	147	49	34	40	36	37
45	FRA 8748	HERTEL Yoann CARVALLO Gilles	222	167	28	55	50	45	44
46	GER 8327	FRANK Dirk KEMPF Stefan	231	171	52	52	38	29	60
47	FRA 8688	BLONDY Bernard CHABAUD Roger	233	176	52	39	44	57	41
48	GER 8654	JAEGERSBERG Nikolaus HILTSCHER Wolfgang	226	178	40	48	45	48	45
49	FRA 8444	GUIBBAL Pierre DELMUR Patrick	231	181	50	46	49	38	48
50	GER 8418	WINCHENBACH H Skbue KLEIN Christoph	244	185	59	49	43	54	39
51	GER 8108	HOLM Thorge KUTER Tobias	238	185	53	41	51	47	46
52	GER 8607	PAULSEN Antje SCHAAR Bjorn	249	196	51	45	47	53	53
53	GER 8071	SCHOTT Elke SCHOTT Harald	253	199	45	53	52	49	54
54	FRA 6340	PEIFFERT Bernard PEIFFERT Didier	259	200	56	51	59	43	50
55	FRA 8761	RIOT Marc DUCROS Jean-Philippe	261	201	60	50	58	51	42
56	GER 8530	VON MERTENS Alexandre WIESBANER Pia	260	203	57	42	54	55	52
57	FRA 8733	BOIRY Michel ANCELOT Jean-Claude	272	213	59	54	56	52	51
58	FRA 8704	MARTENOT Christian LAFORTUNE Marie	277	217	53	60	59	56	49
59	GER 8375	KOCH Thorsen SCHIEDT Franzisk	288	228	55	56	57	60	60



Eric Brun, un gabarit de champion du monde.



Jean-Pierre Grosogeat, un président de jury super actif.

CAVALAIRE : UNE REGATE RICHE EN REBONDISSEMENTS

par Carole Blanchard

"Les absents ont toujours tort", la maxime s'est vérifiée une nouvelle fois.

Une fois de plus la régata de Cavalaire fut riche en émotions et rebondissements, tant il est vrai que la baie de Cavalaire est des plus surprenantes. S'il est rare que les premiers y finissent derniers et inversement, il ne faut jamais perdre espoir, car rien n'est jamais définitivement perdu... ou gagné!

Chacun de nous a pu, je crois, en faire l'expérience. En ce sens, je voudrais, de mon modeste point de vue, vous faire part de mes impressions.

En régata, je n'aime pas avoir: trop chaud, trop froid, mal aux mains ou aux bras, un peu peur. La première journée de régata fut à ce titre tout à fait agréable: beau soleil et peu de vent. Nos performances, en revanche, ont été médiocres. Damien Trouillet aurait pourtant dit qu'il s'agissait d'un temps blanchardesque. Malgré une navigation au compas des plus précises faisant ressembler l'ambiance à bord à une salle des ventes, de très mauvaises surprises devaient nous attendre aux passages des bouées. La configuration du parcours, en effet, ne laissait aucune chance à ceux qui n'avaient pas choisi le bon bord.

Le lendemain matin, le temps se montrait un peu moins dément. Je ne crois pas avoir vu le moindre rayon de soleil ce jour-là. Cependant, n'ayant eu ni trop froid, ni trop chaud, ni peur, ni mal, la journée me parut plutôt douce.

J'ajoute que je me suis beaucoup amusée; en effet, les vents de Cavalaire sont imprévisibles.

UN DÉPART CORRECT NE VEUT PAS DIRE UNE ARRIVÉE RESPECTABLE ET UN DÉPART CATASTROPHIQUE NE SIGNIFIE PAS UNE ARRIVÉE HONTEUSE!

Nous avons quant à nous tout expérimenté: le départ catastrophique suivi de remontées spectaculaires nous laissant cois d'autosatisfaction, le départ correct suivi de bords suicidaires,

miraculeusement rattrapés, puis regâchés, autant d'émotions, de joies et de peines créatrices de réactions inattendues et inconnues.

Philippe par exemple, ne cessait plus de compter: dans les moments heureux, il se mettait à additionner à haute voix et avec frénésie, pensant sans doute me faire plaisir, tous ceux qu'on avait "b..." (selon ses propres termes). Bien sûr, le



Carole Blanchard.

silence se faisait lorsqu'à la bouée suivante, nous nous retrouvions parmi les comptés!

Pour ma part j'en concluais que la voile faisait intervenir beaucoup trop de paramètres pour constituer une science exacte.

J'ACCOMPAGNAIS DONC MES INDICATIONS DES PLUS GRANDES PRÉCAUTIONS, SIGNALANT ENTRE AUTRES: "JE CROIS NE PAS TROP ME TROMPER EN DISANT QUE ÇA ADONNE!"

Une ambiance totalement surréaliste régnait donc à bord, me faisant parfois m'interroger sur mon équilibre psychique. Les discussions d'après régata m'ont heureusement réconfortée. En effet, je constatais que l'épreuve a été dure pour tout le monde, chacun ayant eu à son

tour des moments de bonheur et de tristesse.

Beaucoup avaient réussi des remontées spectaculaires et peut-être même s'étaient-ils mis à compter comme Philippe...

Tous se plaignaient d'options catastrophiques. Pourtant, à la fin de cette deuxième journée, nous n'étions pas encore au bout de nos émotions puisque le dernier jour de régata devait se révéler gris, pluvieux et terriblement venteux.

NE SACHANT À QUELLE SAUCE NOUS ALLIONS ÊTRE MANGÉS, M. JOSÉ LE FOULER, PRÉSIDENT DU COMITÉ DE COURSE, ÉTANT AUSSI DANGEREUX ET IMPRÉVISIBLE QUE LES VENTS DE CAVALAIRE, BEAUCOUP CHASSAIENT LEUR ANGOISSE ET JOUAIENT AU DUR EN RIVALISANT D'HUMOUR, LA PLAISANTERIE LA PLUS PRISÉE CONSISTANT À DEMANDER À SON VOISIN POURQUOI IL N'ÉTAIT PAS ENCORE SUR L'EAU.

