



LE CORSAIRE

Nouvelle série
Revue trimestrielle

N° 166 - 44^e année

Jun 2005

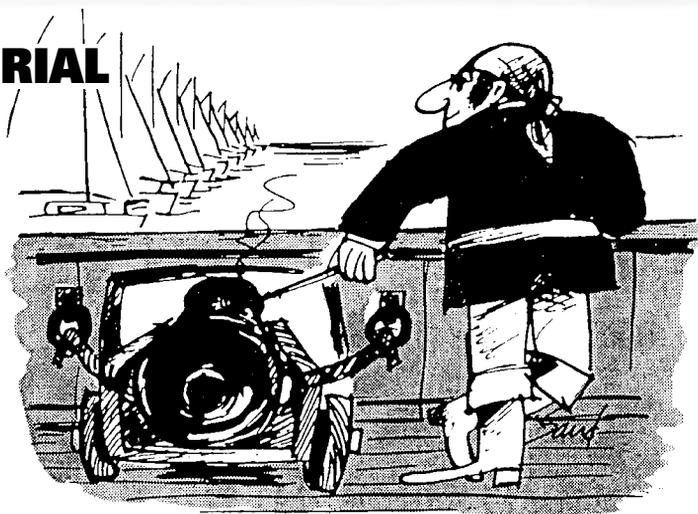
Éditorial	2
Conseil de l'Ascorsaire - Ordre du jour du 14/05/2005	4
National Open Corsaire 2005 – Myth of Malham Cup	5
Le forum officiel de l'AsCorsaire	7
Championnat de Suisse	10
Coupe Rivière à Montereau	11
Coupe Corsaire / Cap-Corse - Trophée Corsaire-Diffusion	14
La régate du débarquement-Championnat de France Habitable Transportable	15
National Open Micro	17
Coupe de la nautique	18
Micro Erdre	19
Projet de croisière	20
Rétrospective	21
Je mâte mon Corsaire tout seul sans peine	22
Croisière autour de la Bretagne (suite du n° 165)	28
Les petites annonces	34

Revue Nautique publiée par l'Ascorsaire. Directeur de Publication: Philippe GANDAR. Rédacteur en chef: Pascal MALOCHE. Comité de rédaction : Hervé BOUTIN, Yvon JEZEQUEL, Bernard VALLET. Le numéro : 10 Euros. Anciens numéros de plus d'un an (frais d'envoi compris) : 2 Euros. Cotisation de membre actif (abonnement à la revue compris) : 43,60 Euros. Cotisation membre couple (2 abonnements à la revue compris) : 58,90 Euros. Cotisation membre actif jeune (25 ans au plus au 1^{er} janvier de l'année) [abonnement à la revue compris] : 28,30 Euros. Cotisation membre sympathisant (abonnement à la revue compris) : 28,30 Euros. Dossier construction amateur (droits d'architecte, plans, cotisation, notice C.A. et abonnement à la revue) : 200 Euros. « Le Grand Carénage » entretien-réparation, accastillage-voilure (réservé aux membres actifs et sympathisants) : 32 Euros. **Correspondance et abonnement: Philippe GANDAR, Le Guécharpy, route de Fougéré, 72200 La Flèche. Tél. : 02 43 94 18 55. Fax : 02 43 94 42 01. Email : philgandar@wanadoo.fr**

Dessins de **Dominique SAND**. Dépôt légal 1^{er} trimestre 2005. Couverture : Passage de bouée de Guy CATROU sur Fidélio lors du National 2004 © **F. Gicquaud / littoral Ouest**

Adresse : [http : //asso. ffv. fr/ascorsaire-france](http://asso.ffv.fr/ascorsaire-france)

EDITORIAL



Dès l'origine, Jean-Jacques Herbulot et l'Ascorsaire ont veillé sur la monotypie du Corsaire.

50 ans après, la monotypie est toujours d'actualité et intéresse tous les propriétaires de Corsaire. Elle garantit à chacun d'eux que son Corsaire possède les qualités ayant permis l'extraordinaire développement de la série. Elle donne aux régatiers la possibilité de participer avec des chances égales à nos régates quel que soit l'âge de leur bateau. Elle veille à éviter une course à l'armement coûteuse. Elle assure une valeur élevée sur le marché de l'occasion à nos bateaux.

Mais monotypie ne signifie pas interdiction de toute évolution. Le Corsaire a su s'adapter. Nous ne naviguons évidemment plus avec des voiles en coton. Nous utilisons un génois, un spi ou une barre d'écoute. Le capot ouvrant a été autorisé, améliorant le confort.

De même, parallèlement au développement des techniques, la construction amateur, la construction polyester et plus récemment la construction en sandwich polyester ou contreplaqué epoxy ont été adoptées. Ces nouveaux modes de fabrication ont été autorisés seulement pour réduire les coûts de fabrication et relancer la construction de Corsaire neufs. Avec le concours des chantiers, l'objectif est aujourd'hui atteint.

Des questions sont quelquefois posées. Comment parler de monotypie alors que plusieurs plans existent ? Quel est le plan qui fait référence ?

Dans les années 1970, l'arrivée sur le marché de nouvelles séries et la suppression de la détaxe mer ont ralenti la production de Corsaire neufs. Jean-Jacques Herbulot et l'Ascorsaire ont alors proposé une cabine prolongée vers l'avant pour le Corsaire construction amateur et un plan de pont différent pour le Corsaire polyester avec l'espoir de donner un nouvel essor à la construction. Bien entendu, ces modifications n'ont en rien altéré la monotypie : un Corsaire polyester ou un Corsaire construit par un amateur reste un Corsaire.

Quel plan de référence pour mon Corsaire ? La réponse s'impose naturellement : le plan qui a été utilisé pour le construire, à savoir le plan d'origine pour la construction professionnelle et



le plan construction amateur pour le constructeur amateur ou pour quelques chantiers qui ont préféré ce plan pour produire des Corsaire en petite série. Pour le Corsaire polyester, la réponse est encore plus simple puisque les moules de construction appartiennent à l'Ascorsaire. Le règlement de série précise ensuite les modifications et les degrés de liberté seuls autorisés. En cas de doute, vous pouvez toujours interroger l'Ascorsaire.



Sur les traces d'Henri Letort et Bernard Moullé, Pierre Fromageot a décidé de découvrir en juillet les côtes croates. Vous avez lu dans le bulletin de mars son séduisant projet de croisière en Adriatique. Plusieurs corsairistes ont décidé de se joindre à lui pour partager cette aventure exceptionnelle et nous attendrons avec impatience le récit qu'ils nous en feront.

Après les victoires d'Hervé Boutin au Crouesty en 2003 et d'Eric Chamontin en 2004 à Toulon, le titre est revenu à nouveau à un Corsaire au Championnat de France des Habitables Transportables organisé à Courseulles. Bertrand Gélinau, son père, Jean-Paul, et Yann Vilein, sont les champions 2005 ; bravo à eux. Sept Corsaire ont participé à cette régates dont le programme sportif a malheureusement été réduit au strict minimum.

La Myth of Malham Cup et le National Open Corsaire seront organisés du 7 au 12 août par la Société des Régates de Douarnenez. Soixante Corsaire sont attendus à cette grande fête annuelle du Corsaire. Pendant une semaine, vous naviguerez entre Douarnenez, Camaret et Morgat et vous retrouverez le plaisir des soirées entre amis, des discussions interminables sur les pontons, ...

La seconde édition du Championnat de France des Monotypes Habitables sera organisée du 27 octobre au 1^{er} novembre à Hyères. La FFVoile m'a informé que chaque équipage devra être composé de trois personnes. Des renseignements complémentaires vous seront donnés à l'occasion du National Corsaire et dans notre bulletin de septembre. A ce jour, quinze équipages ont déjà annoncé leur intention de participer à ce championnat. Je compte sur vous pour que nous soyons encore plus nombreux sur la ligne de départ fin octobre pour témoigner de la vitalité de notre série.

N'oubliez pas de mettre en conformité l'armement de sécurité de votre bateau avec la nouvelle réglementation. Un système permettant la remontée à bord d'une personne tombée à l'eau est maintenant obligatoire et votre bouée couronne doit être équipée d'un feu à retournement.

En croisières, en régates ou lors de sorties de quelques heures, je vous souhaite d'excellentes navigations pendant l'été avec votre Corsaire.

Vive l'ASCORSAIRE ! Vive le CORSAIRE !

le président : Philippe GANDAR



CONSEIL DE L'ASCORSAIRE

Ordre du jour de la réunion du 14/05/2005

- Approbation du compte rendu de la dernière réunion
- Articles dans les revues nautiques : Revue Bateaux de mai et articles à fournir
- Relations avec les chantiers
- Salon nautique de décembre 2005
- Bulletin de juin
- Régates 2005
- Précalendrier sportif 2006
- Certificat de conformité
- Site Ascorsaire et forum
- Nombre de membres et point financier
- Questions diverses

CORSAIRE

Architecte : Jean-Jacques HERBULOT

CONSTRUCTEURS :

Corsaire contreplaqué : Chantier Naval AMIGUET

Agence Commerciale Gaël GIRAUD. Tél : 06 60 84 95 82

E.mail : gael.giraud2@wanadoo.fr

Corsaire polyester : Constructions Nautiques JYPLAST

Agence Commerciale Gaël GIRAUD. Tél : 06 60 84 95 82

E.mail : gael.giraud2@wanadoo.fr

Corsaire contreplaqué époxy : Y.O.R.C. Chantier Naval

Parc d'activité de la Corne du Cerf, 56190 ARZAL . Tél : 02 97 45 02 02

E.mail : legalyorc@aol.com



NATIONAL OPEN CORSAIRE 2005

MYTH OF MALHAM CUP

SOCIÉTÉ DES RÉGATES DE DOUARNENEZ : 7 AU 12 AOÛT

La Myth of Malham Cup et le National Open Corsaire 2005 seront organisés par la Société des Régates de Douarnenez.

La Myth of Malham Cup se courra sur un parcours côtier de plus de 30 milles. Les conditions météorologiques peuvent rendre difficiles cette régates. Elle est indépendante du National Corsaire et vous pouvez choisir de ne participer qu'au National.

Le programme du National Corsaire comprend, comme les années précédentes, quatre courses côtières et deux parcours bananes. Des escales à Camaret et à Morgat sont prévues. Les Corsaire à Douarnenez, comme à Camaret et à Morgat, seront amarrés sur pontons.

