



EDITORIAL

Deux questions m'ont souvent été posées au cours de ces derniers mois :

- Pourquoi une Coupe du "Monde des Arpège" ? C'est si sérieux que ça les Arpège ?
- Pourquoi à Noirmoutier ? C'est sous les vents dominants... pas facile d'en sortir...

Les réponses qui me sont passées par la tête m'amènent à préciser quelques points utiles à partager entre nous.

Pourquoi une Coupe du " Monde des Arpège " ? Lorsque nous employons le terme Coupe du " Monde des Arpège " entre arpégistes, il va de soi qu'il ne faut pas oublier de placer les guillemets au bon endroit.

Car c'est un " Monde des Arpège " bien à part que le nôtre, avec ses passionnés de la 1^{ère} heure (j'ai dû rêver de posséder un Arpège dès l'âge de 20 ans et je sais ne pas être le seul...). Et c'est la Coupe de ce Monde là que nous avons tant de plaisir à partager et à faire partager.

Pourquoi à Noirmoutier ?

Nous avons par le passé organisé les rencontres à La Trinité, au Crouesty, à Hoëdic, à Lorient, à l'Île Dieu, à La Rochelle avec des difficultés croissantes à rassembler un grand nombre de bateaux, compte-tenu de la dispersion de la flotte.

Noirmoutier se situe géographiquement à mi-chemin entre 2 importants "bassins d'Arpège" : La Rochelle et la Bretagne sud. Nous espérons ainsi avoir plus de participants. Pour les nordistes de Bretagne, il reste l'obstacle des ras, mais nous avons le plaisir tous les ans d'accueillir de nouveaux Arpège du Nord.

D'autre part, l'accueil reçu à Noirmoutier, tant de la part des organisateurs (Société des Régates de l'Île de Noirmoutier, district de Noirmoutier) que des responsables du port de l'Herbaudière ou de la Mairie nous a conquis et nous donne envie de revenir.

Enfin, pour améliorer encore les possibilités de nous réunir, nous avons décidé de replacer la Coupe annuelle l'avant dernier week-end d'août, soit les 22, 23 et 24 août 2003 pensant qu'il est plus facile de réunir des participants en août qu'en juillet.

Alors combien d'Arpège le 22 août 2003 dans le port de l'Herbaudière à Noirmoutier?

Il nous faut réserver dès maintenant les places au ponton visiteur...

Et si nous faisons un rêve..., "un rêve merveilleux..."

En attendant, je vous souhaite bonne lecture de cette gazette dans laquelle nous avons bien entendu rassemblé les bons souvenirs de notre dernière Coupe du Monde, mais aussi quelques renseignements concernant les calculs de handicap Arpège qui nous servent à faire des classements justes, un article sur le délamination des ponts publié dans la revue de l'AMA italienne (Associazione Mytico Arpège), un compte-rendu de croisière avec un équipier très particulier, un document transmis par un néophyte plongé brutalement dans l'ambiance de notre Coupe du Monde et qui donne ses impressions... et enfin nos rubriques habituelles sans oublier l'appel de cotisation !

A bientôt sur nos Arpège.

Le président, Philippe Bertheuil

LA 13^{ème} COUPE DU « MONDE DES ARPEGE »

Notre 13^{ème} Coupe du "Monde des Arpège" s'est déroulée les 19, 20 et 21 juillet derniers à Noirmoutier.

Les concurrents arrivent à partir du vendredi matin et se succèdent toute la journée pour les formalités d'inscription à la SRIN (Société des Régates de l'île de Noirmoutier).

Daniel Pellemelle, président de la SRIN et Monique Bertheuil secrétaire de l'APA assurent l'accueil des skippers.

Un temps radieux nous permet, le soir, de prendre sur la terrasse de la capitainerie un pot de bienvenue offert par le district de Noirmoutier. L'équipage de **Seizh Avel** venu directement de Perros-Guirec nous offre alors un récital traditionnel au biniou et à la bombarde.

Chaque équipage regagne son bord pour le dîner, les visites des bateaux et les échanges d'astuces concernant la rénovation ou l'entretien des Arpège.

Samedi matin, grand soleil et pétrole sont au rendez-vous pour un départ sous une très légère brise.

La nervosité des équipages est durement mise à l'épreuve pendant toute une manche de petits airs capricieux.

Haig, premier à couper la ligne de départ gardera sa place jusqu'à la ligne d'arrivée, gagnant ainsi la première manche devant **Saint Luc** arrivé 2^{ème} et **Arpège 1** arrivé 3^{ème}. Les Arpège se rassemblent autour des bateaux accompagnateurs pour un pique-nique au mouillage devant le "Bois de la Chaise". Apéritif, déjeuner et bains font la joie des équipages pour une pause bien méritée avant la deuxième manche.