J'avoue mon soulagement lorsque José, dans un geste très inhabituel chez lui, nous a signifié que la régata était terminée. Aubin Doerenbecher, sans doute sous l'effet de la décompression, se mit à hurler une dizaine de fois "Je ne suis pas un minus, je ne suis pas un minus"; nous avons dû le retenir car il affirmait vouloir naviguer. Apaisé après la remise des prix, il nous a avoué avoir été très content de ne pas avoir eu à naviguer.

Je devais pour ma part vivre une dernière émotion lorsqu'après la remise des prix fut organisé un tirage au sort. Pierre-Jean, généreux donateur, mettait en jeu plusieurs lots dont deux magnifiques tauds.

Au moment même où j'expliquais à mon entourage n'avoir aucune chance au jeu, le sort nous désignait comme l'un des heureux bénéficiaires.

Merci Pierre-Jean!

CLASSEMENT DE LA RÉGIONALE EST DE PLOBSHEIM (10-11 MAI 2003)

1 FRA 8484 Carole Blanchard - Philippe Blanchard 3 pts
1 1 1 1
2 FRA 8541 Francis Dorenbecher - Alain Beltzung 7 pts
2 2 3 4

3 FRA 8676 Marcel Buffet - Antoine Victor 8 pts
9 4 2 2
4 FRA 7941 Véronique Douselin - Jean-Pierre Peter 13 pts
3 3 7 9
5 GER 8772 Ronald Roos - Gerald Roos 16 pts
7 6 4 6
6 GER 8691 Günter Bockle - Frank Heimburger 16 pts

5 5 6 10
7 GER 8418 Stefan Schollmayer - Christoph Klein 17 pts
4 11 8 5
8 FRA 8353 Robert Fossard - Jean-Marc Paquette 20 pts
8 8 5 7
9 GER 8473 Olivier Kraft - Andreas Goeggels 21 pts
6 7 DNF 8
10 GER 8530 Alex. Von Mertens

- Pia Wiesbauer 24 pts
11 10 DNF 3
11 GER 8450 Jürgen Feuerhake - Timo Bockle 31 pts
10 9 DNF 12
12 FRA 4479 Robert Lehmann - Bernard Edel 32 pts
12 12 9 11
13 FRA 8301 Xavier Accoulon - Benoît Blaison 39 pts
13 13 DNS 13

Vu les barbers de trap' à Cavalaire

par Marcel Buffet

Bien sûr, tous les mâts des bateaux allemands étaient équipés de barbers de trapèze. Les bateaux de nos champions aussi en sont équipés : Philippe Boite, Laurent Haÿ (cependant je crois ne pas en avoir vu sur le bateau de Ravet-Loyal lors des régates de La Baule).

L'idée des barbers est de tenir le mât en tête lorsque l'on est sous grand spi au large. On comprend bien que le grand spi (sa grande puissance et son point de drisse situé très haut) emmène sous le vent la tête du mât. Le mât, alors, fléchit en latéral. Résultat, la chute, en haut de la GV, dégueule (d'où perte de puissance). Les trapèzes ancrés plus haut retiendront le latéral. Par contre, on n'en a pas besoin à l'allure du près serré. Il faut donc remettre les trapèzes à leur hauteur d'ancrage primitive.

1. au près serré, les trapèzes sont bas, tirant à la hauteur du capelage des haubans.
2. au large grand spi les barbers de trapèzes sont choqués. Les trapèzes tirent plus haut (13 cm sous la sortie de drisse de spi).
3. dès le retour au près serré, les barbers sont bordés et, par là, remis à leur emplacement d'origine (garder les trapèzes haut entraînerait exagérément le mât vers le côté

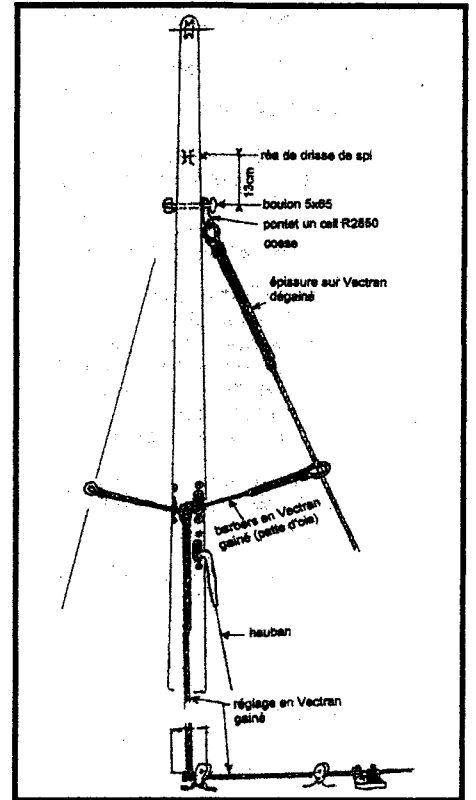
de l'équipier au vent).

Ci-dessous, voici ce que préconise Pierre-Jean Gallo pour facilement accastiller le mât.

L'ancrage supérieur (le boulon) sera à 130 mm en dessous du point de drisse du spi (soit 5865 mm). Composé

1. d'un axe (boulon de 5 mm x 65 mm) de diamètre traversant le mât.
2. D'un pontet à œil simple de chaque côté.
3. Deux trapèzes en Vectran dégainé avec une épissure sur les pontets (au mieux, une cosse préservera l'usure du Vectran).
4. Enfiler une patte d'oie en Vectran gainé dans les anciens accrochages des trapèzes. C'est le barber.
5. Faire descendre le bout Vectran gainé jusqu'au pied du mât.
6. Fixer une petite poulie de renvoi sur les puits vers le barreur.
7. Une petite poulie et un taquet à proximité de la main du barreur.