PROGRAMME

Samedi 6 août : accueil des concurrents

- 13 h 00 à 17 h 00 : Confirmations des inscriptions à la Myth of Malham Cup et au National
Grutages : mises à l'eau à partir du quai du parking de la pointe (Port de Tréboul)
Premières opérations de jauge
- 18 h 30 : Pot d'accueil à la Maison du Nautisme

Dimanche 7 août : Myth of Malham Cup

- 08 h 45 : Emargement dans la grande salle de la Maison du Nautisme
- 09 h 00 : Briefing des coureurs dans la grande salle de la Maison du Nautisme
- 10 h 00 : Signal d'attention de la Myth of Malham Cup
Soirée libre

Lundi 8 août : jauge

- 10 h 00 à 12 h 00 : Opérations de jauge sous la direction du président du comité de jauge
- 14 h 00 à 17 h 00 : Suite des opérations de jauge
Grutages pour les concurrents n'ayant pas participé à la Myth of Malham
- 14 h 00 à 18 h 00 : Dernières confirmations des inscriptions au National Corsaire
- 18 h 30 : Accueil des concurrents à la Maison du Nautisme
Proclamation des résultats de la Myth of Malham cup,
Présentation des équipages et repas en commun

Mardi 9 août : National Corsaire, Douarnenez – Camaret

- 08 h 45 : Emargement dans la grande salle de la Maison du Nautisme
- 09 h 00 : Briefing des coureurs dans la grande salle de la Maison du Nautisme



10 h 00 : Signal d'attention du parcours côtier : Douarnenez – Camaret
Accueil au ponton visiteurs du port de Camaret
18 h 30 : Pot offert par la Municipalité de Camaret puis soirée libre

Mercredi 10 août : National Corsaire, Camaret – Anse de Pen Hir – Morgat

08 h 45 : Emargement au Club Léo Lagrange de Camaret
09 h 00 : Briefing des coureurs au Club Léo Lagrange de Camaret
10 h 00 : Signal d'attention du parcours côtier : Camaret – Anse de Pen Hir
A suivre : Signal d'attention du parcours côtier : Anse de Pen Hir – Morgat
Accueil au ponton visiteurs du Port de Morgat
18 h 30 : Pot offert par la Municipalité de Morgat puis soirée libre

Jeudi 11 août : National Corsaire, Morgat – Douarnenez

09 h 45 : Emargement au Centre Nautique de Crozon Morgat
10 h 00 : Briefing des coureurs au Centre Nautique de Crozon Morgat
11 h 00 : Signal d'attention du parcours côtier : Morgat – Douarnenez
18 h 00 : Dans la Grande salle de la Maison du Nautisme :
- Pot offert par l'Ascorsaire aux organisateurs et aux concurrents
- Election du plus beau Corsaire du National 2005

Vendredi 12 août : National Corsaire, parcours bananes

09 h 15 : Emargement dans la grande salle de la Maison du Nautisme
09 h 30 : Briefing des coureurs dans la grande salle de la Maison du Nautisme
10 h 30 : Signal d'attention du premier parcours banane
à suivre : Signal d'attention du deuxième parcours banane
Grutages à partir du quai du parking de la pointe
18 h 30 : Proclamation des résultats à la Maison du Tourisme
20 h 00 : Repas Corsaire de clôture à Port Rhu

Samedi 13 août : grutages

09 h 00 à 12 h 00 : Derniers grutages à partir du quai du parking de la pointe

HORAIRES ET COEFFICIENTS DES MAREES

L'heure indiquée est l'heure légale. La référence est Brest.

	coefficient	Heure PM	Heure BM	Heure PM
Dimanche 7 août	78 / 79	7 h 16	13 h 30	19 h 28
Mardi 9 août	76 / 74	8 h 17	14 h 32	20 h 28
Mercredi 10 août	72 / 68	8 h 48	15 h 05	21 h 00
Jeudi 11 août	65 / 61	9 h 21	15 h 41	21 h 36
Vendredi 12 août	57 / 52	10 h 01	16 h 24	22 h 18



INSCRIPTION

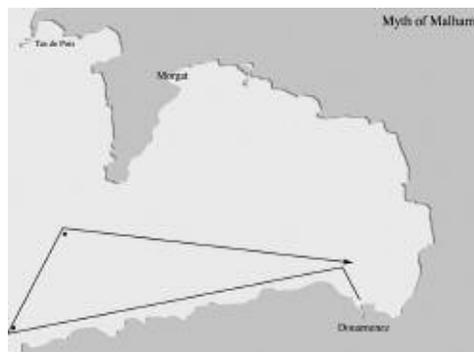
Nous vous remercions de retourner à la Société des Régates de Douarnenez le bulletin d'inscription joint au présent numéro de notre revue. En le faisant avant le 15 juillet, vous faciliterez l'organisation de notre championnat et bénéficierez d'un montant d'inscription réduit.

PARCOURS

MYTH OF MALHAM CUP

Douarnenez - Douarnenez (31 milles)

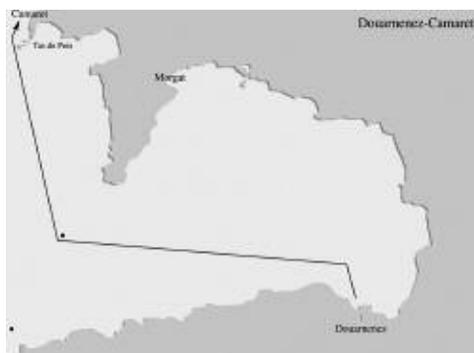
- 0 - Départ dans le nord-ouest de l'Île Tristan
- 1 - Bouée de dégagement éventuellement
- 2 - Contourner la bouée danger isolé Basse Jaune en la laissant à tribord
- 3 - Contourner la bouée danger isolé Basse Vieille en la laissant à tribord
- 4 - Arrivée dans le nord-ouest de l'Île Tristan



NATIONAL OPEN CORSAIRE

Douarnenez - Camaret (21 milles)

- 0 - Départ dans le nord-ouest de l'Île Tristan
- 1 - Bouée de dégagement éventuellement
- 2 - Contourner la bouée danger isolé Basse Vieille en la laissant à tribord
- 3 - Laisser les Tas de Pois à tribord
- 5 - Contourner la tourelle cardinale ouest La Louve en la laissant à tribord
- 6 - Arrivée dans le nord-ouest de la digue de Camaret



Camaret - Anse de Pen Hir (8 milles)

- 0 - Départ dans l'anse de Camaret
- 1 - Bouée de dégagement éventuellement
- 2 - Contourner la bouée danger isolé Swansee Vale en la laissant à bâbord
- 3 - Contourner la bouée cardinale nord Basse-Mendufa en la laissant à bâbord
- 4 - Laisser les Tas de Pois à bâbord
- 5 - Contourner une bouée mouillée à 0,5 mille au sud du Tas de Pois Ouest en la laissant à bâbord
- 6 - Arrivée dans l'Anse de Pen Hir





Anse de Pen Hir – Morgat (15 milles)

- 0 - Départ dans l'Anse de Pen Hir
- 1 - Bouée de dégagement éventuellement
- 2 - Laisser la bouée cardinale ouest Le Bouc à bâbord
- 3 - Contourner la bouée danger isolé Basse Vieille en la laissant à bâbord
- 4 - Contourner une bouée mouillée par 48°13.0 N et 04°28.0 W en la laissant à bâbord
- 5 - Arrivée dans l'est de la digue de Morgat

Morgat – Douarnenez (18 milles)

- 0 - Départ dans l'est de la digue de Morgat
- 1 - Bouée de dégagement éventuellement
- 2 - Contourner une bouée mouillée à 0,25 mille dans le sud du Rocher de l'Aber en la laissant à tribord
- 3 - Contourner une bouée mouillée à 0,25 mille dans l'est de la digue de Morgat en la laissant à tribord
- 4 - Contourner une bouée mouillée à 0,25 mille dans le sud du Rocher de l'Aber en la laissant à tribord
- 5 - porte, mouillée à 0,5 mille dans le nord-ouest de l'Île Tristan
- 6 - Contourner une bouée mouillée à 2 milles dans le cap affiché sur un tableau montré aux concurrents lors du passage de la porte indiquée en 5 en la laissant à bâbord
- 7 - Arrivée dans le nord-ouest de l'Île Tristan

COORDONNEES DU CLUB ORGANISATEUR

La Société des Régates de Douarnenez est située à l'extrémité du quai de l'Yser sur le Port de Tréboul.

Adresse postale : Société des Régates de Douarnenez, BP 242, 29172 DOUARNENEZ.

Téléphone : 02.98.74.36.84

E.mail : douarnenez.regates@wanadoo.fr

Site internet : www.sr-douarnenez.com

IMPORTANT

Les renseignements ci-dessus sont donnés à titre indicatif et sont susceptibles de modifications éventuelles. Les seuls documents à prendre en considération pendant les régates sont ceux qui figureront dans le programme, les instructions de course et leurs annexes qui vous seront remises à votre arrivée à Douarnenez au moment de la confirmation de votre inscription.

Philippe Gandar
Corsaire FRA 12394



LE FORUM OFFICIEL DE L'ASCORSAIRE

Après la décision prise à l'unanimité par le conseil de l'Ascorsaire de suspendre le lien avec le forum créé par Guy Guérin, le Président Philippe Gandar nous demandait une réflexion quant à de nouvelles modalités de fonctionnement d'un forum. (Voir l'éditorial du dernier bulletin, N°165 de Mars 2005).

Il a donc été créé un forum, à titre expérimental dans un premier temps, réservé aux membres de l'AsCorsaire (tout comme ce bulletin), et "modéré".

Un forum "modéré" signifie qu'un modérateur est présent pour tenir le rôle de meneur : éviter les dérapages sous forme de mises en causes personnelles, voire de propos insultants ou de liens vers des sites en contenant, d'assertions non vérifiées, de répétitions systématiques ou tout simplement de hors sujets.

Ce travail de modérateur est volontiers tenu par l'administrateur du forum, qui en est le créateur et le responsable légal. En effet, aux yeux de la loi, l'administrateur d'un forum est responsable de ce qui y est écrit et publié, tout comme le directeur d'une publication dans la presse écrite.

L'intérêt d'un forum est dans sa vitesse de réaction, c'est aussi son défaut potentiel! À une question posée ou un avis donné, une réponse peut fuser très vite, parfois trop vite. Là est la nécessité du modérateur.

À côté de cette responsabilité juridique, la pratique d'Internet en général, et des forums en particulier enseigne qu'il convient de garder bien éveillé son esprit critique, la vigilance peut-être prise en défaut et la prudence impose de ne pas y prendre tous les avis à la lettre!

Au 18 mai, après trois mois et demi de fonctionnement, il y a 117 membres enregistrés sur le forum, dont 74 membres de l'AsCorsaire, et parmi ceux-ci 38 ont posté au moins un des 563 messages.

Les petites annonces, récits de croisières ou comptes-rendus de régates n'y ont pas leur place, qui est sur le bulletin et sur le site, où la gestion en est faite de main de maître par René Jégou.

On y trouve :

- Une rubrique de présentation de nos bateaux (accessible aux non-membres de l'AsCorsaire), classés par décennie, de 1954 à nos jours, avec de belles photos.
- Des rubriques de présentation des croisières, des régates, des entraînements.
- Des rubriques de discussions techniques, des réglages, de la construction, de l'entretien ou la rénovation de nos chers bateaux.
- La rubrique "bistrot du port" est bien pourvue, et les devinettes (à propos de Corsaire) ont un succès étonnant !





Je vous invite donc à nous y rejoindre, c'est extrêmement simple, il vous suffit de vous connecter sur notre site (<http://asso.ffv.fr/ascorsaire-france/>), puis, dans la colonne de gauche, de cliquer sur "Le Forum". Vous y êtes! Ne sont visibles que les têtes de chapitres; il faut s'enregistrer avant une première visite, en cliquant sur le bouton "S'enregistrer" situé sous la photo, et suivre les instructions. C'est simple et rapide!

Et surtout ne pas hésiter à y écrire, et à nous envoyer des photos (numériques!).

Ce forum est un complément actuel à notre excellent site et à notre remarquable bulletin que nous aimons tant conserver, classer, reprendre et relire.

À bientôt sur le forum (c'est très bien) et sur l'eau (c'est encore mieux!).

Jacques Lévy
LEZIG C 12933
jacques.levy1@voila.fr

CHAMPIONNAT DE SUISSE DES CORSAIRE

NEUCHÂTEL, 5 AU 8 MAI 2005

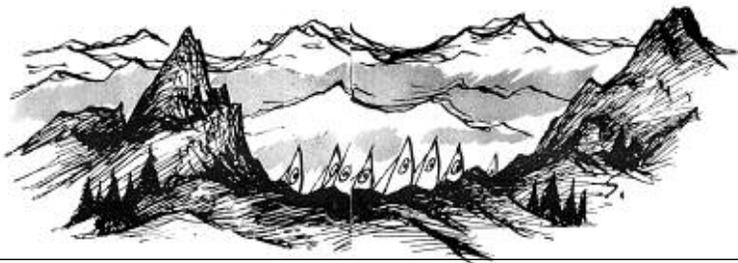
Le Championnat de Suisse des Corsaire, organisé sur le Lac de Neuchâtel pendant le week-end de l'Ascension, a bénéficié de conditions météorologiques musclées, évoquant plus la mer que les lacs suisses. Huit courses ont pu être disputées entre le jeudi midi et le samedi soir avec des vents de force 3 à 5.