L'heure arrive pour le départ de la deuxième manche et le comité de course nous fait le plaisir de donner un départ sous spi, plein vent arrière. Spectacle inoubliable pour les spectateurs des bateaux accompagnateurs ainsi que pour les équipages.

Saint Luc en grande forme, après un superbe envoi de spi, passe la ligne en tête suivi de l'ensemble de la flotte, bord à bord, sous spi.

Le virement de la bouée sous le vent est "chaud", les bateaux bord à bord affalent les spis

et repartent au près dans une bonne brise bien établie.

La lutte est serrée et sur un dernier bord de spi au large, **Haig** remporte la deuxième manche suivi de **Stardust**, **Saint Luc** et **Morganec**.

La soirée débute à la salle des fêtes de l'Herbaudière.

Tout d'abord un apéritif est servi en bord de mer, par un temps superbe, puis le dîner se poursuit par les traditionnelles cérémonies de remise des prix.

Nous avons noté la très belle prestation du traiteur, les établissements Chevalleraud.

Chaque équipage reçoit de nombreux lots et les lots principaux sont tirés au sort : c'est ainsi que l'équipage de **Caprice** gagne un billet d'avion aller / retour pour 2 personnes à destination des Antilles et l'équipage de **Pavane** gagne un halebas rigide de bôme offert par la société Sparcraft de La Rochelle.

Puis la coupe du vainqueur, offerte par la municipalité, est remise à Jean Noël Bertheuil et à l'équipage de **Haig** pour leur 1^{ère} place au classement général.

Ensuite, Olivier Martin, directeur commercial du chantier DUFOR, remet le trophée de la plus belle restauration d'Arpège à Frédéric Douillard pour le travail réalisé sur son superbe Arpège vert : **Pavane**.

Enfin, le concours de chants termine notre soirée festive et, après une délibération difficile, le jury déclare 2 équipages ex æquo : **Saint Luc** et le jeune équipage de **Machin Chouette**.

Freddy Lemarquand, notre disc jockey, nous permet de terminer cette magnifique soirée en dansant.

Le dimanche, grand soleil et pique-nique devant le "Bois de la Chaise" rassemblent les concurrents.

Dans une chaude ambiance, c'est l'équipage de **Machin Chouette** qui remporte une course d'annexes très disputée en utilisant "tous les moyens légaux" pour obtenir sa victoire.

Merci à tous et à l'année prochaine à Noirmoutier.

Philippe Bertheuil

TABLE DES COEFFICIENTS Handicap National

- ARPEGE -

Pour répondre à plusieurs adhérents qui nous questionnent sur les règles de calcul des temps compensés Arpège, nous indiquons ci-dessous les données utilisées depuis le début de nos rassemblements. Ces calculs sont extraits de la jauge H.N. de la FFV.

DEFINITIONS :

- **Arpège ancien** : Tableau arrière droit, galhaubans pris sur le liston (extérieur)
- **Arpège MK** : Tableau arrière inversé, galhaubans pris sur le bord du roof (intérieur)

	Groupe HN	Coefficient multipl. (Temps /Temps)	Tirant d'eau
	10	0.7125	
	10.5	0.7187	
	11	0.7250	
	11.5	0.7291	
Arpège ancien PTE	12	0.7333	1.35
Arpège ancien GTE	12.5	0.7375	1.50
Arpège MK1	12.5	0.7375	1.35
Arpège MK2	13.5	0.7458	1.65

Afin d'être le plus équitable possible, l'association des propriétaires d'Arpège a depuis toujours ajouté des bonifications en fonction de l'équipement de nos fameux navires.

Celles-ci sont calculées de la façon suivante :

- Hélice fixe : - 1.5 groupe
- Hélice repliable : - 0.5 groupe
- Génois enrouleur : - 0.5 groupe

Un seul spi est autorisé à bord.

Pour plus de renseignements sur la jauge HN, consulter :

www.ffv.fr → habitable → régater → jauge handicap national

EXEMPLE :

Un arpège MK1 avec hélice repliable et génois enrouleur :

Groupe de départ	Bonification	Groupe final
12.5	(-0.5)+(-0.5)	11.5

Extrait du règlement Handicap national :

12.2. - BONIFICATION

12.2.1. Présence d'un moteur interne avec hélice d'une taille appropriée :

- Hélice à pales orientables ou rabattables : ½ groupe.
- Hélice à pales non orientables ou non rabattables : 2 groupes pour les classes B et C 1,5 groupe pour les autres classes.

12.2.2. - Réduction de voilure avant par enroulement de génois :

1/2 groupe de bonification pour toutes les classes, si et seulement si :

- l'enrouleur possède un tambour situé au-dessus du pont
- il enroule un génois et non un foc- le même génois, est porté, pendant toute la durée de l'épreuve.