Le Vectran est aussi solide que le câble acier et bien plus léger. L'épissure sur le Vectran (un glissement à l'intérieur du Vectran) peut être faite par Paris-Voile. Cette épissure sera assurée par une courte surliure près de la cosse.



ACAL - Plobsheim Strasbourg 10-11 mai 2003

RÉGIONALE EST

par Philippe Blanchard

Cette année, l'Aquatic Club d'Alsace et de Lorraine ayant mis les petits plats dans les grands, nous avons partagé le plan d'eau avec les Micros, qui couraient une Européenne Micro. Pour nous, ça n'a rien changé, car l'organisation du Régional Est Cinq a été comme d'habitude parfaite : parcours olympiques bien orientés, procédures bien rodées, une soirée "buffet froid - saucisses de Strasbourg" de belle tenue, tous les ingrédients étaient réunis pour un beau week-end de régates. Et pour les organisateurs, mieux valait se mobiliser pour deux séries que pour une seule.

CHACUN A EU SA CHANCE

Le temps incertain, mais doux, avait peut-être découragé certains, mais les 13 équipages présents n'ont pas regretté le déplacement. Le vent faible de 5 à 7 nœuds de secteur nord sous

un ciel variable nous a apporté juste ce qu'il fallait de variations pour donner sa chance à tout le monde, et la domination de Carole et Philippe Blanchard, vainqueurs des quatre manches, n'a pas été aussi évidente qu'il y paraît.

Leur seul regret : voir une place de premier barrée sur la feuille de résultats !

DEUXIÈME, Francis Dörenbacher avait consigné son fils à la préparation de ses examens et embauché Alain Beltzung, champion sortant : une association redoutable.

TROISIÈMES, UN PERMANENT NOMMÉ MARCEL, avec Antoine Victor sous la bôme, qui précèdent Véronique Dousselin et Jean-Pierre Peter toujours dans le coup sur le 7941, avec notamment un spi Pinnel médium rallongé très efficace.



Philippe Blanchard (NDLR : plus affûté que jamais).

Cinquièmes, les frères Roos sur leur magnifique Mader gris, qui auraient certainement apprécié un peu plus d'air.

Les allemands étaient venus à six équipages.

A saluer aussi la présence de Robert Fossard, venu de Marseille ! équipé par l'autre champion sortant Jean-Marc Paquette. **PROCHAINS RENDEZ-VOUS**



Antoine Victor, sympa et compétent équipier de Marcel.

DES CINQUÈMES DE L'EST LE 29 MAI À GONDREXANGE (près de Sarrebourg) (il y aura du rétro sur l'eau).

ET LE 1^{ER} JUIN À GÉRARD-MER, dans les Vosges, où nous rendrons la politesse à Xavier Accoulon et Benoît Blaison, qui viennent des montagnes faire toutes les régates alsaciennes.

Yacht-Club du Der, 22-23 avril 2003

*Philippe BOITE et Fabrice TOUPET encore très forts cette année.
Laurent HAÏ et Pierre-Jean GALLO montrent encore leurs intentions.
Christian SILVESTRE et Gaël LE MAUGUEN toujours la vitesse.*

"Mieux vaut vivre à deux que solitaire" (Bible).

J'suis le premier... sur le parking s'entend.

Je suis arrivé ici sans équipier pour le deuxième week-end de suite. J'en cherche un, je e'mail, je téléphone et ne trouve que des gens qui travaillent le samedi (ce qui, déjà, est hors de mon entendement) et même le dimanche. J'en suis baba. Où est le chômeur, le branleur, ou même un sportif qui, le cas échéant, serait à même de tenir une écoute? Eh bien, le voici, le voilà, le voilu... C'est le voileux Jean-Baptiste Dupont, notre président 505 - lequel est loin d'être un branleur lui. Hier il est descendu de l'avion de Sydney où il vient de passer une semaine sur les chapeaux de roues à travailler pour le compte de riches banquiers internationaux.

JBD arrive et, d'emblée, se propose pour m'équiper parce que, lui-même est sans équipier, Christian Vallaud étant parti faire un week-end de ski. JBD va donc équiper pour la première fois de sa vie. A nous deux, lui qui n'est jamais monté au trapèze et moi qui suis perclus de douleurs, nous allons certainement faire une équipe de charlots.

Cependant nous négligeons tous ces handicaps et, forts de notre nouveau jeu de voiles Le Bihan, nous mettons du charbon dans la machine pour, tenez-vous bien, passer à la bouée n° 1 en deuxième position juste à 5 longueurs devant l'équipage vedette Boite-Toupet.

Ceux-ci, avec un spi Jumbo Le Bihan, nous rattrapent 4 longueurs puis, lors de l'empannage, une longueur supplémentaire: Ils sont devant! Troisième! Ça sera aussi notre place au classement final après cinq manches. Voilà comment j'ai pu régater en bonne compagnie, avec un copain sportif, agréable et marrant et qui a en lui toutes les qualités du bon marin de compétition. Je suis ravi d'avoir insisté et de

croire au hasard. C'est là l'exemple qu'il ne faut jamais s'abandonner au triste sort que nous réserve le bateau en double.

Le Bon Dieu (qui, surtout en ce moment, a déjà tant à faire dans le monde avec des gens difficiles à manier) n'a pas le temps de se pencher sur notre solitude. Faut se débrouiller tout seul!

LE LAC DU DER CE N'EST PAS LA PLACE DE L'OPÉRA À PARIS!

Nous avons passé un week-end merveilleux dans un environnement exceptionnel fait de forêt, de grande étendue d'eau, de calme, de canards sauvages et parmi un groupe de gens accueillants (le Yacht Club du Der) bien loin de ce qu'est notre vie de la semaine dans les villes.