Avec un vent fort et réguliers, les équipages les plus entraînés ont logiquement dominé. 28 Corsaire ont disputé ce championnat dont deux équipages français.

Michel Niklaus et Serge Pulfer ont remporté un nouveau titre devant les équipages de Jean-Pascal Chatagny et Mathieu Truffer. Ils ont tous les trois réalisé un sans faute et ont trusté à chaque course les trois premières places.

Les deux équipages français terminent dans les dix premiers. Hervé Boutin et Ludovic Dayres du CV Lyon sont une nouvelle fois premiers français lors d'un Championnat de Suisse et se classent sixièmes ; Jean-Pierre Brillant et Jean-Claude Ory du CV La Flèche ont confirmé leur performance de la Coupe de Rivière en prenant une remarquable 8^{ème} place pour leur deuxième sortie.

Philippe Gandar





COUPE DE RIVIERE 2005

30 AVRIL - 1^{ER} MAI

Très beau temps chaud pour cette édition 2005 de la Coupe de Rivière au CSM Voile de Montereau. 10 Corsaire et 6 Cap Corse. Participation plus faible que d'habitude (week-end normal de 2 jours nous privant certainement de quelques "Bretons" et période de vacances scolaires en région parisienne ?).

Ceux qui sont venus ont eu raison car les courses ont été très disputées sur un plan d'eau assez technique.



Le raid du samedi nous permettait de découvrir les trois bassins avec des passages de goulets délicats. Course indécise jusqu'au bout après un long bord de louvoyage et une descente sous spi qui a vu la victoire de J Lévy dans le bord de près final suivi de très près par M. Maghe et Ph. Gandar.. Les 4 triangles du dimanche ont été largement dominés par Max et Dominique Maghe, sur Cap Corse, dont c'était le retour après 2 ans d'absence. Derrière, pour les places la lutte est très serrée entre J P Brillant, Ph Gandar et G Macé. A la faveur d'une course gagnée, JP Brillant termine finalement deuxième et montre ainsi, pour sa première régates, tout le potentiel de son Corsaire flambant neuf.

Belle course d'équipe du club de La Flèche qui classe ses 2 représentants aux 2^{ème} et 3^{ème} places du classement final. La Fonfon Cup, convoitée cette année par 7 équipages mixtes, a été remportée par Dominique Maghe. Nous avons tous regretté que Yannick Mazières ne puisse remettre cette coupe qu'il a créée en 2000 en hommage à son équipière de toujours.

Le samedi soir, autour de l'apéritif et du pantagruélique couscous algérien, l'ambiance était comme la météo, au beau fixe et l'on sentait les équipages heureux de se retrouver à l'occasion de cette régates traditionnelle qui était, pour beaucoup d'entre eux, la première de la saison. Bravo au comité de course qui a enchaîné les départs sans attente inutile et merci à toute l'équipe d'organisation qui a fait preuve d'une très grande efficacité tout particulièrement au moment des grutages. Rendez- vous est pris pour l'an prochain, en principe sur l'Erdre.





COUPE DE RIVIERE 2005

30 AVRIL - 1^{ER} MAI

LE CLASSEMENT

1	CAP CORSE	23570	MAGHE May	C Y V ST MAMMES
2	CORSAIRE	12949	MAGHE Dominique BRILLANT Jean pierre	C V DE LA FLECHE
3	CORSAIRE	12394	ORY Jean-Claude GANDAR Philippe	C V DE LA FLECHE
4	CORSAIRE	12863	GANDAR Monique MACE Gilles	Y C PECQ
5	CORSAIRE	12933	GENTY Céline LEVY Jacques	C V ANGERS
			LEVY Alexandre LEVY Céline	
6	CAP CORSE	23416	OUANG Willy	C Y V ST MAMMES
			ZIND André	
7	CORSAIRE	12930	RUBINSTEIN Richard	B N PORT MONTJOIE
			RUBINSTEIN Brigitte	
8	CORSAIRE	10655	JUBERT Bernard	C V VAUX S/S
			GALLOIS Blandine	
9	CORSAIRE	12242	JEGOU René	C V VAUX S/S
			RICHARD Philippe	
10	CORSAIRE	12851	CHOPPIN Dominique	Y C PECQ
			CHOPPIN Ludovic	
11	CAPCORSE	23589	LEMMEL Jean marie	V G A ST MAUR VOILE
			MOREAU Alain	
12	CORSAIRE	10023	LOZET Didier	C.N. VIRY CHATILLON
			BENKOUS Benalya	
13	CAP CORSE	23465	PESSIN Roger	C Y V ST MAMMES
			MELES Dominique	
14	CORSAIRE	12858	CLIPET Marcel	S N CHATELLERAULT
			BEAU François	
			BEAU Frédéric	
15	CAP CORSE	23357	MASINGUE François	Y. C.T.
			MASINGUE Bernard	
16	CAP CORSE	23590	DELFOSE Didier	DAUPHINS WIND JOCON
			DUFOUR Annie	



Des conditions d'assurances réservées aux membres actifs de l'Ascorsaire

>> UN CONTRAT

- Simple
- Complet
- Spécialement adapté

>> VOTRE CORSAIRE

- Garanti à sa valeur réelle
- Quel que soit son âge
- Sans expertise préalable

GARANTIES

- Responsabilité civile
- Frais de retraitement
- Garanties dommages et vol sur la remorque à concurrence de 1525 € extension acquise gratuitement pour chaque contrat

EXEMPLES DE TARIF

Valeur du bateau y compris contenu et moteur

- **4500 €** prime TTC annuelle ➤ **119 €**
- **7500 €** prime TTC annuelle ➤ **164 €**
- **10 500 €** prime TTC annuelle ➤ **207 €**

4C ILE DE FRANCE

DRAVEIL 21 ET 22 MAI 2005

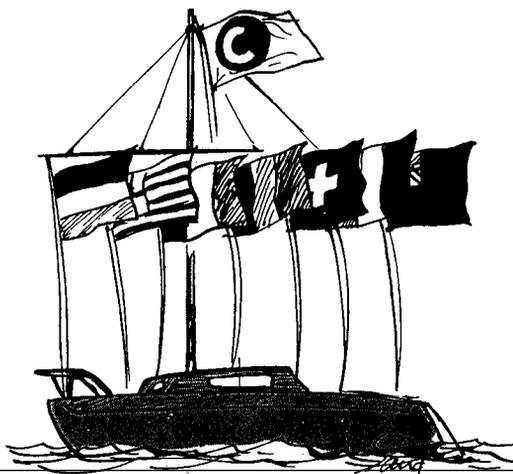
Faible participation pour cette deuxième édition de la 4C Ile de France Trophée Corsaire Diffusion. Seulement 6 Corsaire et 3 Cap Corse se sont retrouvés au YC Draveil qui avait parfaitement organisé cette régates. 6 courses, dont un raid le samedi, sur un plan d'eau très technique où il fallait surtout éviter la proximité des berges.

Comme lors de la Coupe de Rivière, l'équipage Max et Dominique Maghe sur Cap Corse a largement dominé la situation en remportant 5 courses sur 6. Gilles Macé et Denis Baudrimont sont les brillants seconds avec une régularité également remarquable. Derrière la lutte a été beaucoup plus indécise avec des renversements de situation à chaque course. Michel Roumilly et Dominique Lalance, vainqueurs de la première édition prennent finalement la 3^e place.

Magnifique dotation de Corsaire Diffusion qui a offert 3 plateaux finement gravés pour les 3 premières places et un couteau Wichard pour les autres équipages. Excellente ambiance autour de la paella du samedi soir. Encore merci au club de Draveil pour son organisation.

CLASSEMENT :

1 ^{er}	Cap Corse	23570	Max Maghe, Dominique Maghe
2 ^e	Corsaire	12863	Gilles Macé, Denis Baudrimont
3 ^e	Corsaire	11490	Michel Roumilly, Dominique Lalance
4 ^e	Cap Corse	23589	Jean-Marie Lemmel, Alain Moreau
5 ^e	Corsaire	12242	René Jégou, Pierre Manu
6 ^e	Cap Corse	23397	Alain Urbain, Yves Urbain
7 ^e	Corsaire	12701	Gaël Giraud, William Giraud
8 ^e	Corsaire	12904	Daniel Hugonin, Jacques Luder
9 ^e	Corsaire	10023	Didier Lozet, Claire-Lise Magenc





LA RÉGATE DU DÉBARQUEMENT

CHAMPIONNAT DE FRANCE HABITABLE TRANSPORTABLE - COURSEULLES

Suite à une demande de Jacques Nicolas, je me suis rendu durant le we de l'Ascension à Courseulles pour le Championnat de France habitable transportable. Beau we en prévision avec des vents inférieurs à 15 nœuds (source windguru qui normalement est assez fiable paraît-il) beau bateau et équipage sympa avec Jacques et Julie.

Le jeudi 1^{er} la jauge :

Dans notre cas, cette première épreuve a été une simple formalité. Les voiles étant déjà tamponnées lors de précédentes régates, nous ne sommes restés que 5 minutes, un signe peut être d'un we sans souci. À couple de Ar Jog Bihan, Jacques se remémore l'utilisation du GPS sous les conseils avisés de Julie. Sur Ar Jog Bihan, nous sentons déjà une motivation bien supérieure à la nôtre. Un court instant (mais vraiment court) nous avons pensé faire l'entraînement avec eux mais au vu de la force du vent et de l'heure de l'ouverture des portes (environ 19h00) nous avons plutôt choisi de louvoyer vers le restaurant.

2^{me} jour levé tôt, très tôt, pour une banane. Plutôt une petite olive avec le bord de près de max. 600m. Un vent plutôt soutenu supérieur à 20 nœuds et une mer casse corsaire (courte). C'est dire que nous sommes déjà dans une optique de faire le dos rond face aux éléments. L'attente avant le départ est fatale à Mor Lo qui casse et doit rentrer au port. Mais Le pire reste à venir avec l'arrivée de nos nouveaux concurrents (sur le même parcours) : « la semaine de Normandie ». Nous avons vite compris que nous ne ferions pas le poids avec nos « petits camarades ». Entre un Sun Fast 42 et un corsaire, même tribord, y a pas photo.

Résultat : 2 tours en 35 minutes record battu. Beagle est premier corsaire. Malheureusement Gueule de bois se fait lâchement éperonner par l'arrière (non pas par le Sun Fast) mais continue à naviguer (Jean Ubald au boulot avant les beaux jours). Quelques téméraires ont eu le temps (bords de vent arrière très court) de lancer le spi. Cette manœuvre a été fatale au Jouet 550, juste devant nous. A-t-il voulu se transformer en sous-marin en souvenir du monde du silence de Cousteau ? Sans réponse à cette question nous avons profité du spectacle de ce superbe départ à l'abatée, chapoté-coulé (une figure d'une grande technicité comme nous le dirait Nelson Monfort).

Après une attente assez longue, causée par l'épave du jouet entre 2 eaux, le côtier est lancé. 10 minutes de près (on a même cru à une autre banane) et 1h50 de vent arrière : les places à la bouée de dégagement sont les mêmes à l'arrivée. Vive le petit train. Beagle avec grande classe gagne en HN (normal pour un chien de chasse à court). Cette victoire est acquise malgré un léger S dans la phase d'arrivée : Une erreur, une fatigue, ou un changement de parcours pas trop bien annoncé par le bateau pointeur. Pas de conséquence, un corsaire gagne la manche.