Classement de la 13^{ème} Coupe du « Monde des Arpège » Noirmoutier juillet 2002

1^{ère} manche

Bateau	N° de cagnard	Temps compensé
1. HAIG	11	1h 01 mn 07 sec
2. St LUC	18	1h 12 mn 03 sec
3. ARPEGE 1	15	1h 12 mn 41 sec
4. STARDUST	19	1h 18 mn 22 sec
5. MACHIN CHOUETTE	12	1h 26 mn 32 sec
6. MORGANEC	14	1h 27 mn 05 sec
7. SEFIROS	10	1h 28 mn 20 sec
8. PAVANE	20	1h 39 mn 01 sec
9. CAPRICE	17	1h 39 mn 22 sec
10. TIFI	21	1h 50 mn 54 sec
11. SEIZH AVEL	16	1h 53 mn 59 sec

2^{ème} manche

Bateau	N° de cagnard	Temps compensé
1. HAIG	11	1h 24 mn 18 sec
2. STARDUST	19	1h 28 mn 31 sec
3. St LUC	18	1h 28 mn 58 sec
4. MORGANEC	14	1h 29 mn 37 sec
5. ARPEGE 1	15	1h 29 mn 48 sec
6. MACHIN CHOUETTE	12	1h 31 mn 11 sec
7. SEIZH AVEL	16	1h 39 mn 23 sec
8. TIFI	21	1h 35 mn 26 sec
9. SEFIROS	10	1h 36 mn 35 sec
10. CAPRICE	17	1h 37 mn 40 sec
11. PAVANE	20	1h 38 mn 30 sec

Classement général de la Coupe du « Monde des Arpège » 2002

Bateau	Skipper	Cagnard	Points
1. HAIG	Jean Noël BERTHEUIL	11	0 point
2. St LUC	Yoram BOSC HADDAD	18	8,7 points
3. STARDUST	Bernard CARON	19	11 points
4. ARPEGE	Francis ZELY	15	15,7 points
5. MORGANEC	Jean-Paul ROHN	14	19,7 points
6. MACHIN CHOUETTE	Jean JAQUEMIN	12	21,7 points
7. SEFIROS	David GABELIN	10	28 points
8. SEIZH AVEL	Pascal MICHEL	16	30 points
9. TIFI	Hubert LOIRET	21	30 points
10. CAPRICE	Georges GLEHEN	17	31 points
11. PAVANE	Frédéric DOUILLARD	20	31 points

Remerciements

Merci à tous les sponsors qui nous ont fourni de nombreux lots :

LAVAZZA-FRANCE
Mairie de l'HERBAUDIÈRE
Musée Maritime de La Rochelle
Imprimerie GOUBAULT
SPARCRAFT
VOILES ET VOILIERS

...

Merci à DUFOUR YACHTS et à son directeur commercial Olivier MARTIN, pour la mise à disposition d'un bateau accompagnateur.

Merci à Freddy LEMARQUAND pour l'animation musicale de la soirée du samedi.

Merci à tous ceux qui nous ont aidés à faire de cette rencontre 2002 une réussite.



Le bateau comité avec à son bord notre secrétaire Monique, le président de la S.R.I.N. Daniel PELLEMELLE, le fondateur de l'APA le commodore Michel GOUBAULT.



Jean-Jacques BROTTIER a gentiment mis son first "Courant d'Her" à la disposition de l'APA pour embarquer un groupe d'accompagnateurs parmi lesquels Estelle MOTTE la trésorière de L'A.P.A..





Le bateau accompagnateur du chantier DUFOUR mis à la disposition de l'A.P.A., avec, à son bord, les photographes et les familles de régatiers.

Daniel Pellemelle président de la S.R.I.N. (Société des Régates de l'Île de Noirmoutier)



Philippe BERTHEUIL en compagnie de Pascal MAY, responsable de l'Office du Tourisme de La Barbattre, qui a assuré le bon déroulement des épreuves ainsi que la sécurité sur le plan d'eau à l'aide de son puissant canot.

REGATES DU SAMEDI

« Arpège 1 », skippé par Francis ZELY



« HAIG », champion 2002 skippé par Jean Noël BERTHEUIL, sur le dernier bord sous spi avant l'arrivée



Passage de bouée après une manœuvre sous spi.

REGATES DU SAMEDI (suite)



"Saint Luc"



REGATES DU SAMEDI (suite)

"Morganec"