Le week-end a été bien sûr ensoleillé, avec un peu de vent le samedi (petit trapèze) et vent faible le dimanche (pas de trap').

AVANT DE METTRE À L'EAU

Nous faisons un tour d'horizon pour voir qui qu'est sur le parking? Marc Riot, Gubri, Hendrik et Ute, le rutilant camion US CARS est là, les Barbier de Picardie, etc., etc.

Comme le dirait le perspicace pédaleux Richard Virenque dans ses pronostics: "les plus forts vont gagner".

Une fois de plus c'est vrai! Boite-Toupet et Silvestre-Le Mauguen monteront sur e podium.

DURANT LES RÉGATES j'ai pu constater avec plaisir que les qualités des bateaux et des voiles, qu'il viennent du Nouveau Monde ou de la Vieille Europe, semblent s'égaliser. Le bateau

Duvoisin et les voiles Le Bihan de Philippe Boite vont aussi bien que le bateau Waterat et les voiles North US de Christian Silvestre. C'est tant mieux car il est plus facile d'acheter près de chez soi que de se faire



Pierre Godinot. A bien dirigé les régates et le buffet campagnard.

livrer depuis la Californie.

Cependant le matériel US ouvre le bal avec Silvestre-Le Mauguen, vainqueurs de la première manche avec une avance considérable. Bien sûr, Philippe Boite râle velu en criant à l'injustice, affirmant que Silvestre a eu un bol pas croyable. Fabrice Toupet, serin lui, pense tout simplement qu'il ne fallait pas s'enfoncer dans un calme comme ils l'ont fait. Dans la deuxième manche notre gagnier national se défonce comme un beau diable et s'attribue le coup de canon (ici c'est un coup de petite trompette en bois). Nous on suit! Pas trop loin quand même, encore que Muh-Kéraudren nous sautent sur la ligne pour prendre une belle deuxième place.

Le lendemain dimanche, le plan d'eau est vraiment calme. Mais

ce n'est pas un temps à paralyser les Cinquos. Nous glissons sans bruit comme des libellules sur la surface du lac. Nos spis sont à la limite de ne pas porter. Les grands spis genre Monster de chez Pinell ou Jumbo de Le Bihan, ont ici un bel avantage. Etant très grands et surtout plutôt plats, il est possible de faire le vent arrière à 30

ou 35° du vent. Cela donne un VMG

incroyable. Ces spis portent alors très bien grâce à la vitesse acquise tandis que les classiques (nouvelle jauge quand même) sont plus lents.

A ce jeu, les vainqueurs du National de Brest, Laurent Haï et Pierre-Jean Gallo sont très adroits et montrent une aisance magnifique en gagnant les deux seules manches auxquelles ils ont participé.

Trois manches ont pu être courues dans ce temps. Cinq en tout pour ce week-end.

Le Comité dirigé par Pierre Godinot a été très vif dans ses décisions et tout le monde s'en est réjoui. Réjoui aussi devant l'excellent et copieux casse-croûte servi lors de la lecture du palmarès.

Un bon week-end!

CLASSEMENT

			Points
1	Philippe BOITE	Fabrice TOUPET	60,00
2	Christian SILVESTRE	Gaël LE MAUGUEN	57,70
3	Marc RIOT	Jean-Baptiste DUPONT	52,80
4	Hendrik SCHULTZ	Ute ZIEMS	52,00
5	Pierre MUH	Dominique KERAUDREN	51,00
6	Laurent HAÏ	Pierre-Jean GALLO	50,00
7	Serge GUBRI	Antoine VICTOR	39,70
8	Philippe BARBIER	Guillaume BARBIER	51,40
9	Marc RIOT	Jean-Philippe DUCROS	57,00
10	Gilles CARVALLO	Samuel CARVALLO	64,00
11	Ghislain FRISAUX	Julien GODINOT	64,00
12	Arjens TERRASSON	Jean-Yves CHENIER	68,00

INTERNATIONAL 505 CLASS YACHT RACING ASSOCIATION

AVIS DE VOTE DES MEMBRES

A l'assemblée générale 2002 à Fremantle, les membres ont approuvé de mettre au vote de tous les membres une proposition du groupe de travail " Espars en Carbone " de supprimer la restriction qui stipule que les espars doivent être fabriqués exclusivement en aluminium ou en bois. Ceci permettra d'utiliser les espars fabriqués en fibre de carbone, qui bien que plus cher que l'aluminium actuellement, est de plus en plus utilisé dans certains pays du globe pour fabriquer les espars dans d'autres classes.

La proposition approuvée à l'assemblée générale inclut l'ajout d'une règle temporaire pendant laquelle tout mât fabriqué dans un autre matériau que l'aluminium ou le bois devra porter des poids correcteurs. Ceci devant permettre les expérimentations et le travail de développement sur les espars en carbone pour la classe mais devrait aussi réduire tout avantage immédiat à les utiliser jusqu'à ce que suffisamment de temps se soit écoulé pour que les mâts carbone adaptés soient disponibles. Cela aura aussi l'avantage de maintenir la compétitivité des mâts aluminium si les mâts carbone s'avéraient très supérieurs, ce qui est important pour tous ceux qui ont récemment investi dans un nouveau mât. Cependant, tandis que le principe de la règle temporaire a été adoptée, il appartenait au Comité des Règles (IRC) de finaliser la rédaction détaillée de la règle sur les poids correcteurs avant que de soumettre la proposition au vote.

La rédaction a maintenant été finalisée par le comité des règles (IRC) et la proposition peut désormais être mise au vote.

PROCÉDURE DE VOTE :

Tous les membres qui sont propriétaires ou copropriétaires sont éligibles à voter. Un seul vote par bateau est accepté (Règles de classe A 4.14 et 4.2.2)

Les secrétaires nationaux doivent envoyer la copie de cet avis (ou sa traduction) à tous les membres propriétaires de leur association nationale avant le 7 juin 2003.