Et là, c'est le drame, tout bascule, 2h30 de remontée de rivière jusqu'à Caen. Nous avons dû nous lever tôt pour passer le sas et remonter jusqu'à Caen cqfd. La première heure en remorque nous découvrons ce paysage plat qui sans cesse nous renvoie à juin 40, à mes souvenirs de film racontant cette période (type « le jour le plus long »). Le reste est un peu plus monotone même si 2h30 doit être à peu près la durée du film.

Le soir dîner à l'hippodrome : 2 possibilités pour s'y rendre : soit à pied, soit nous trouvons une



voiture. Merci Jacques qui en parfait patron s'occupe même du déplacement de son équipage (Axel c'est pas mal aussi sur Ptitboud'bois).

Le repas Top, les discours moins top. On y oublie un peu le national (mais pas la semaine de Normandie).

3^{ème} jour, le levé est encore plus tôt. Le départ 7h30 (au national c'est l'émeute si on fait cela). 2h30 de descente de rivière plus tard et après un briefing avec certains autres micros nous décidons de ne pas passer le sas, trop de vent. Là c'est un peu la démerde et nous avons à peine le temps de prévenir le comité par vhf (merci Yvon). Pour nous c'est fini. Nous trouvons un chantier avant Ouistreham et on se fait plumer dans le grutage (40 euros par Corsaire, 5 Corsaire en 1h : je ne te dis pas le bénéf) et pas moyen de mettre un ordre sur le chèque. C'est bizarre, il a oublié le nom de son chantier. Enfin c'est sûrement une coutume envers les petits (gentil surnom que nous donnait le comité)

Pour les autres habitables qui n'ont pas décidé d'abandonner, c'est encore plus épique. Une fois dans le sas, ils apprennent que la régata est annulée : s'ils sortent, c'est à leur risque et péril. Problème : le grutage était à Courseulles. Il faut donc gruter à Ouistreham (50€ mais eux ils ont une facture - très cher le bout de papier). Certains, les plus téméraires, ont décidé de rentrer par leurs propres moyens à Courseulles, mais ont dû attendre dehors l'ouverture de la porte jusqu'à 20h00 (vent : plus de 25 nœuds en permanence).

Le soir le repas toujours aussi top, malgré une assemblée parsemée, avec un débat suite a une annonce. Le Championnat va se jouer sur 1 manche. Je m'explique 2 manches courues et 1 qui saute (une petite erreur s'est glissée dans la rédaction des instructions). Conséquence le premier de la deuxième manche gagne le championnat et c'est Beagle.

Un corsaire est champion de France habitable transportable.

2^{ème} un Gibsea plus (8m de long) pas très comparable au bateau de notre classe, Perle termine 4^{ème} derrière un Neptune 550 (lui de notre classe), Ar Jog Bihan 10^{ème}, Gueule de Bois 11^{ème} (un nouveau Gueule de Bois sera le deuxième et un nouvel équipage dans la série : bravo au nouveau venu), 13^{ème} Harmattan, 16^{ème} le sept, non classé Mor Lo.

Résultat

9 heures de routes, 5 heures de remorquage (allez/retour à Caen), 2h30 de régata, pas assez de sommeil... mais, et c'est le plus important : un bon week-end. J'y ai revu tous les copains et on c'est bien marré. Pour la régata on se rattrapera au national, le vrai, celui des Corsaire.

Vassili
corsaire Diabolo

CLASSEMENT CORSAIRE

1	11809	LE BEAGLE	GELINEAU Bertrand	SR HAVRE
4	12917	PERLE II	NICOLAS Jacques	Y.C. RADE DE BREST
10	12939	AR JOG BIHAN	JEZEQUEL Yvon	Y.C. RADE DE BREST
11	12012	GUEULE DE BOIS	LIOULT Jean Ubald	C.N VALERIQUEAIS
13	12242	HARMATTAN	JEGOU Rene	C.V. VAUX S/S
16	10023	LE SEPT	LOZET Didier	C.N. VIRY CHATILLON
--	12885	MOR-LO	GUILLAUME Renaud	A.S.M VOILE



NATIONAL OPEN MICRO

14 AU 16 MAI – PLAN D'EAU DU GRAND LARGE - LYON

Nos amis de Lyon excellents dans l'art de recevoir...

Très belles régates à Lyon pour ce National Open Micro regroupant 25 bateaux. Une organisation remarquable du Club de Voile de Vaulx en Velin sur le plan d'eau du Grand Large et tout particulièrement de la famille Novak régatant également sur Neptune 5,50.

Des repas de qualité : charcuterie lyonnaise, paella sous un chapiteau installé pour l'occasion.

Un plan d'eau très technique, peu de vent et très instable : 6 manches courues avec parcours banane, parcours olympique et parcours côtier.

Une très bonne ambiance entre les concurrents dont les meilleurs Micro du moment (Micro Proto, Micro Gem, Neptune 5,50 et Corsaire).

7 Corsaire présents et un beau duel amical entre Poisson Rouge et Zébulon.

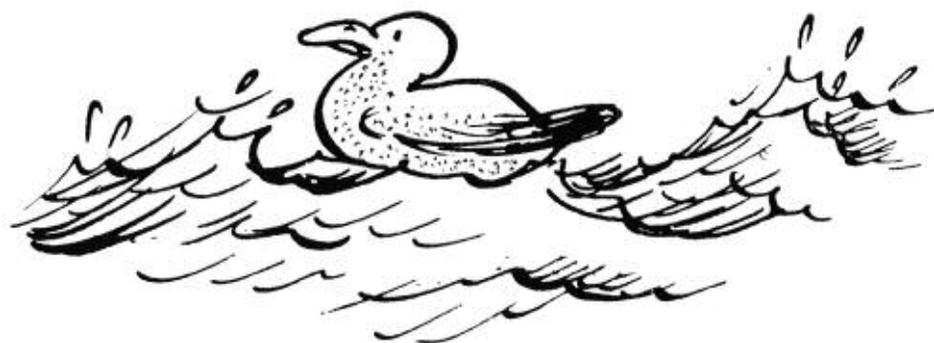
Souhaitons la même réussite pour l'an prochain à ce type de manifestation avec un peu plus de vent...

E. CHAMONTIN

C 12928

CLASSEMENT CORSAIRE

13	POISSON ROUGE	BOUTIN Hervé - BLONDEL Michel	C V LYON
15	ZEBULON	CHAMONTIN Eric - GABY Pierre Yves	S N NARBONNE
18	ADELAIDE	PIERRET Christophe - GAUTHIER François	C O Y C HYEROIS
20	LE 7	LOZET Didier - LEGAL Elodie	C.N. VIRY CHATILLON
21	P'TIBOUT	RAMBAUD Jacques - CARLIER Sébastien	C O Y C HYEROIS
22	ASTIC EAU	CHIRON Franck - DE TROY Philippe	S R PERROS GUIREC





SOCIETE NAUTIQUE DE NARBONNE

14/15/16 et 17 Juillet 2005 - plan d'eau de l'étang de Bages-Sigean

AVIS DE COURSE - LA COUPE DE LA NAUTIQUE - ETAPE DU TOUR DE FRANCE DES MICROS

Epreuve ouverte aux Croiseurs à Handicap catégories A, B, C, R1 ,L

PROGRAMME

Jeudi 14 Juillet : Accueil – Confirmation des inscriptions et grutages de 14 heures à 18 heures

Vendredi 15 Juillet à partir de 10 heures : Régates (parcours banane ou parcours côtier)

Repas club à 19 h 30.

Samedi 16 Juillet à partir de 10 heures : Régates (parcours banane ou parcours côtier)

Repas club à 19 h 30.

Dimanche 17 juillet 10 h : Lecture du classement, remise des prix, pot de l'amitié

REGLES APPLICABLES

Cette régata sera régie par « les règles » telles que définies dans :

- Les règles de course à la voile RCV 2005-2008
- Les prescriptions de la FFV
- Les règles des classes concernées
- Le règlement du Handicap National 2005
- Le présent avis de course
- Les Instructions de course et leurs annexes.

Cette régata est classée en catégorie « C » de publicité. (article 20 du règlement de l'ISAF)

REGLES DE COURSE - R.C.V 2005-2008

Modification à la règle 61.1 des R.C.V : En cas de réclamation, le pavillon rouge sera obligatoire pour les bateaux de moins de 6 mètres.

CLASSEMENTS

Classement au Handicap National pour toutes les catégories

Classement Micro : général, séries croiseur, régata et proto

INSCRIPTIONS

Fiche d'inscription à retourner au secrétariat du club avant le 8 juillet 2005.

- par courrier où e-mail : sn.narbonne@wanadoo.f
- Tout bateau arborant une publicité sur son bateau devra détenir une carte d'autorisation de port de publicité, ou une autorisation ponctuelle, délivrée par la FFV.
- Engagement : 20 € pour le bateau.
- Repas Club : 15 €
- Hébergement possible en dortoir du 14 au 17 juillet : 6.50 € par nuit et 1.50 € le petit déjeuner. (Se munir d'un duvet)
- Service sandwiches et boissons (15 et 16 juillet) au bar SNN (à commander la veille).



LICENCES

Licence F.F.V obligatoire avec certificat médical.

Des licences temporaires pourront être délivrées au moment de l'inscription, sur présentation d'un certificat médical de moins de 90 jours (FFV RI Art 53).

RENSEIGNEMENTS

Société Nautique de Narbonne : 12 rue des Nauticards - LA NAUTIQUE - 11100 NARBONNE

Tél. : 04-68-32-26-06 – email : sn.narbonne@wanadoo.fr

MICRO ERDRE

04 & 05 Juin 2005

C'est toujours un grand plaisir pour moi de revenir naviguer sur ce plan d'eau magnifique. Et une belle occasion nous en a été donnée par l'Ancre, club organisateur de la Micro Erdre.

Quinze bateaux inscrits :

- 6 en catégorie croiseur, dont quatre Corsaire, un Edel 2 et un First 18.
- 7 en catégorie régates : 2 microsails et 5 Neptune
- 2 en catégorie proto.

Dès la première manche, le Beagle a frappé très fort : il l'a gagnée! Le temps était musclé (ouest 3 à 5 Bft), ceux qui connaissent le plan d'eau apprécieront (ça veut dire des grandes claques avec changement de direction du vent : pas d'écoutes au taquet!).

Le lendemain, le vent était moins fort, mais tout aussi irrégulier (1 à 3 bft, et 0 à 2 dans le goulet!).

Et le célèbre goulet a servi comme d'habitude de passage à niveau et parfois de redistributeur des cartes!

Comme toujours, l'accueil et l'ambiance étaient au sommet. Il n'a (pratiquement) pas plu, et il nous reste de jolis souvenirs : en particulier deux Corsaire à la lutte avec un Micro Proto pendant un bord de spi, ça fait toujours plaisir (même si on sait bien qu'ils ont un petit spi), et un troisième Corsaire, le 7, survitaminé, qui passe tout le paquet comme un avion!

Le classement final (Classement HN) confirme un Beagle en grande forme (Premier Corsaire, 3^{ème} au général), devant Ptiboud'bois (2^{ème} Corsaire et 7^{ème} au général), Lezig (3^{ème} et 8^{ème}) et Le 7 (4^{ème} et 13^{ème}).

A renouveler l'année prochaine!

Jacques Lévy
Lezig - C 12933



PROJET DE CROISIERE

Cette année, le championnat se termine le 12 août et nous n'aurons plus le temps d'organiser une croisière avant la fin des vacances. Rallier Douarnenez par la mer en partant de Brignogan semble tout indiqué et voilà un projet de croisière qui, je l'espère, séduira quelques amateurs de croisière. Le site de Brignogan, à lui seul, vaut le détour.