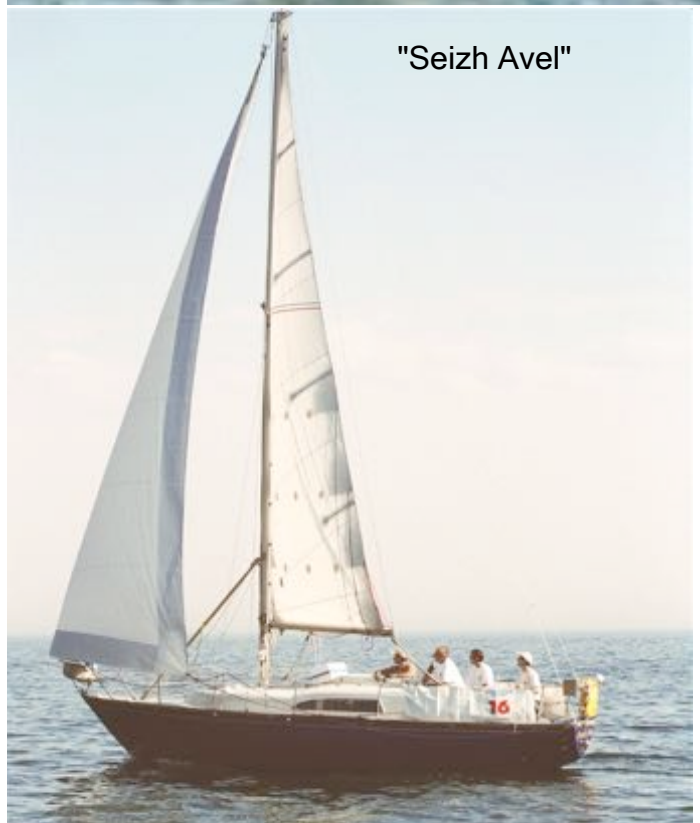
"Tifi"



"Stardust"



"Seizh Avel"



REGATES DU SAMEDI (suite)



"Pavane"



"Caprice"

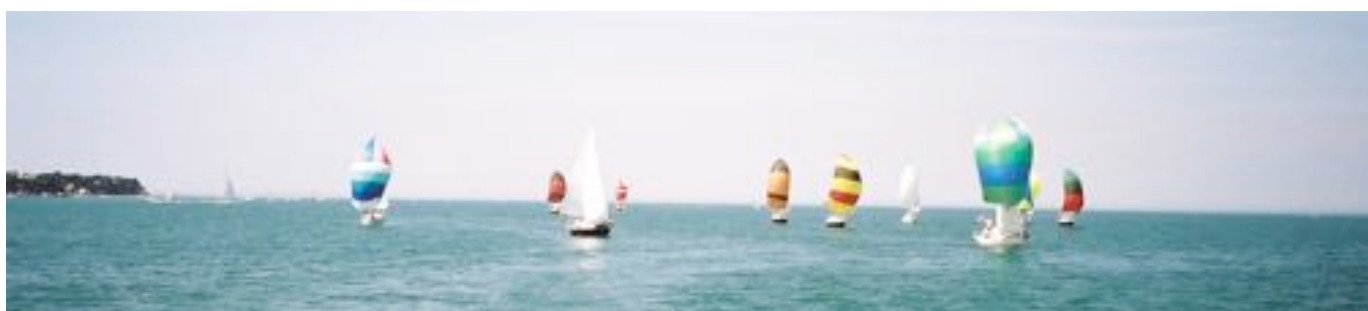


"Sefiros"

REGATES DU SAMEDI (suite)



Départ de la deuxième manche sous spi. A partir de la droite, St Luc, Arpège, Stardust, Morganec, Sefiros, Pavane, Tifi, Machin Chouette, Seizh Avel.



Sain Luc, en tête du peloton, se prépare à affaler son spi pour le passage de la bouée de dégagement.



2^{ème} manche : le passage de la bouée de dégagement, sous spi est très disputé.

SOIREE DE REMISE DES PRIX



L'apéritif sur la plage : les commentaires et histoires de course sont animés.

Les skippers, le verre à la main.



Le skipper de Seizh Avel, Pascal MICHEL au biniou et son équipier, Gilles LEHART à la bombarde nous ont rappelé qu'il y avait des vrais Bretons à Noirmoutier.

SOIREE DE REMISE DES PRIX (suite)



Les 2 équipages vainqueurs du concours de chant : Saint Luc et Machin Chouette.

Le Trophée DUFOUR remis à Frédéric DOUILLARD de "Pavane" par Olivier MARTIN (au centre) Directeur commercial de DUFOUR YACHTS.



La coupe du vainqueur est remise à Jean-Noël BERTHEUIL, skipper de "Haig" et à son équipage.



SOIREE DE REMISE DES PRIX (suite)

Le tirage au sort par des mains innocentes pour attribuer les plus beaux lots.



Le tirage au sort a désigné "Caprice" pour les 2 aller-retour aux Antilles.

Un groupe de régatiers affamés pendant la soirée, au premier plan, l'équipage de "Saint Luc".



PIQUE-NIQUE DU DIMANCHE



Michel GOUBAULT se fait servir un "p'tit jaune" par Freddy LEMARQUAND. (Observons la technique anti-roulis que notre commodore a mis au point pour ne plus renverser son verre !)



Pique-nique au Bois de la Chaise à couple autour de la vedette DUFOUR

PIQUE-NIQUE DU DIMANCHE (suite)



Le concours d'annexes se prépare pour les rescapés de la soirée du samedi



Le concours d'annexes, âprement disputé et gagné par l'équipage de "Machin Chouette", a bien fait rire les participants et les spectateurs.