La date de clôture du vote est le 7 juillet 2003.

Chris Thorne
Secrétaire International.
5 mai 2003

PROPOSITION

Suppression des articles existants suivants :

7.1.3

A l'exception des inserts, les espars doivent être fabriqués exclusivement en alliage d'aluminium contenant au moins 90 % du poids d'aluminium ou en bois. La fabrication n'est pas soumise à d'autres restrictions en dehors de la présente.

Changement de la règle :

7.2.1

Le mât doit reposer sur le pont ou à l'intérieur de la coque. Le mât doit être perpendiculaire à la ligne de référence, la partie arrière du mât au niveau du pont ne doit pas être à moins de 3048 mm et pas plus de 3202 mm en avant du couple 11. Le mât ne doit pas pivoter autour de son axe vertical. Le mât ne doit pas excéder 102 mm d'épaisseur dans le sens de la longueur du bateau et ne doit pas excéder 64 mm d'épaisseur dans le sens de la largeur du bateau.

Ajout de nouvelle règle :

7.2.6

Jusqu'au 1^{er} octobre 2006, un mât construit dans un autre matériau que l'alliage d'aluminium ou le bois devra porter des poids correcteurs de plomb de pas moins de 2 kg fixés à l'extérieur du mât ou d'un insert et entièrement à plus de 3000 mm au dessus de la marque du pont à B-7.2.3.1

Ces poids correcteurs sont autorisés selon la règle B-5.8.2, et peuvent être inclus dans le poids en navigation. Après le 1^{er} octobre 2006 ces poids correcteurs pourront être supprimés du mât et dans ce cas ils devront être intégrés à la coque selon la règle B-5.8.3 jusqu'à ce que le bateau soit une nouvelle fois pesé selon la règle B-5.8.5.

En dehors des modifications apportées par cette règle, la règle B-5.8.5 s'applique autrement.

Cette règle doit être supprimée à compter du 1^{er} octobre 2008.

Changement aux règles existantes :

8.2.1

La grand'voile doit se conformer aux règles de classe et au diagramme de mesure, cependant une voile plus petite dans une quelconque des dimensions est autorisée. Aucune partie de cette voile ne peut être établie au-dessus de la limite basse de la bande de jauge définie en B7.2.3.3. La chute ou son prolongement ne peut couper le bord supérieur de la bôme au delà de la limite extérieure de la bôme définie en B-7.3.2.

gement ne peut couper le bord supérieur de la bôme au delà de la limite extérieure de la bôme définie en B-7.3.2.

8.2.2

Le guindant doit être fixé au mât sur plus de 80 % de sa longueur.

8.2.4

La grand voile ne peut avoir plus de 4 lattes, elles doivent être placées à la chute. A la chute, le centre de l'étui de la latte supérieure doit être situé entre 1450 et 1550 mm du point haut et le centre de l'étui de la latte inférieure doit être situé entre 1250 et 1490 mm du point d'écoute. Aucun étui de latte ne doit être situé à moins de 1000 mm d'un autre étui. Aucune latte ou étui de latte ne doivent excéder 1180 mm de longueur.

NOTES EXPLICATIVES SUR LA PROPOSITION

7.1.3

Cette règle a été introduite au début des années quatre-vingt à la suite de l'expérimentation du mât en carbone et en composite carbone à deux championnats du monde. A cette époque peu de fabricants de mâts avaient accès à la technologie du carbone et les mâts étaient tout à la fois chers et difficiles à se procurer. Au cours des 20 dernières années, l'usage du carbone s'est répandu et un nombre croissant d'autres classes de dériveur utilisent maintenant les fibres de carbone. Les mâts en aluminium deviennent plus difficiles à trouver et les prix sont élevés dans certaines parties du monde, en particulier en dehors de l'Europe. Bien que l'aluminium soit moins cher que le carbone, le coût de l'usine et l'outillage pour fabriquer les mâts est élevé en comparaison du carbone - Ceci rend probable que la tendance au développement du mât carbone va continuer. Du fait que le coût d'investissement initial pour fabriquer des mâts carbone est moins élevé, il est probable qu'il y aura plus de choix de fournisseurs, d'autant plus que d'autres classes bien établies sont en train d'envisager de passer au mât carbone ce qui va accroître la taille du marché. Tandis que le mât carbone doit encore prouver qu'il convient au 505, la technologie se développe sans arrêt. Le IEC considère maintenant que l'interdiction ne se justifie plus et son maintien serait dommageable au futur de la classe. Pour obtenir une copie du papier préparé par le groupe de travail sur les espars en carbone qui décrit les investigations et les conclu-

sions référez vous à <<http://int505.org/CJ-CarbonSpars505v3.htm>>.

7.2.1 La règle actuelle autorise le mât rotatif. Personne n'a développé un mât rotatif performant jusqu'à présent. La technologie du mât carbone rend ceci possible. Mais le coût serait très élevé en comparaison d'un mât fixe. A ce stade, le comité des espars en carbone n'a pas jugé que le développement de ce genre de mât soit dans l'intérêt de la classe. Aussi la largeur maximum du mât a été réduite pour éviter le développement de mât " aile " large et coûteux.