Nous envisageons de quitter Brignogan, où remorques et voitures seront stationnées, le jeudi 28 juillet en fin de matinée. Nous pourrons faire escale à l'Aber-Wrach le jeudi soir, à l'Aber Ildut ou Le Conquet le vendredi, à Camaret ou à Crozon-Morgat le samedi et arriver à Douarnenez le dimanche. Là, nous retrouverons Bettina et Günther HOFFMANN ; Bettina et moi ne connaissons pas l'île de Sein et avons très envie de la visiter.

Nous attendrons certainement le mardi pour partir à sa découverte. La météo décidera si nous nous attardons sur l'île, si nous explorons la baie de Douarnenez... En tous cas, le retour au port de Tréboul est programmé le vendredi afin de pouvoir récupérer remorques et voitures.

Monique GANDAR
C 12394

VOILE - MAGAZINE

Cette Revue Si intéressante pour nous qu'est Voile - Magazine, consent cette année encore, aux membres de l'Ascorsaire. un tarif privilégié d'abonnement.

juges en :

**22 Euros. pour un an,
12 numéros dont un spécial.**

Ecrire à l'attention du Service des Abonnements
VOILE-MAGAZINE - 6 rue Olaf Palme - 92587 CLICHY CEDEX.
Tél. : 01 47 56 54 00 - Fax 01 47 56 54 01

Envoyez en même temps que votre abonnement, une photocopie de cette annonce, une photocopie de votre carte de membre actif, et, pour les membres sympathisants, le N° figurant en haut et à gauche de votre adresse, lors de l'envoi du "Corsaire"



RETROSPECTIVE

Jean BENQUET, vice-président d'honneur, a possédé le Corsaire N° 15. A l'occasion du cinquantenaire, il a évoqué certains souvenirs et en a fait de petits textes.

VOUS NAGEREZ ENTRE 4 PLANCHES !

Mon premier Corsaire, Aventure III n° 15, arriva dans la région parisienne par le train venant des chantiers Bonnin de Lormont (Gironde), où furent construits les 16 premiers, et fut mis à l'eau pour la première fois sur la Seine près de Paris, à Draveil. Il y avait là une base des Glénans (les îles Glénan pour les puristes) et tout naturellement, après des festivités glénanaises, ce fut mon premier club de voile.

En dehors des petits dériveurs, c'était un club de Bélouga, ces magnifiques bateaux habitables de 6 m 50 de l'architecte Cornu (A l'époque, quand on disait « c'est un Cornu », on avait tout dit. Plus tard, quand on disait c'est un Herbulot...) Bref : mon Corsaire en contreplaqué (7 plis, après ce fut 5 plis d'une solidité tout aussi remarquable, vous êtes au courant...) inspirait les plus vives inquiétudes.

Le président du club, « H. », très connu dans le petit monde du yachting, me prit à part. Il était fournisseur de matériel électronique pour la navigation (mais je ne vous étonnerai sans doute pas en vous disant qu'il y a un demi-siècle, il ne vendait pas de GPS. En revanche, on trouvait chez lui des postes radio avec la gamme Chalutiers, la seule qui diffusait alors une météo marine). La rivière passe encore, mais me disait-il les larmes aux yeux, surtout ne vous aventurez pas en mer avec ce bateau : « Vous allez vous retrouver nageant entre 4 planches ! Hélas, pourquoi n'avez-vous pas acheté un bateau sérieux comme le Bélouga ? ».

Il faut savoir que le Bélouga, ce très fin voilier, avait été conçu en 1942 pour des yachtmen qui ne pouvaient plus naviguer en mer vu l'époque mais voulaient quand même un bateau habitable pour les eaux intérieures. Donc, et c'était normal un dériveur pur non lesté, sans cockpit étanche auto-vidéur, pas fait pour aller en mer par tous les temps (j'en ai vu un retourné, un Corsaire quille en l'air jamais. Et, comme vous, j'ai eu des coups durs sans que mon petit yacht se transforme en allumettes !

Cette méfiance envers un matériau inusité en construction navale s'est retrouvée plus tard avec le polyester. « Ces coques ressemblent à des baignoires, et le plastique c'est bon pour les articles de bazar ! ». Et ne croyez pas, braves gens, qu'il n'y avait que chez les marins attardés que l'on avait peur des matériaux nouveaux : distributeur dans le secteur des Fils et Câbles, quand le polyéthylène ou le polychlorure de vinyle ont remplacé les isolants classiques et la gaine en plomb, j'ai eu un mal fou à convertir mes clients qui ne voulaient pas admettre qu'il s'agissait d'un progrès technique et que baisse des prix ne signifiait pas baisse de qualité.

Au Salon Nautique de 1954, les premiers Corsaire étaient proposés à 296 000 F tandis que le Bélouga valait 650 000 F (NDLR : le nouveau franc n'existait pas). C'est tout...

Jean Benquet

JE MÂTE MON CORSAIRE TOUT SEUL SANS PEINE.

D'excellents articles ont déjà été écrits dans le bulletin, en particulier par Pierre Fromageot, puis repris dans le Grand Carénage sur ce sujet.

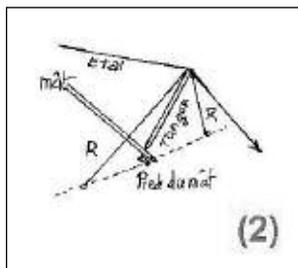
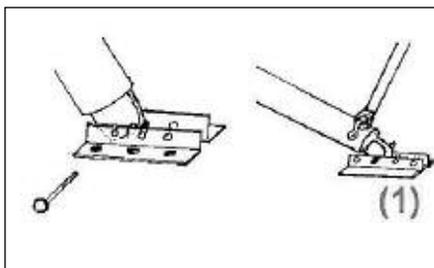
Mais je me permets de revenir sur la question et de donner mes petites astuces qui permettent de mâter seul son Corsaire, sans grands efforts (je suis plutôt contre).

Je n'ai rien inventé, mais j'ai simplement réussi à de très nombreuses reprises à mâter en solo et sans difficultés aussi bien un mât bois (15-16 kg) que des mâts en alu (13-14 kg). A propos de poids de mâts, il faut savoir que le remplacement des trois drisses en polyester de 10mm par du dyneema de 6mm permet de gagner environ 1 kg...

Le but du jeu n'est pas de tout faire tout seul, mais ça peut drôlement dépanner, et lorsqu'on mâte à deux, ça devient un jeu d'enfants (de grands enfants - nous le sommes tous, sinon nous ne ferions pas de bateau à voile...).

Juste à côté de notre petit bassin de régate, la navigation sur les rivières d'Anjou, riches en ponts, impose des mâtages et démâtages fréquents, et souvent en équipage réduit. Nécessité faisant loi, il a fallu trouver des systèmes plus ou moins élaborés selon les bateaux, depuis les gabares de Loire et leurs puissants "guindas" (treuil horizontal dont l'éthymologie évoque bien sûr le guindeau) ou les tjalks hollandais appliquant le même principe de jumelles et de guindeau, les DC20 et quelques Soling angevins équipés aussi de mâts pivotants, de chèvres et de palans (voire de treuils de remorque dissimulés dans des coffres...).

Sur ce même principe, j'avais au début utilisé le tangon en tant que chèvre, exactement comme Pierre Fromageot le décrit page 36 et 37 du N° 136 de Novembre 97 de notre revue - dessins (1) et (2). C'est une très bonne méthode, mais c'est le système est assez lent et compliqué quand il s'agit de mâter et remâter plusieurs fois dans la même journée, puisqu'il faut gréer et dégréer le tangon et ses petits haubans.



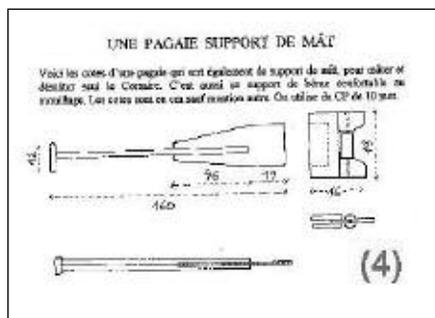


Il y a une méthode rapide et dynamique....

Qui commence par un excellent X, posé sur les bancs tout à fait à l'arrière, soigneusement ficelé au balcon, et peut-être un peu plus haut que celui-ci : photo (3).



On peut aussi utiliser une sorte de pagaie que décrit Henri Pigaglio page 39 N° 146 de Juin 2000 et dont la partie supérieure est évidée pour supporter le mât; l'excellente astuce d'Henri est de rajouter un rouleau pour régler la position longitudinale du mât! Dessin (4).



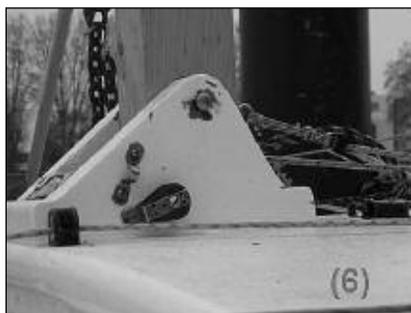
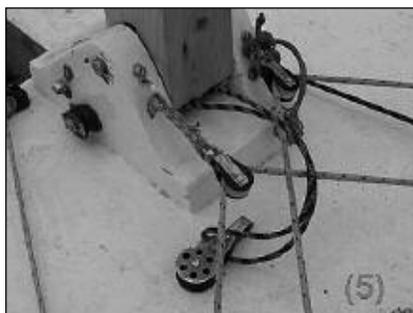
En cas d'absence de balcon, il faudra réussir à étayer ces supports à grand renforts de bouts sur les taquets d'amarrage, les trous du tableau, les sangles dans le cockpit...le tout est qu'il soit bien stable, aussi bien latéralement, que longitudinalement.

L'important est de supporter le mât nettement plus haut que le roof, le plus en arrière possible, puisqu'il faudra y reculer le mât pratiquement jusqu'aux barres de flèche.



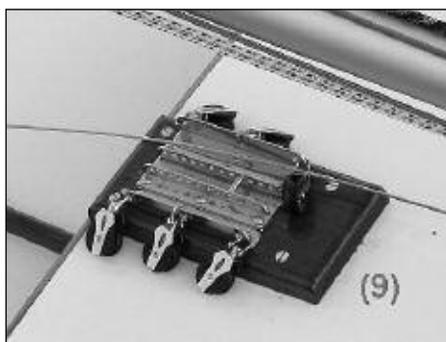
Qui se poursuit avec un pied de mât à bascule; ça se trouve sous différentes formes :

Le plus rustique, qui fonctionne aussi bien avec un mât bois qu'un mât métallique, consiste en des jumelles et un axe traversant le mât - photos (5) et (6). Les jumelles peuvent être en tôle pliée ou en bois. Il faut soigneusement calculer la hauteur, puis prévoir un petit jeu de cales pour que le mât en place repose sur sa base et non sur l'axe dont la fonction doit rester éphémère.



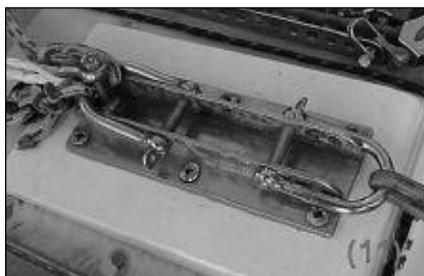
Et il y a des pieds de mât en fonte d'aluminium, qui reposent dans une cornière en inox, mais attention, tous ne sont pas à bascule...

Voici un des modèles à bascule, avec un axe très en arrière, qui facilite la manoeuvre et son support en inox - photos (7), (8) et (9).