LE DELAMINAGE

Article paru dans un bulletin d'information de l'A.M.A.(Associazione Mitico Arpege), traduit intégralement en français par l'A.P.A. avec l'autorisation du président de l'A.M.A. que nous remercions.

Pourquoi parler du délaminage ? Parce que malheureusement certains Arpège, et en particulier les modèles les plus récents avec le pont en "sandwich", en souffrent. Il est donc important d'en comprendre les causes et surtout les remèdes.

Qu'est-ce que le délaminage et comment se manifeste-t-il ?

Pour le comprendre voyons d'abord comment sont construits les ponts en sandwich. Un pont en sandwich est un pont composé de deux fines couches de résine de verre dans laquelle se trouve du matériau rigide. Du point de vue de la construction un pont en sandwich présente un grand avantage comparé à un pont traditionnel en laminé plein : la légèreté. Avec cette technique il est en effet possible de construire une structure beaucoup plus légère et tout aussi solide avec des effets bénéfiques sur la stabilité du bateau et donc sur la tenue en mer. Malheureusement cette légèreté se paie cher parce qu'une structure en sandwich est beaucoup plus délicate qu'un laminé plein et elle a, en moyenne, une durée de vie inférieure.

La solidité d'une structure en sandwich est déterminée par l'épaisseur que forment les trois couches mises ensemble. Séparément les trois couches ne sont pas solides, mais une fois unies, leur résistance est exceptionnelle. Mais dès qu'une des trois couches commence à se défaire des autres, la structure s'affaiblit et le pont commence à "sonner" (faire du bruit) lorsqu'on marche dessus.

Le délaminage se fait plus fréquemment sur les parties où les charges sont les plus lourdes : la zone autour du mât, près des haubans et aux ridoirs, dans la zone de maître bau où se concentrent souvent les charges lorsque les bateaux sont serrés au mouillage (amarrage).

Comment s'apercevoir que le pont souffre de délaminage ?

Si en marchant sur le pont, vous entendez des craquements et vous le sentez fléchir, c'est un signe sans équivoque que le délaminage a déjà commencé. Parfois il suffit de regarder le pont en oblique pour s'apercevoir que dans certains endroits, la résine s'est détachée du cœur du sandwich et forme d'étranges courbures. Une technique souvent utilisée est de prendre un bâton rigide en bois, d'environ 1 - 2 mètres, de le passer sur le pont pour voir où se sont formées des courbures, indice certain d'un délaminage. Un autre instrument très utile pour comprendre si un pont souffre de délaminage, c'est un marteau léger. En tapant légèrement sur les différentes zones, un bruit sourd et vide est signe de délaminage, contrairement au bruit solide et plein habituel. Pour pouvoir distinguer les différents sons il faut le silence autour de soi. Si une zone suspecte est détectée il faut s'arrêter et il faut essayer d'appuyer légèrement pour voir s'il y a flexion, signe d'un délaminage certain. Si en appuyant sur l'endroit on entend un léger craquement, celui-ci est causé par le cœur du sandwich qui n'est probablement plus en contact avec la résine, ou alors il a absorbé de l'eau et il n'est plus solide et donc il fait du bruit, il "sonne".

Comment réparer un pont délaminé ?

Malheureusement réparer un pont délaminé n'est souvent pas une opération simple et économique. Il faut avant tout bien délimiter la zone suspecte qui s'étend souvent plus loin que l'endroit même où le pont apparaît flexible. Une première technique est celle de pratiquer une série de trous sur le pont et d'y injecter, au moyen d'une seringue, de la résine époxy. Lorsque vous pratiquez cette opération, il est nécessaire d'avoir de très bonnes conditions de température et d'humidité (il faut qu'il fasse chaud et sec) et que l'espace interne soit parfaitement sec. Cela signifie que dans certains cas il est recommandé d'utiliser de petits fourneaux avec ventilateur pour ventiler les zones à traiter. Le pont doit être chaud ainsi que la résine de façon à ce qu'elle puisse se glisser facilement dans les interstices.

Toutefois, certaines personnes soutiennent qu'il est nécessaire que la résine ne soit pas trop fluide, parce qu'elle coulerait dans la partie inférieure du pont, laissant des vides dans la partie supérieure. La solution consiste à effectuer plusieurs coulées de résine, la première très fluide et la seconde plus épaisse de façon à ce qu'elle remplisse aussi les parties supérieures du pont. Une fois que la résine s'est catalysée, il faut pratiquer une autre série de trous pour s'assurer que toute la cavité et les interstices soient remplis.