7.2.7 Il s'agit d'une nouvelle règle temporaire. L'IRC a envisagé de me-

surer le centre de gravité et le poids des mâts en carbone mais a conclu qu'il y avait trop de difficultés pratiques pour écrire une règle qui serait simple à vérifier dans l'environnement d'une régata. Les plus légers des mâts aluminium sont entre 9,5 et 20 kg tout équipés. Les mâts carbone sont généralement plus légers de 2 kg. Comme il s'agit d'une règle temporaire on a considéré qu'il fallait la faire la plus simple possible. La décision a été prise de simplement imposer qu'un poids correcteur soit fixé à une hauteur minimum au dessus du pont. En pratique le poids correcteur se trouvera à la hauteur ou sur les barres de flèches

8.2.1, 8.2.2, 8.2.4 Le comité des espars en carbone a pris acte du fait que

de nombreuses personnes voudraient essayer la bôme en carbone. Cependant, le hale-bas ou l'écoute de grand'voile ne peuvent pas être fixés par rivetage ou boulonnage de pattes comme on le fait sur de l'aluminium, sinon ils sauteraient. La meilleure façon de faire est de passer une sangle autour de l'espar pour répartir la charge. Cependant cela n'est possible que si l'on autorise la bordure libre de la grand'voile. Les changements de ces trois règles sont conçus pour permettre la bordure libre et de réglerment où doivent se trouver les étuis de latte pour éviter qu'une latte soit placée à la bordure ou sur la chute basse pour supporter l'excès de rond à la bordure libre de la grand'voile.

MÂT CARBONE : POUR... ET CONTRE

Philippe Goubault nous dit pourquoi il est DEFAVORABLE à la PROPOSITION (propos recueillis auprès de Marcel Buffet et d'autres lors de la régata de La Baule le 1er mai dernier).

Cela ne fait pas bien longtemps que nous avons adopté le grand spi. Nous avons d'ailleurs refusé massivement (80%) ce changement ici en France mais les votes étrangers l'ont emporté à l'époque. Force est de constater que nous nous étions trompés. On s'attendait à ce que les mâts cassent et ils ont tenu. On s'attendait à ce que le bateau soit plus dur pour nous et on se fait plus plaisir que jamais.

Alors, dans ces conditions, pourquoi refuser cette fois encore une évolution de la classe qui paraît inéluctable ? On sent bien que tôt ou tard, on finira par adopter les mâts en carbone, lorsque ceux-ci deviendront la norme pour tous les dériveurs et même les quillards.

Oui mais voilà aujourd'hui, ce n'est pas la norme. Ils coûtent toujours très cher et on ne voit pas bien ce qu'ils nous apporteront en performance. On nous parle d'un gain de 2 kg (certes dans les hauts, mais on est capable d'alléger les coques de bien plus aujourd'hui). Le côté positif c'est que le bateau sera plus facile à redresser lorsqu'il est chaviré !

POURQUOI UN RISQUE

On a essayé de dresser les raisons pour lesquelles ce changement nous paraît faire courir un risque à la classe :

- Un mât carbone coûte environ 2 à 3000 euros (15 à 20000 F) profil nu contre environ 1000 (7000 F) pour un mât alu Proctor D.
- On n'a pas idée encore du coût de l'accastillage des mâts car les pièces doivent être adaptées au mât carbone. Il faudra donc acheter des mâts complets et on ne sait pas encore à quel prix.
- Combien de fois faudra-t-il changer de fabricant avant d'avoir le mât qui marche le

mieux ? On peut redouter en effet d'avoir du mal à trouver d'emblée le meilleur mât en carbone. Ou alors il faudra attendre pour voir ce que les champions adoptent ?

■ La nouvelle règle prévoit de libérer les bordures des GV afin de permettre l'utilisation de bômes en carbone (on doit passer des sangles par dessus la bôme pour fixer hale-bas et poulies de GV. Des ferrures rivetées ou boulonnées s'arracheraient). Est-ce que la coupe des voiles ne risque pas d'évoluer de façon sensible à partir de là ? Dans ce cas, il va falloir aussi racheter des voiles ?

■ De plus, ceux qui veulent garder leurs espars alu ne trouveront alors plus de nouvelles voiles adaptées à leur gréement car les voiliers taillent leurs nouvelles voiles pour les champions (qui seront rapidement équipés carbone).

■ Il va aussi falloir changer la bôme et le tangon, également passés en carbone ? Au final c'est tout le gréement qui devra être remplacé et qui deviendra beaucoup plus cher !

■ Contrairement à ce qui a été dit par certains, on ne répare pas plus un mât carbone cassé qu'un mât alu. D'ailleurs faites attention, car le carbone cassé présente en général des échardes très dangereuses.

■ Là, ça se corse pour les " petits " de la classe : ce sont rarement les champions qui font chapeau et ramènent des mâts en morceau à terre. Or le remplacement d'un mât cassé va coûter 2 à 3 fois plus cher qu'avant. De quoi dégoûter les jeunes et les fonds de flotte. Veut-on que le 505 devienne un bateau d'élite, au risque de perdre la bonne humeur qui nous caractérise ?

En conclusion, on se demande combien cela va nous coûter, mais c'est sûr que l'addition sera salée ; sans commune mesure avec le coût d'un nouveau spi et une nouvelle drisse qu'il a fallu dépenser pour le grand spi (d'ailleurs tout le monde n'y est pas encore passé. Moi-même je navigue encore avec

un spi rallongé, et j'en souffre !).

Le passage au mât carbone se fera un jour, mais pourquoi ne pas attendre qu'il coûte le même prix qu'un mât alu ? Cela viendra forcément si les mâts alu sont condamnés à disparaître. Alors, il sera toujours temps de les accepter dans notre classe ...

UN PETIT AVIS SUR LA QUESTION DU MÂT CARBONE (par Jean-Pierre Noclain)

Quels sont les avantages :

- plus léger, plus raide
- reproduction à l'identique enfin possible
- adaptabilité à chaque équipage (poids)
- moins de risque de rupture en cas de chapeau
- possibilité de construction par des amateurs éclairés
- vieillissement nettement moins marqué que pour l'alu, un mât carbone peut avoir une vie 2 à 3 fois plus longue, il n'y a pas d'écrassement

Les inconvénients :

- coût d'un tube deux fois plus cher (référence tube FD chez Pierre-Jean)
- la résistance des mâts étant différente, il faudra changer de G V
- le carbone est très sensible aux chocs ponctuels

De l'avis des spécialistes, il ne semble pas que le mât carbone donne un avantage flagrant que ça soit en vitesse et en plaisir par rapport à un mât alu.