(Petite bidouille personnelle : axe remplacé par deux manilles larges, deux axes donc : un en arrière uniquement pour mâter, le second, d'avantage dans l'axe du mât et un tout petit peu moins profond, supporte sa compression le reste du temps. Bien sûr la pièce de fonderie alu. est travaillée pour faciliter l'engagement du pied de mât - photos (10), (11) et (12)).



Le plus ennuyeux est le pied de mât sans bascule du tout : difficile alors de mâter seul, à moins de changer cette pièce!

Ensuite, il convient de reculer le mât, puisque nous supposons partir de la position mât reposant sur le bateau, en condition de route.

Si la manoeuvre se déroule sur remorque, ne pas oublier de considérer le dégagement nécessaire en arrière et de caler la remorque si elle est détachée, le poids de l'acteur principal au niveau du tableau arrière risque en effet de provoquer une figure amusante, dite " le salut du Corsaire fougueux"

Pour reculer l'espar, il faut le soulever au niveau du centre de gravité, soit au dessus des barres de flèches jusqu'à mettre le pied de mât au niveau de l'emplanture. Ceci se fait progressivement, en laissant glisser le mât sur le X (merci au rouleau de Henri). Une petite surprise nous attend: en fin de parcours, le centre de gravité est un peu en arrière du X, donc le pied de mât aimerait bien remonter! Il suffit de se rediriger vers le roof en retenant le mât, puis d'engager le pied dans



son emplanture et l'axe à travers le cornière en U et le pied de mât...

C'est parfois un peu énervant, il est bon d'avoir prévu sur le roof quelques outils à portée de main, ou bien d'avoir customisé l'engin : retour sur la photo (12).

Il faut maintenant de s'assurer de la fixation des haubans sur le mât et sur les cadènes, puis d'une drisse, de spi ou de génois, frappée au point d'amure de foc, ressortant en pied de mât et finissant sur un bon taquet. Un élément important : cette drisse ne servira pas à redresser le mât, mais seulement à l'assurer quant il sera vertical, en attendant la fixation de l'étau.

Et il faut contrôler et re-contrôler le libre passage des haubans (ils aiment particulièrement s'accrocher au coin du rouf et dans les winches un petit fil cassant pour les rapprocher du mât peut aider) et la bonne position des ridoirs sur les cadènes.

Le grand moment va arriver! Un dernier contrôle : ne rien laisser sur les bancs du cockpit, qui vont devenir notre piste d'évolution.

Se positionner au milieu du cockpit, un pied sur chaque banc, puis soulever le mât à bout de bras (ça n'est pas si lourd, une quinzaine de kg au maximum) et plus on soulève, plus un part importante du poids est transférée sur l'emplanture, ça n'est donc pas une grande épreuve physique! Voir les photos (13) et (14).



Si la manoeuvre a lieu à flot, ultime coup d'oeil, pour vérifier la quiétude des lieux et l'absence de hors-bord passant au ralenti, les rois du sillage musclé.

Il suffit alors d'avancer (un pied sur chaque banc) rapidement (la vitesse aide à la manoeuvre) vers le roof, bras tendus, les pieds s'arrêtent contre la cloison du roof, les genoux s'y bloquent, le buste de l'opérateur continue sa course en avant, bras tendus toujours, et le mât termine dans une vibration sonore son élévation majestueuse, retenu par la tension soudaine des haubans.

Il convient de bien insister sur la vitesse d'exécution : la même opération réalisée lentement est beaucoup plus fatigante (on ne bénéficie alors pas de l'énergie cinétique emmagasinée au début de la montée et restituée dans la dernière phase).

Il suffit de maintenir une poussée très modérée d'une main sur le mât, et de l'autre de reprendre la drisse (spi ou génois) dont l'autre extrémité était frappée près de l'étrave et la bloquer.



Puis d'afficher un sourire satisfait mais modeste avant d'aller tranquillement fixer l'étai sur sa ferrure.

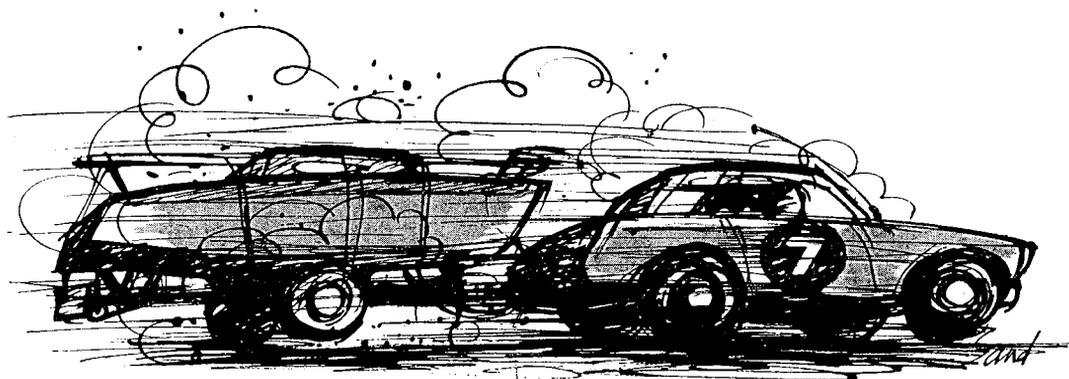
Comme souvent, tout est dans la préparation, calme et soigneuse, suivie d'une belle vitesse d'exécution.

Et la manoeuvre se réussit tout aussi bien en navigation, (sans clapot, et au moteur, n'exagérons rien!) en solo ou avec un équipage de promeneurs.

P.S.: Quelques ennuis évitables :

- le hauban qui s'accroche au coin du roof : arrêt brutal à mi hauteur... solution, on redescend et on recommence...
- pas de drisse prête : même solution!
- le capelage de hauban est un T dans un oeil et en sort sans cesse : l'assurer contre le mât avec un fil cassant.
- partir trop près du roof ou aller trop lentement : c'est beaucoup plus fatigant!
- les haubans ne sont pas fixés sur les cadènes... Je n'ai jamais essayé, ça doit devenir très dangereux...
- le grand classique : j'ai oublié la girouette... Là, j'ai souvent donné!

Jacques Lévy
Lezig - C 12933





CROISIÈRE AUTOUR DE LA BRETAGNE

Suite du n° 165

17 juin - 24 juillet 2004

Le cours inférieur de la Vilaine est en principe large, et c'est vent arrière que nous pas-sons devant Rochefort en terre où les bateaux au mouillage ont presque tout envahi. L'éperon rocheux qui porte Rochefort passé, le vent est violent et très vite nous sommes à Crans dont le pont est fermé.

Nous démâttons, rangeons tout à bord, les haubans pour ne pas se prendre les pieds de-dans, la bôme sur le mât et passons le pont au moteur. Quel vent ! A Redon nous trou-vons une place, allons rendre visite au maître du port, un Anglais rubicond et jovial, très aimable, qui nous explique que les bateaux anglais sont si nombreux à venir de ou à aller à St. Malo que sa présence aplanit bien des difficultés. Et de fait les bateaux que nous croiserons seront presque tous anglais.

Redon permet de remplacer les vivres consommés, et Heide fait un tour en ville, regarde encore les belles façades des maisons qui entourent le port. Je préfère rester à bord, comme l'escargot dans sa coquille. Le soir, nous allons dîner dans un caboulot et un couple s'installe à côté de nous. La dame, d'allure très énergique, décide de tout, et, alors que son compagnon fait grise mine devant des carottes râpées, dit très fort : Quand on b... comme un lapin, on mange comme un lapin. 'In petto', je plains ce brave homme.

Maintenant c'est moteur jusqu'à Dinan. Faites attention dis le maître de port, le vent est fort. Nous ferons attention, mais ce n'est pas toujours simple. Entrant dans une écluse à très petite vitesse, il faut soit s'arrêter pour lancer une aussière à l'éclusière, soit laisser Heide grimper à l'échelle puis lui lancer l'aussière. Quant à moi, j'ai la manœuvre de la barre, du moteur et l'installation de l'autre aussière. Naturellement je préférerais être comme Shiva, avec six bras. En général ça se passe bien et l'éclusière donne un coup de main quant elle est là et du bon côté. Mais à Guipry une brusque rafale arrive, le Corsaire se met en travers, un bond pour repousser l'avant (à cause du mât qui dépasse) un second bon pour protéger l'autre extrémité du mât mais le bateau heurte violemment le bajoyer. Plus de peur que de mal, mais j'en reste confus.

Cette traversée de la Bretagne est idyllique. Pas de foule, pas d'autoroute, pas de circulation, mais des oiseaux partout, des libellules, des martins-pêcheur vert métallique qui partent comme des flèches. Et des renoncules, des nénuphars sur les berges, des ombellifères, celle, aromatique, dont on fait l'angélique, la carotte sauvage et la ciguë, des digitales et des bleuets et ces plantes dont la feuille est veloutée, des merveilles que l'on a le temps de regarder, sans compter les hérons, qui restent totalement immobiles pour ne pas être vus et finalement s'envolent, les aigrettes, les loutres, les ragondins et les poules d'eau de différents espèces. Le canal passe souvent sous une voûte de branches et c'est une chance pour s'arrêter pour la nuit. On se rapproche de la berge et s'amarre aux branches basses. Le mât ne risque rien puisqu'il est couché sur le bateau, n'est-ce pas Ragu ? De toutes façons il n'est pas question de s'amarre sur un tronç et de barrer le chemin de halage.

Car, curieusement, s'il semble n'y avoir personne, dès qu'on s'arrête, quelqu'un vient voir, comme ça.

Nous arrivons à Rennes le 24 juin ayant consommé depuis le début 12 l de carburant. Avant la première écluse de Rennes, est accostée au quai une péniche-théâtre, c'est écrit dessus, et deux personnes sont



à côté. Je m'arrête et leur demande où il y a une station d'essence. - Juste dans l'avenue parallèle à ce quai, il y a une station Shell. Pour y aller, vous traversez entre ces deux immeubles et vous y êtes.

Je me range le long du quai et saisissant mes bidons suis les indications. C'est juste.

Nous atteignons Betton sans encombres. C'est là que nous avons rencontré, lors d'un précédent tour de Bretagne, Jackie, un retraité qui faisait le tour de France à bord de sa pénichette, admirablement équipée, parfaitement rangée. Jackie m'avait prêté son vélo pour chercher du carburant, puis nous avons fait un bout de chemin ensemble, bavardant aux étapes.



Cette fois-ci je me renseigne. Jackie existe toujours et poursuit sa vie sur l'eau. Naturellement toutes les éclusières connaissent Jackie.

Enfin le 26 juin, sortant d'un tunnel de verdure, nous arrivons à Dinan. Là, sur 4 bateaux il y a 3 anglais. Débouche sur le quai une rue montante, bien raide, bordée de façades intéressantes et de magasins attractifs, dont une boulangerie présentant des pains superbes. Cette rue conduit au centre ville et c'est un plaisir que de flâner au gré de l'inspiration. Nous nous laissons tenter par une bouteille de EdDu (Ed pour blé, Du pour noir), un alcool distillé d'une fermentation de blé noir, (qui comme chacun sait n'est pas le fruit d'une graminée, mais d'une polygonacée) et qui est excellent, parfumé, mais vendu au prix de l'or massif !

A Dinan nous remâtons, mais c'est au moteur jusqu'à Plouer que nous descendons la Rance dans très peu d'eau. Là nous pouvons remettre à la voile et régatons avec d'autres bateaux jusqu'au Minihiac. Nous attendrons là l'heure d'ouverture de la dernière écluse. Quand il est temps nous larguons tout et sommes seul voilier dans le sas, en compagnie de petits canots à moteur. Quand la porte aval s'ouvre les canots sortent mais le pont ne se soulève pas, et d'autres petits bateaux commencent à entrer. Je dois donner un coup de corne de brume et lever le poing pour me faire comprendre de la tour de contrôle sur laquelle flotte le pavillon de la CGT. Le pont se lève juste assez pour que je puisse passer et se referme illico. Nous voici en zone maritime vraie, et sans plus nous nous dirigeons vers le port des Bas Sablons, sous vent violent.