Attention aux trous dans le bateau, parce que la résine fluide pourrait couler en dehors, abîmant de façon irréparable toutes les parties qui auraient été mises en contact avec elle. Cette technique simple de réparation cache en réalité quelques petits problèmes : le cœur du pont pourrait ne pas être sec (et donc la résine ne se catalyse pas correctement), il pourrait y avoir des obstacles qui bloquent le passage de la résine, la résine pourrait se durcir trop vite ne remplissant pas tous les interstices... etc... ceux qui ont essayé d'utiliser la résine époxy savent combien il est facile d'avoir des coulures qui pourraient abîmer de façon définitive le côté esthétique du pont.

Parfois, au lieu de faire plusieurs petits trous, il est possible de n'en faire que deux larges, le premier près de la jonction pont, pont supérieur et l'autre au bout du pont ou de la cabine. La résine est introduite par un tube collé sur le pont du point le plus bas jusqu'à ce qu'il débouche au point le plus haut, indiquant ainsi que toutes les cavités ont été remplies.

Ces deux méthodes même si simples et efficaces ne sont pas très appréciées par les armateurs parce qu'ils ne sont jamais sûrs de la solidité de la nouvelle structure et donc de l'efficacité de la réparation.

Une méthode beaucoup plus radicale pour résoudre le problème consiste à enlever toute la face externe, à l'exception d'un petit bord d'environ 80 mm. Tout le matériel interne est ensuite examiné avec précaution et changé s'il s'avère être en mauvais état ; toutes les cavités doivent être nettoyées et séchées parfaitement. Si le cœur est enlevé, la couche inférieure du pont doit être examinée attentivement, nettoyée et séchée. Si le cœur n'est pas en bon état, il doit être remplacé par une nouvelle couche, le composé marin devient alors utile même s'il comporte une augmentation de prix. Une fois le nouveau cœur en place, on peut y appliquer une nouvelle couche de résine (ou un pont en teck) jusqu'à revenir à l'état initial.

UN EQUIPIER FORMIDABLE

Cette fois-ci, ils étaient six à bord. Oh, tout avait été bien préparé : l'avitaillement bien rangé, chacun dans sa couchette avec ses affaires personnelles à portée de main, la vaisselle lavée après la dernière veillée, parée dans les équipets à affronter la gîte. Je ne me suis pas trompé, ça sentait le départ en pleine nuit, comme chaque année pour la rencontre des Arpège.

Bon. Tout le monde dort. C'est le moment pour moi de faire une dernière check list : je passe en revue l'essentiel : il y a du carburant, les voiles sont à poste, coutures vérifiées ... Ah, un nouveau génois, ça me donne une pêche d'enfer. Avec lui, je suis un peu ardent, mais c'est normal, ils s'y feront.

Trois heures du matin. Quelqu'un a programmé une sonnerie qui se déclenche discrètement à l'heure pile. Déjà, on s'active au carré et quelques instants plus tard c'est mon tour : GPS, sondeur, feux de position, moteur, amarres. Nous quittons furtivement le ponton.

Je me rends compte qu'un équipage réduit me fait prendre la mer par une belle nuit de juillet . J'apprécie énormément qu'ils soient devenus raisonnables avec le temps. Plus de branle-bas de combat, ni de départ en fanfare. « Cool » comme ils disent ! Je me rends compte que je n'ai pas fini ma check list ; me serais-je endormi ? En effet, je n'ai pas révisé la distribution des rôles entre équipiers. Qu'importe, la nuit est claire, je marche à cinq nœuds au près bon plein, Georges à la barre. Tiens, je l'avais oublié celui-là. Avec lui, ils sont sept . Généralement, il compte pour rien : on le sort de sa boîte, on branche sa prise et hop ! Vogue la galère. On en a fait des milles ensemble, jamais une défaillance. Ce cher vieux Georges, c'est comme une partie de moi, alors il ne compte pas.

Cette nuit, la « Voleuse » ne clignote pas. Tant

pis, ils connaissent la route. Je recompte. Ce sont bien cinq rôles qui ont été distribués. Et le sixième ? C'est une énigme. L'arôme du café le laisse indifférent. Les autres s'extraitent de leur couchette, pas lui. D'ailleurs, il n'a pas de couchette : il se couche indifféremment sur les sacs, ou de préférence, dans un sac. Au pied de l'évier, il a son équipement : un bac à sable où il va gratter et une gamelle qu'il va renifler de temps en temps. J'ai fait sa connaissance il y a quelques jours ; on l'avait invité pour l'habituer. Il a passé un temps infini à tout inspecter, renifler, se faufiler partout.

La troupe de dauphins, rencontrés au large de Penfret, ne l'a pas fait monter sur le pont. C'est donc un équipier de cabine. J'ai l'impression que ce personnage est le souci permanent de tout l'équipage. On parle de lui sans arrêt, on se soucie de son confort et l'on s'inquiète de son appétit. En effet, il ne mange pas beaucoup, du moins au début. Aux escales pourtant, je m'aperçois qu'il en profite et lèche sa gamelle.