Je trouve donc plus d'avantages que d'inconvénients, mais je pense comme Philippe Goubault que le facteur coût est pour l'instant rédhibitoire et que tant que les espars carbone ne seront pas la norme, il faut attendre. Pourquoi pas en autorisant les bômes et tangons en carbone, car ceci n'aurait aucune influence sur les performances des bateaux et permettrait aux équipages de s'habituer à ce matériau.

POURQUOI JE VAIS VOTER CONTRE LES ESPARS EN CARBONE

par Marcel Buffet

Depuis 3 ans que les séries Europe et Finn ont adopté le mât en carbone, je pose régulièrement les questions : 1) Combien coûtent ces mâts 2) qu'ont-ils apporté de + aux bateaux.

Les réponses sont : 1500 à 1830 euros (10 à 12000 francs) pour les Europe et 2290 à 3800 euros (15 à 25000 francs) pour les Finn.

: Plus de facilité à tenir le bateau.

Quand je regarde la différence entre un mât de Finn (ou d'Europe) et un mât de Cinquo, je vois que les deux solitaires n'ont quasiment pas d'accastillage alors que le 505 en est couvert... Et pas des moindres !

Et je me pose la question : Vu l'énorme différence de mise en œuvre et de contraintes mécaniques, quel pourra être le prix du mât en carbone pour le 505 ? Et là, je prends peur pour mon porte-monnaie.

Haï ! Haï ! Il va falloir poser sur le carbone un grand nombre de points à renforcer : (en effet on ne peut pas visser ou poper directement dans le carbone). Il faut prévoir de solides inserts (en carbone épais) à l'intérieur du mât au moment de la fabrication.

Détails sur le mât de Finn

Simple : mât court : 6 mètres 50. Un réa de GV, un vit de mulet et un point fixe de hale-bas. C'est tout, soit trois inserts. Prix maxi : 3800 euros (25000 francs). Origines : Hollande, Hongrie, Suisse. Deux tiers environ de la flotte française est équipé en Hollandais à 15000fr, un tiers en Suisse à 22 ou 25000fr)

Le mât de 505 : Mât long : 7mètres 50. Il faudra un mât particulièrement solide compte tenu des efforts importants à supporter : il y a une grande voilure, un grand spi et un équipier au trap'. (soit 45m² de voilure en tout et 90kg d'équipier contre seulement 10m² de voilure pour le Finn).

L'accastillage important du mât de Cinquo comprend : Réa de GV, réa de spi, capelage de trap, capelage de haubans, réa de drisse de foc, réa de balancine, fixation des barres de flèche (+ barres de flèches en carbone bien sûr), point d'amure du tangon, vit de mulet, un bélier avec un important point d'effort, un renfort à l'étambrai, deux point d'amure de hale-bas. Soit 12 inserts en tout (plus 4 sorties renforcées pour les drisses au pied de mât).

Prix : ? (chacun peut l'imaginer).

Edouard Koch a un catalogue de prix de mâts Proctor nus en carbone pour toutes les séries. Ce catalogue donne un coût du double par rapport à l'alu. Il dit ne pas avoir la demande et par-là n'a pas de stock.

En plus, il dit s'inquiéter sur l'avenir du dériveur qui prend un coût trop élevé.

En plus, il dit s'inquiéter sur l'avenir du dériveur qui prend un coût trop élevé.

P.S. J'ai discuté avec plusieurs finnistes sur le parking du CVB à Maubuisson. Entre autres finnistes il y avait Didier Poissant (champion de France de Finn, champion d'Europe de Snipe, vice-champion du monde de 505). Son opinion sur les mâts en carbone pour 505 : « Gain de poids : 2 kg pas plus. Prix : au moins 3 fois plus cher que l'alu »

ANTOINE VICTOR A LU UN ARTICLE ANGLAIS SUR LES MATS CARBONE

Deux façons de travailler : 1) poser les tissus et la résine sur un tube. 2) faire un moule et poser tissu et résine (qualité du travail et prix de revient différents).

Plusieurs choix de tissus et de résines : différentes qualités, du moins cher au plus cher.

Prévoir des inserts en carbone épais (au bons endroits bien sûr). Les inserts en métal ne sont pas à conseiller car il y aurait des risques de rupture (la souplesse du carbone ne s'accordant pas avec la raideur du métal).

Travail industriel ou à l'unité : Deux prix de revient différents pouvant varier du simple au quintuple.

LA PROPOSITION DE PHILIPPE DUQUESNE

Dans une discussion avec Antoine Victor, celui-ci verrait d'un bon œil la suggestion de Philippe Duquesne qui est d'essayer une tête en carbone sur un tube Proctor.

L'avis de M. Buffet sur le mariage alu-carbone (mélange contre nature peut être ?) :

L'idée est certainement de garder la maîtrise actuelle des cintres du mât (latéral et longitudinal) de la partie basse qui part de l'étambrai jusqu'au capelage de haubans (à ce sujet on aura toujours la maîtrise quelque soient les matériaux employés -alu, carbone ou autres- par la tenue de l'étambrai, de la cale de mât, des barres de flèche, du capelage de haubans et des trapèzes). L'adjonction d'une tête en carbone serait d'obtenir une souplesse latérale dans le haut de la voile afin de soulager le bateau dans les rafales. Ça déjà été fait dans les années 70 avec les mâts Eivstrom (en alu) : la section du mât était ronde alors que la partie haute avait été aplatie. Dans les vents forts ça marchait super bien au près serré et dans les petits largues déments. Par contre, dans le vent medium, la traction de la grande écoute sur la chute entraînait la partie plate du haut à se plier et par là à trop déverser dans le haut (ça dégueulait ! D'où une perte de puissance désastreuse). Dans le vent très faible il n'y avait pas de problème puisque l'on ne bordait pas ou très peu. Avec le carbone pourrions nous avoir, à la demande, une souplesse latérale qui « saluera » les surventes et une raideur latérale dans les vents medium ? A vrai dire je ne vois pas comment on peut fabriquer ce mât idéal ! ... Les trap' réglables peut être ?