La traversée de la Bretagne en chiffre c'est 6 jours, 238 km et 64 écluses. Nous avons bénéficié de l'excellent : Guide touristique de la voie d'eau Manche-Océan Atlantique, réalisé par le Comité départemental du Tourisme d'Ille et Vilaine.

A St. Malo nous faisons escale pendant 48 h pour redevenir civilisés et envoyer à la laverie nos hardes. Ce n'est que le 29 juin que nous repartons, cap à l'ouest, avec le jusant et par petit temps. Nous suivons le chenal intérieur, celui qui longe la côte. Nous dépassons St. Cast, puis le Fort La Latte. Là le vent nous abandonne. C'est trop bête, qui sait ce qui arrivera demain, passons donc le cap Fréhel, avec le moteur,



et voilà. Quelle différence avec la précédente croisière dans ces eaux ! La mer était si tumultueuse devant le cap Fréhel que j'ai bien cru ne pas pouvoir rester dans le cockpit auquel je me cramponnais.

Heureusement le vent revient, de l'ouest, ce qui convient très bien maintenant. Nous laissons Erquy, où de toutes façons il n'y a pas d'eau et filons jusque devant le Dahouet. Nous mouillons devant l'entrée, pour attendre. Cette entrée est un petit aber, étroit, bordé de roches et coudé en baïonnette. C'est derrière qu'il y a le port, l'ancien où l'on échoue et le nouveau qui offre une zone toujours à flot, fermée par un seuil qui pour l'instant n'est pas accessible. Attendons donc que la mer monte. J'aime ce petit port tranquille, un peu retiré, où il faut venir avitaillé car les magasins sont loin. Il n'y a même pas d'essence ! C'est dire !

Il n'est même pas nécessaire de regarder l'heure pour savoir quand on pourra entrer, car dès qu'il y a assez d'eau les pêcheurs sortent pleins gaz suivis par quelques autres ba-teaux. Alors nous nous mettons en route, écoutant bien, pour n'avoir pas de surprise dans le virage.

Le lendemain, nous reprenons le mer pour rallier St. Quay-Portrieux qui a connu, lors d'un récent championnat des exercices, réussis, de repêchage d'un homme à la mer. De s'en souvenir me semble toujours utile, et comme dit le proverbe « bis repetita non pla-cent »

St. Quay-Portrieux est notable aussi par ses excellentes installations sanitaires, qui si j'ose dire, valent le déplacement. Nous rencontrons un canot à moteur belge, avec un équipage charmant, mais un peu déçu par ce qu'il ne peut utiliser toute la puissance de ses 500 CV sur une coque de 3,50 m et de 15 cm de franc bord. – Les vagues, vous comprenez, m'empêchent de prendre de la vitesse, et tourner lentement n'est pas bon pour le moteur. Nous compatissons.

Le 1 juillet prévoit de rallier Paimpol où nous espérons rencontrer Jolly Jumper. Nous appareillons de bon matin avec petit foc et sortons de St. Quay sur la pointe des pieds, parce qu'il y a un bon vent d'ouest. Tolane va vite. En 3 heures nous sommes dans la baie de Paimpol et les roches commencent à apparaître. Il nous faut nous garer, puisqu'on ne pourra pas atteindre Paimpol, mais où ? La carte montre devant Pors Even une zone de sable. Nous allons voir et de fait j'aperçois une tache claire, pas bien grande mais suffisante. Nous mouillons et très vite Tolane est posé sur ses béquilles. Tout autour des cailloux pointus. Nous avons eu de la chance de pouvoir venir jusque là. Et nous attendons patiemment que l'eau revienne.

Paimpol est plein comme un œuf et nous sommes dirigés par les autorités dans un coin pour nous amarrer à couple d'un canot. Allant à la capitainerie nous lisons une affiche proposant un rallye le lendemain de Paimpol à Pontrieux. Pourquoi pas ? Nous nous inscrivons, comme Jolly Jumper et un autre Corsaire. Il s'agit de rallier Pontrieux avec un arrêt dans la rivière, pour déjeuner.

Une foule de bateaux appareille de Paimpol, qui semble se vider, en direction de Loguivy. Le vent est d'ouest, 5 – 6 avec rafale et Tolane est heureuse de sa suédoise et du foc n°1. Je fais tout le rappel possible





et Heide barre. Dans le chenal de la Trinité, on se rend bien compte comment on peut très facilement ouvrir ses fonds sur les roches auprès desquelles on passe à fond de train. Un petit écart et c'est fait. Longer la pointe de l'Arcouest évoque bien sûr des souvenirs, les Curie, les Joliot... l'aventure atomique, et finalement entrons dans la rivière du Trieux, où comme il était prévu nous faisons halte. Ce qui donne le délai nécessaire pour poursuivre avec le flot.

La soirée à Pontrioux est superbe, les agapes et autres festivités réussies.

Nous sommes à couple d'un anglais communicatif et trouvons sans peine des points d'intérêt communs. Nous bavardons comme de vieux amis.

Ce qu'il nous faut maintenant c'est quitter ce secteur et le temps ne met pas du sien. Nous gagnerons Port Blanc, un coin que je ne connais pas encore.

Le 4 juillet, nous souhaiterions bien partir mais il pleut si fort que nous nous calfeutrons dans le Corsaire et laissons passer la journée. Le lendemain le temps est meilleur et nous appareillons à 9 h. pour sortir de la Rivière du Trieux. Nous portons génois inter et GV. Nous ferons le tour des Heauts de Bréhat par le Nord en compagnie de Jolly Jumper. Sans encombres nous arrivons au point d'où l'on voit le phare de Port Blanc et venons mouiller à l'abri de ce que je crois être une anse. C'est superbe, mais las ! à marée haute, l'anse a disparu et nous sommes exposés au clapot venant du large. Il faut changer de place.

Le 6 juillet nous gagnerons Perros-Guirec. Nous étudions avec soin la carte des courants pour découvrir que le long de la côte le courant est négligeable 1 h avant la pleine mer. Aussi allons nous profiter de l'aubaine et partir tôt. Tout va bien et nous arrivons à Perros alors que l'écluse est encore ouverte.

Le soir, un employé de la capitainerie sous un ciré dégoulinant vient nous dire qu'un avis de grand frais est annoncé pour demain. La capitainerie installe en vitesse des bouées sur coffre devant le port. Effectivement, le lendemain ce coup de vent est une réalité.

A 7 h le matin, une pluie rageuse et dans l'après midi vent monte à 7 avec des rafales à 9. La capitainerie envoie à nouveau un émissaire dire à tous les skippers, documents à l'appui, que des rafales à 12 sont prévues pour la nuit. Comme les bateaux affluent pour se réfugier, les autorités continuent à installer des bouées sur coffre devant la jetée. Le baro est à 9 h de 756 mm et à 18 h de 745 mm pour tomber à 743 mm peu après. Le souci est : les pontons tiendront-ils. Ils ont tenu.

A l'intérieur, le Corsaire est trempé, nous épongeons heure après heure espérant que la pluie cessera un jour, mais quand ? Et le soir pour nous réchauffer nous allons manger une crêpe et trouvons une salle bondée, pleine des équipages venus, comme nous se réfugier au sec. J'admire le sens du confort à bord de Jolly Jumper. Julia Sagon, son skipper, dispose d'un petit réchaud électrique, avec ventilateur, qu'elle branche à la prise de courant du ponton. Et voilà, à son bord il fait chaud et sec.

Le 9 juillet enfin il est pensable d'appareiller, et à midi, c'est parti. Il suffit de faire le tour pour nous retrouver à Primel. La mer est hachée à côté de Bar ar Gall, mais tout va bien et à Primel nous nous amarrons à une « bouée visiteurs ».

Nous prenons contact avec Santic Du de Carantec qui devrait passer devant l'île de Batz en route



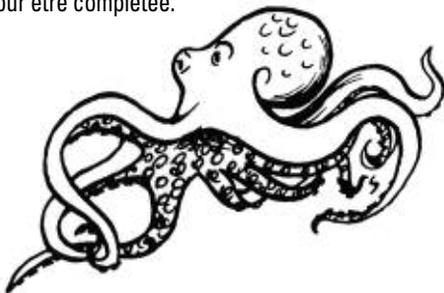
pour Brignogan. Aussi nous rendons nous à Batz et mouillons près de l'entrée pour être prêts à bondir. Mais le temps est affreux, pluie et vent, et Santic Du a des ennuis de GV et remet son départ au lendemain. Cela nous convient très bien. Nous rentrons nous mouiller au fond du port.

Le 12 juillet nous appareillons pour Brignogan un peu avant la pleine mer. Nous mettons une heure pour sortir du chenal de Batz et ensuite ça va bien. Nous retrouverons Jolly Jumper et Santic Du. Ensuite cap sur l'Aberwrac'h. Bin que l'on soit presque en mortes eaux, le courant auprès du Libenter est violent. Il nous faut encore 1 heure pour arriver aux pontons. Et là, tous les équipages foncent sur les douches. Nous ne resterons pas amarrés aux pontons, mais gagnerons Paluden, bien plus calme et dans un cadre de verdure.

La route de l'Aberwrac'h à Argenton ne pose pas de problème particulier. Nous décol-lons de Paluden vers 7 h, viron le Libenter à 8 h 45 et cap à l'ouest, contre un vent de SW. Il nous faudra donc tirer quelques bords, poussés par le courant. A 10 h 15 arrive la brume et c'est guidés par le GPS que nous continuons. Le vent se met à tourner vers le Sud, mais le GPS nous l'indique et nous arrivons au pied du Four, entrons à Argenton où nous mouillons à 14 h. Santic Du profite de cette navigation paisible pour pêcher le maquereau. A peine leur ligne est à l'eau qu'un ou deux poissons se précipitent et l'équipage s'affaire à décrocher les prises, à les vider sur le champ et bien sûr pense à la suite. Des filets marinés dans le jus de citron par exemple. Le cap en souffre de temps à autres et de Tolane nous voyons le Corsaire des filles se diriger dans de curieuses directions jusqu'à ce que le barreur reprenne sa route. C'est le signe infailible que la pêche est fructueuse.

Le 15 juillet il est prévu de rallier Camaret. Nous calculons ensemble l'heure de départ pour profiter au mieux des courants, et quittons Argenton comme décidé. Mais il y a peu de vent, et juste dans le nez, et on ne voit rien. Nous prenons du retard sur le programme et il vaut mieux s'arrêter à l'Aberildut plutôt que de reculer pendant quelques heures. Nous trouvons l'entrée de l'Aberildut sans rien voir. Vive le GPS ! Nous y sommes à 10 h 30. Et là le temps se lève ! Les prévisions de la météo sont encourageantes, alors, attendons la pleine mer du soir et repartons pour Camaret. C'est ce qui est réalisé et nous arrivons ensemble, par beau temps, au but désiré. Nous nous glissons entre deux canots à moteur sur le ponton qui leur est réservé.

Entre temps nous avons pris contact avec Hervé de Hemptine, skipper de Blue Marlin. Il mettra son Corsaire à l'eau le 19 au port du Moulin Blanc. Nous allons l'attendre et faire route ensemble vers Port la Forêt. Santic Du doit aussi changer d'équipière à Brest. Nous passerons ainsi dans la rade quelques jours, entre le port du Moulin Blanc et Camaret et pourrons voir des bateaux magnifiques participant à Brest 2004, puis se rendant à Douarnenez. Nous verrons aussi un curieux objet flottant, énorme : C'est une étrave d'un navire et rien que l'étrave, une tranche de bateau en somme, soutenue par des flotteurs, remorquée, pour être complétée.