Plus tard, entre Le Four et Le Croisic à 30° de gîte, il a été pris du symptôme de tous les débutants : le mal de mer. Je n'ai jamais rien vu de pareil, tout le monde à s'occuper de lui, à l'installer confortablement et même à lui pêcher des maquereaux, une fois le vent tombé.

A mesure que le temps passe, il prend de l'assurance. En arrivant à Pornichet on le cherche partout, on démonte le poste avant où sont casés des sacs, les planchers de l'annexe, tout un bazar inutile mais cependant indispensable ! Quel boulot. Certains courent sur le ponton en répétant « on l'a perdu » . Au bout de trois quarts d'heure, il émerge enfin d'un équipet en s'étirant. Quitte pour la frayeur, l'équipage est au complet.

A l'Herbaudière, lieu de notre rassemblement, j'ai plaisir à retrouver mes vieux copains. Mais

je me sens gagné par l'inquiétude. Ils vont retrouver leurs amis et je vais rester seul avec lui. Son comportement me fait penser qu'il manque vraiment de culture maritime. Visiblement il s'ennuie. Il se plante de temps en temps devant la porte du poste avant et cherche à l'ouvrir. Il paraît qu'il pense que c'est la porte du jardin. C'est ce qu'ils disent. Ils lui expliquent aussi qu'ici il n'y a pas de souris. Je crois qu'il a compris au moins cela puisqu'il chasse les araignées de la cale.

Il me tient compagnie pendant qu'ils vont boire un coup avec le Président. Soit, tout est bien fermé et il ne me faussera pas compagnie. La veille de la régates c'est toujours l'euphorie : on s'invite à bord et on se visite mutuellement. Cette fois-ci il n'y en a que pour lui : « oh qu'il est mignon...vous l'emmenez souvent...il a le mal de mer ? » Les autres fois on s'intéressait à moi ; mais tant pis, je ne vais pas me laisser gagner par la jalousie, et puis on verra en régates.

Je me suis régalé à la régates. Le Bois de la Chaise, quel plan d'eau ! Je pensais rencontrer quelques vedettes. Il y avait bien « Aile VI », mais à part ça, c'était plutôt peuplé d'Arpège. J'ai fait la connaissance d'un nouveau venu un peu plus vieux que moi et qui avait embarqué le Jean Pierre qui m'avait sauvé du naufrage à Sainte Marine, avec son bouchon.

Notre équipier numéro six ne s'est pas beaucoup manifesté lors de la régates. Je me souviens à peine de son air cocasse au pied de la descente lors d'un virement de bord,

planté sur ses quatre pattes écartées. Il n'a même pas bronché lors de notre affalement de spi problématique. Son rôle reste une énigme.

Au retour, nous avons fréquenté un endroit pas très sympa à la Pointe Saint Gildas : une gîte d'enfer, des courants, de la dérive et une prise de ris acrobatique. Notre numéro six se laissait brasser bravement. Imperturbable dans sa caisse à gravier, il jouait au dahu des pentes avec des pattes plus courtes d'un côté ! Je crois que son inquiétude se traduisait dans ses postures et ses réactions. Sans le savoir, il faisait la synthèse du sentiment général. L'intérêt qu'il suscitait en permanence orientait l'équipage à avoir le souci du plus petit, du plus vulnérable, du plus démuné. Et tous de se surpasser. J'ai eu la clé, de retour à Sainte Marine : comme toujours, il y a une sorte de débriefing. Quelqu'un a parlé de « la bête à bisous ». C'était donc ça, le rôle du numéro six.

J'ai trouvé cet équipage formidable .

Morganec



Championnat d'Arpège Italien

L'association des propriétaires d'Arpège Italiens, l'A.M.A. (*Associazione Mitico Arpege*) organise son championnat annuel dans la région de SAVONA à 80 nautiques environ de Hyères. Cette manifestation aura lieu le week-end du 1^{er} mai. Pour tout renseignement contacter le site Internet : <http://arpege.it>

MON PREMIER CHAMPIONNAT DU MONDE DES ARPEGE.

Vendredi 19 juillet, 18h30, Paris Gare Montparnasse.

Sac sur le dos, je grimpe dans le TGV direction Noirmoutier via Nantes.

Vous vous demandez sans doute ce qu'un petit gars de l'Est de la France fait avec une vareuse de marin et des chaussures bateau dans son bardage ? La réponse est simple : je suis l'heureux compagnon d'une fan d'Arpège. Je n'ai donc pas pu échapper à ce qui s'annonçait être, d'après elle, l'événement nautique de l'année : Le Championnat du Monde de ces propriétaires passionnés.

J'aurais pu imaginer les grands départs de régates dont les médias font choux gras, mais le ton avait été donné, lorsque à ma candide et non moins naturelle question sur la spécificité de ce bateau, ma dulcinée m'avait rétorqué que l'Arpège était à la navigation ce que la 2CV est à l'automobile : un bateau mythique !