Le vote sur les espars en carbone est maintenant clos (les résultats devant être publiés fin juillet lors de l'AGM à Malmoe). Les bulletins vierges que nous voulions adresser à chaque propriétaire ont pris beaucoup de retard : les grèves de la Poste et hélas, les retards pris par chacun de nous ainsi que le temps d'imprimer et d'expédier font que nous ne pourrions pas tous voter. Tant il en soit, nous avons récolté (par mail et lors du National à La Rochelle) : 12 votes pour et 45 votes contre.

Naissances

Vive la France ! La flotte française des 505istes s'agrandit : Le petit Titouan TROUILLET (déjà 3 mois et 15 jours) tète le sein avec ardeur (j'ai vu !) ; Perrine VIATEUR (2 mois maintenant) dort à poings fermés dans son landau (j'ai vue aussi) ; Le petit Jean-Baptiste LEGEAI (il est « 1 mois old » quand même) on l'a pas vu encore mais il doit être mignon comme les deux autres. Bravo aux parents Damien et Valérie Trouillet, Régis et Samuelle Viateur et Jérôme et Marlène Legeai. Toutes les félicitations de la Cinquo Class et pleins de vœux de bonheur aux adorables bébés.

BATEAUX D'OCCASION

mise à jour en juillet 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 Degreuve 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 derviveurservices@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 leger. 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

8348 Kyrwood 1990 Prix : 5400 euros. TBE, complet, mât Proctor D (99). Accast.Harken. Voiles Pinnell (98) Spi Hyde (99), dérive Milanès, 2 gouvernails. Tauds. Remorques combi. Visible dans le Var à Cavalaire. Pas navigué depuis 2000. Garage au sec. Contacts : Christophe et Jacques Bochu 06.61.70.18.74. et le soir 04.93.18.90.59. jacques.bochu@cgev.ecrim (propose aussi : dérive brise Kyrwood BE, jeu de voiles north Australie pour mât souple Goldspar, tangon Goldsper).

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 Noclain, 13, rue Utrillo, 59770 Marly. 03.27.45.20.43. jpnono.505@free.fr

8362 CDK/Collignon Prix : 9.147 Euros prêt à naviguer. Bateau ayant très peu navigué accast.Harke, Holt et Fredericksen. 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. Villerie 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 6500 euros. Accast.Harken. Mât Proctor D. Un jeu de voiles Hyde, un foc Banks, un grand spi, deux spi ancienne jauge, tauds. Remorque combi. 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 : 8000 Euros, coque nids d'abeille, renforts Spectra. Tauds dessous dessus. Remorque +mise à l'eau. Bateau tout le temps parqué au sec. En très bon état. Visible au CVP Les Mureaux (Yvelines).Contact : Jean-Baptiste Dupont 06.07.122.095.

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, gréement Pinnell grée 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 Fredericksen 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 ;

Matos :A vendre : mât Superspars gréement récent. Prix : 610 euros. Contact : Henri Souque, 21, rue Plaisance, 89240, Pourrain. 03.86.41.06.01 et 06.03.57.94.70.

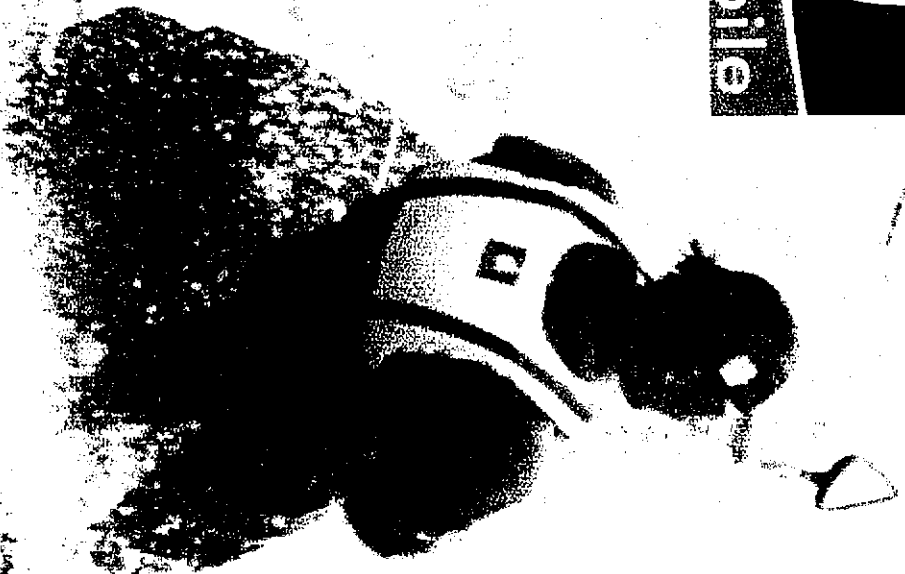
voir aussi les occasions sur le site : <http://asso.ffv.fr/cinquo>



Paris Voile

paris-voile.com

pour accéder 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



Philippe BOITE et Fabrice TOUPET au National des Eaux Intérieures sur le Lac de la Forêt d'Orient à Troyes en avril 2003. Le vent est ici très faible mais leur spi *Jumbo Le Bihan* fait des merveilles



Charles FRIGAUX et Julien GODINOT (spi jaune ancienne jauge) et Marc RIOT-Jean Philippe DUCROS (spi blanc-bleu Pinnell nouvelle jauge) sur le Lac de la Forêt d'Orient en avril 2003. Qui va l'emporter des deux ? Sur cette photo : Y'a pas *photo* !