Le 20 juillet nous gagnerons l'île de Sein. Les calculs montrent qu'il faut appareiller à 7 h et arriver vers 12 h 45 pour n'avoir pas à faire face à des courants contraires. Nous appareillons effectivement à 7 h 10 et arrivons à 11 h 45 au milieu d'une troupe de marsouins joueurs. Les équipages sont ravis. Il n'y a pas encore assez d'eau dans le port aussi devons nous mouiller sous le phare, le temps de

déjeuner. Puis nous nous déplaçons bien à l'abri dans le port proprement dit.

L'équipage de Santic Du va aussitôt à terre dans le you-you gonflable, oubliant que la mer monte et sans savoir que le vent se lève. Comme il y a bien peu de câblot dehors, le bateau dérape. Nous nous préparons à appareiller, les filles jaillissent du bistrot sommairement vêtues malgré le froid ambiant et rallient leur bord. Nous tirons Santic Du de sa situation un peu gênante, l'équipage remouille son ancre de façon appropriée et disparaît à l'intérieur pour s'habiller.

Le 21 juillet la PM (Brest) est à 8 h 17. Or le courant de jusant s'installe dès PM - 1. Nous en profiterons, allons saluer Jolly Jumper, sortons lentement du mouillage de Sein à 7 h 15. Les deux autres Corsaire vont suivre, et le courant nous aidera bien, puisqu'en 2 heures nous avons couvert les 13 milles qui nous séparaient d'Audierne. L'accueil du maître de port est particulièrement sympathique.



La traversée de la Baie d'Audierne, sera lente et sans problème. Le vent vient du SE, mou, la brume tombe et les autres Corsaire sont à peine visibles. Mais nous progressons sûrement et vers midi la brume se lève. Trois Corsaire arrivent au Guilvinec à 15 h, soit 7 h 1/2 pour parcourir 23 milles. Santic Du n'arrive qu'à 19 h. Les filles ont fait des exercices de barre, ont pêché le maquereau, ont cassé la clavette d'hélice et en arrivant à Basse Nevez près de l'entrée du Guilvinec à 16 h, ont mouillé, selon les instructions nautiques jusqu'à 18 h, pour ne pas gêner le retour des chalutiers.

Il est prévu de passer la nuit prochaine dans l'Odet. Nous quittons le Guilvinec et sortons par le chenal qui laisse Basse Spinec à Tribord, puis cap au 90°, faisons le tour des roches devant Lesconil et remontons vers Bénodet. Nous sommes un peu dépalés vers Loctudy, mais pouvons corriger à temps et commençons par une escale à St. Marine pour rendre visite à J. Logereau que nous avons aperçu sur son bateau nouvellement repeint. (Et qui sera élu le plus beau Corsaire de l'année). Puis remontant l'Odet au moteur, nous mouillons dans une anse de la rive gauche qui précède de peu Quimper. Au milieu de cette anse il reste de l'eau à basse mer. L'endroit est très calme, même si de curieux mouvements d'une barque, stationnée à l'entrée, vers un voilier arrivé bien après nous, nous étonnent un peu.

Le 24 juillet, c'est la dernière étape. Le moteur de Santic Du fait des caprices et je re-morque le bateau pour sortir de l'Odet. Puis nous mettons à la voile. Nous rencontrons un Corsaire suisse qui nous accompagne jusqu'à Port la Forêt. Nous nous amarrons tous au ponton « visiteurs », avant d'être dirigés vers le ponton réservé pour les bateaux participant au championnat.

Ainsi, le tour est terminé, sans incident, sans casse ni avarie, en 47 jours de pur bonheur, retrouvant le plaisir de la navigation en escadre, dans une ambiance de bonne camaraderie et de soutien réciproque. Tolane a parcouru environ 407 milles en mer, 238 km en canal, a franchi 64 écluses et se retrouve prête à recommencer. Quelle autre Association offre à ses membres de pareilles satisfactions ?

Pierre et Heide Fromageot



PETITES ANNONCES

**René Jégou 47, rue Edith Cawell
95320 Saint-Leu-la-Forêt - Tél. 01 39 95 48 90**

Les annonces paraîtront une seule fois sur le bulletin.

Pour une seconde parution, l'annonceur devra se manifester à nouveau.

Pour la mise en vente d'un bateau : participation de 8 euros par chèque à l'ordre de l'Ascorsaire.

et en même temps vous êtes sur le net pour 2 mois, renouvelables à votre demande.

Et soyez sympa, si vous vendez ou si vous achetez, dites-le nous. Merci

JE VENDS

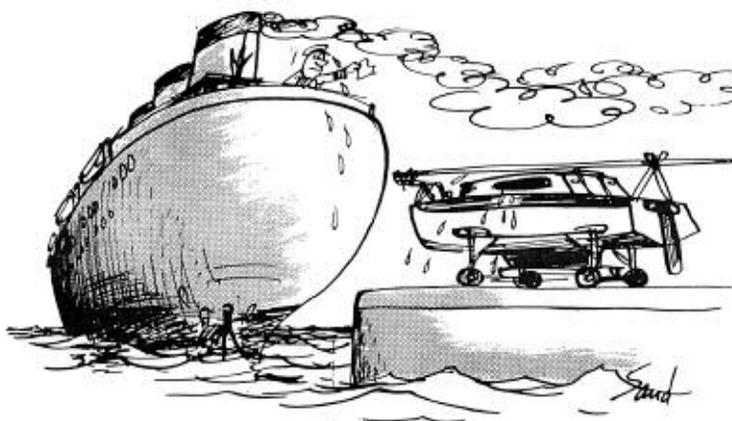
15/03 - N° 73- Corsaire Morin de 1964 n° 2027. Peu navigué. Rapide en régate. Très bon état. Importants travaux effectués par chantier naval (factures). Goujons de quille inox. Accastillage complet. 9 voiles dont un jeu neuf. Remorque Mécanorem B 851 F neuve. Prix justifié 6500 €. Visible en proche banlieue sud de Paris. Yvon DANIEL 01.41.17.02.03

30/03 - N° 74 - Corsaire Morin 1962 n° 2091. Bon état sauf coussins. Bien équipé. Mât bois récent, 2 bômes, 2 moteurs, enrouleur de foc, 2 spi + chaussette, 2 GV. Sondeur, compas, pilote automatique. Prix : 5000 € à débattre. Remorque neuve. Prix : 1800 €. Visible Bas-Poitou. Hugues MONOD 01.53.61.14.08

04/04 - N° 75 - Corsaire Meulan 1962. Pont entièrement verni. Mât bois. Voilure complète (foc, GV, génois, tempête). Equipement 5° cat. Visible 85. A voir. Prix : 2600 €. Jérôme MORASSI 06.80.24.45.65 ou 08.73.74.97.98

04/04 - N° 76 - Corsaire Morin 1967 entièrement rénové, peinture neuve. Mât, bôme, tangon en bois vernis. Jeu de voiles complet. Accastillage, drisses, écoute en excellent état. Inventaire sur demande. Possibilité en plus de remorque Mécanorem, moteur et annexe. Richard CLARISSE 06.20.54.76.42

04/04 - N° 77 - Corsaire "Le Beagle" année 1964. Palmarès. Refait entièrement (imprégnation et collage époxy) dessus, dessous, intérieur et lest en 1993 et 2003. Dérive inox. Accastillage à billes (Harken, Holt Allen). Grément courant kevlar spectra/dynéema marlow. Mât 2004 Cap Réa réteint accastillé maison avec barres de flèches réglables, haubans et bas-haubans réglables sur crémaillères graduées. Bôme Zspar, tangon Proctor. 2 jeux de voiles neufs : 1) Marque All Purpose 2004 jaugé (GV, génois et spi) 2 régates : Myth et National 2004. 2) GV Starvoiles, spi Le Bihan 2002 (1 régates et seulement 2 manches de pétrole), génois Le Bihan 2001 jaugé. Coussins intérieur neufs.



Remorque de route freinée avec mise à l'eau, galvanisée entièrement révisée en juillet 2004. Tête d'attelage neuve. Assurance réglée pour 2005. Possibilité de livraison sur lieu de régates. Visible au Yacht Club du Pecq (78) et sur le forum rubrique 1954/1963. Prix : 12000 € à débattre.

GELINEAU Jean-Paul 01.39.52.16.25 - Bertrand 01.34.60.21.11 ou 06.08.66.94.16

03/05 - Lest pour Corsaire. Etat moyen.
Prix : 150 €. Visible Puiseaux (Loiret).
c.goetgheluck@wanadoo.fr

10/05 - Remorque Aréa 1972 PTC 860 KGS.
Roulements refaits et freins révisés. Etat général moyen. Prix : 380 €. 06.73.69.12.31.

10/05 - GV Corsaire 2 ris. Ancienne mais bon état. Visible Lorient. Faire offre 02.97.82.83.37.

14/05 - Mât et bôme métalliques pour Corsaire.
Prix : 250 €. Eric GRANIER 06.26.59.35.96

25/05 - Pour Corsaire : Jeu de voiles All Purpose servi 3 régates (Myth et National,

Championnat de France à Hyères (2^{ème}),
Championnat de France à Courseulles (1^{er}).
Lattes de GV réglables. Spi entièrement collé.
GV : 550 €, Génois : 300 €, Spi : 600 €. Bertrand Gélinau : 06.08.66.94.16 ou 01.34.60.21.11

26/05 - N° 79 - Corsaire bois Naviking 1964 n° 1983. Peu navigué. Bon état général. Quelques travaux de rafraîchissement à prévoir. Mât et bôme bois. 2 jeux de voiles (dont un d'origine) avec spi et enrouleur. Remorque de route Aréa de 1984 avec mise à l'eau galvanisée. Moteur 5 CV Mariner récent et entièrement révisé. Excellent état. Prix : 4500 €. Mouillage à St Malo possible dès juin 2005. Visible région St Malo dès début juin. Stéphane DEURBERGUE 06.64.45.30.20. ou deurbergue@free.fr

31/05 - N° 80 - Corsaire complet. Coque à refaire. Mât et bôme bois récents. Jeu de voiles d'origine + GV Delta Voile, génois et foc. Moteur Mariner 4 CV. Visible Charente Maritime. Prix : 1500 €. Mme JASON 05.46.47.50.70. ou jasonmf2002@yahoo.fr

PETITES ANNONCES

JE CHERCHE

02/04 - Cherche régulateur d'allure.
Prix sympa. Loïc JUGUET 06.80.14.89.26.
ou juguet.loic@club-internet.fr

14/04 - Cherche à louer, pour la saison, jeu de voiles complet de Corsaire.
DUBALEN Nicolas 06.24.29.76.16.

04/05 - Cherche pour Corsaire, jeu de voiles d'occasion bon état.

Hubert de Champs 06.73.37.11.20.

12/05 - Cherche mât et bôme bois pour Corsaire. De préférence en Bretagne.
michel.sibiril@wanadoo.fr

25/05 - Cherche Spi pour Corsaire de 22 m² en bon état. Maxi : 380 €.

Guy Godard 06.73.98.90.20

26/05 - Pour Corsaire cherche foc n°2 et tourmentin adaptables sur emmagasineur.
emmanuellebertrand@neuf.fr

15/06 - Cherche Corsaire bois avec traitement epoxy, prêt à naviguer, avec remorque route, moteur, voiles en bon état. Budget : 3 000 € à débattre. Possibilité d'échange contre moto 125 TRD Yamaha que je vends (valeur : 2.000 €). Tél : 06.07.87.74.40 ou 08.73.61.42.23
e.mail : ahmed.bendjelloul@sartorius.com