Même si le programme s'annonçait original (pour ne pas dire « mystique »), c'est avec un engagement mitigé que je regardais défiler les paysages de l'Ouest. La poche déformée par ma boîte de cachets « Mer-calme », j'ignorais si mes doutes portaient plus sur mon aptitude à rester serein en mer ou sur l'idée de me retrouver avec des acharnés de la voile qui venaient s'affronter à coup de « Parer à Virer ? ? ? » et « Bâbord toute ! ».

22h30, Arrivée sur le ponton du port de plaisance de Noirmoutier. Une atmosphère étrange enveloppait ce bord de mer : la chaleur de l'été, l'air iodé et les rires au bout de la jetée, marchant sur les pas de mon guide, nous nous dirigeons vers une bande de joyeux drilles, qui semble t-il, terminent leurs dîners partagés sur différents ponts.

Première embarcation devant laquelle nous passons, l'équipage de HAIG nous reconnaît, les appels des compagnons de mer de ma belle fusent. «Un Trala d'honneur pour la trésorière et son amoureux ! » et c'est parti « Trala, trala, tralalalalere... »

C'est à ce moment, je crois, que tout a basculé...

Nous sommes passé de carré en carré, sur la dizaine de voiliers qui étaient déjà arrivés. Un coup de rouge, un coup de Muscadet, encore un coup de rouge... c'est qu'on a le sens de l'accueil chez les Arpège... Je n'assistais pas là à la préparation de la compétition de l'année, mais à une rencontre de marins venus de tous horizons, qui au-delà de partager les derniers trucs et astuces aménagés sur leur « joyeux un mât » pendant l'année, étaient heureux de se retrouver.

Les présentations sont rarement brèves, et c'est un plaisir de saluer chaque équipage :

- Jean Paul et Nelly Rohn, Vosgienne elle aussi, sur MORGANEC qui n'a pas raté un championnat depuis 7 ans,
- HAIG, le champion de l'année précédente et son équipage prêt à tous les sacrifices pour éliminer du poids dans la cave paternelle placée en cale,
- les trois générations : Grand-père, père et fils qui partagent les bannettes de MACHIN CHOUETTE,
- le très confortable CAPRICE avec son Arpège rouge façon « tuning » qui vient pour la première fois,
- l'Arpège de DUFOUR (ARPEGE), refait à neuf dans les moindres détails...

...Tous ces marins venus des ports de Saint Malo, à la Rochelle, pour affronter ensemble les embruns, au son du biniou de SEIZH AVEL qui entame là de façon bien agréable sa première participation.

Devant ces « voileux » et l'atmosphère qui règne sur le ponton, au gré des conversations « sur tel winch d'origine à surveiller, tel passage de bouée à éviter, les exploits des années passées, les conseils avisés du Président Bertheuil... », les yeux rivés sur cette 2CV des mers, je me mets à rêver un peu à ma belle et moi sur l'Océan... C'est vrai qu'il est beau ce bateau...

La nuit va être longue encore avant de voir ces équipages lever l'ancre et se lancer dans ce qui s'annonçait déjà être un week-end inoubliable.

Suite au prochain numéro ??

Emmanuel Vexlard. (NDLR : le gentil fiancé d' Estelle, notre trésorière)

Coupe du " Monde des Arpège " 2003

La coupe du monde 2003 aura lieu à l'Herbaudière sur l'île de Noirmoutier les 22, 23 et 24 août.

Pourquoi avoir choisi à nouveau Noirmoutier pour notre rencontre annuelle ?

Pour plusieurs raisons. D'abord parce que nous avons été très bien accueillis l'année dernière par la municipalité, le district, la société des régates et le port de l'Herbaudière qui, tous, nous ont facilité l'organisation de cette rencontre. Ensuite parce que Noirmoutier est situé entre La Rochelle et la Bretagne et que nous espérons ainsi réunir un maximum de participants. Enfin parce que le plan d'eau est parfaitement bien abrité.

Questions pratiques :

- Les accompagnateurs peuvent réserver des chambres à l'hôtel "Bord à Bord" situé sur le port de plaisance. Tél : 02 51 39 27 92.
- Le port de l'Herbaudière, étant un port privé, ne peut nous offrir la gratuité. Nous bénéficierons d'une réduction de 10% sur les 3 nuits et des douches gratuites.
- Lors de votre inscription, veuillez nous préciser le nombre de places souhaitées sur les bateaux accompagnateurs pour vos supporters !

Site Internet

Rappel : Le site internet de l'A.P.A. est opérationnel. Pour y accéder taper :

<http://efrance.fr/apa-voile>

Assemblée générale 2003

Notre assemblée générale 2003 se tiendra en Bretagne (le lieu sera précisé ultérieurement sur la convocation) le samedi 17 mai 2003.

