



# L'Echo des Surprises

n°14

Septembre 2003

## Edito

### L'ASPRO à la croisée des chemins ?

Bon, ça y est, le calme est revenu, Archibald est sur l'aire de carénage à Palavas, démâté au repos en quelque sorte, depuis le retour de la Rochelle, mais déjà se profile la suite de la saison : la baie d'Aigues-Mortes va sortir de sa léthargie annuelle (les vacances) pour reprendre les régates. Mais avant de parler du futur, même proche, revenons un instant sur ce National Rochelais.

Président de l'ASPROSURPRISE, et au nom de tous, je tiens à remercier la Société des Régates Rochelaise, son Président René CHABAUD et l'ensemble des acteurs qui se sont dévoués pour organiser l'épreuve, et je pense en particulier à nos amis Edouard BOST et Bertrand CHERET, mais aussi à tous ceux qui ont œuvré et donné de leur temps pour nous accueillir. Personnellement cette escapade à la Rochelle me laissera un excellent souvenir.

Le résultat, quand à lui, est conforme à la hiérarchie établie lors du dernier européen. Il y a VA RHUM, et les autres... Un espoir toutefois du côté d'Evian et de TARANGAU, allez Sébastien ! encore un petit effort, ta seconde place est pleine de promesses.

Notre prochain rendez-vous sera l'Assemblée générale où je vous le rappelle, le bureau sera renouvelé et un nouveau Président désigné. J'espère d'une part que les intéressés me feront parvenir leurs candidatures, et d'autre part que vous serez nombreux pour les prises de décision, c'est l'exercice normal de la démocratie. Alors, l'ASPRO à la croisée des chemins ? Je ne pense pas, ce sera plutôt un passage de témoin.



Yvon SALVADOR  
Le Président

## Nouvelles

### Un nouveau safran, oui mais !

Il est arrivé le safran nouveau. Est-il du meilleur cru et saura-t-il nous convaincre ? toujours il ne manque pas d'intérêt : une silhouette plus moderne, une capacité à nous rattraper dans les mauvais coups, une vélocité à faire gagner 1/10.000<sup>ème</sup> de nœud et j'en passe. Trêves de plaisanteries, l'affaire est importante.



Ce safran flatte la silhouette de notre canote, améliore sensiblement ses capacités, mais représente un investissement non négligeable, entre 500 et 600 € (selon notre estimation).



Si tous les régatiers ne peuvent pas investir, est-il acceptable, en régate, que certains aient le nouveau safran, même si la différence est négligeable ? Etablir un rating, c'est sortir de la monotypie ? A-t-on besoin d'un nouveau safran pour mieux régater ? non, mais... Avant que le bureau de l'ASPRO prenne position, un prototype a été réalisé par le chantier. Il a été testé en avant-première par Marc Pinta à La Rochelle.

Actuellement il est essayé à St-Malo, les avis sont plutôt favorables, en attendant de connaître le coût réel qui sera un élément déterminant. On vous en dira plus dans les prochains journaux. Ce prototype doit faire le tour des flottes jusqu'au prochain National Surprise à Toulon, voir calendrier ci-après. Un bilan sera établi et une enquête d'opinion suivra. Selon les résultats, cette modification sera mise au vote à l'assemblée générale 2004. Il faudra aussi l'accord de la commission internationale, donc des ASPRO Suisse, Italienne, Autrichienne... Dans le cas favorable, la modification deviendra donc officielle à

l'assemblée générale de 2005 et entrera en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2006. Vous avez bien compris qu'il s'agit d'un choix important.

#### Calendrier proposé :

- La Rochelle : juillet - août 2003,
- St Malo : septembre - octobre 2003
- Brest : octobre - novembre 2003
- Bénodet - La Rochelle : novembre - décembre 2003
- Arcachon : janvier 2004 (primo cup)
- Baie d'Aigues Mortes : février - mars - avril 2004
- Bandol - Nice - Toulon : mai - juin - juillet (national 2004)
- Les lacs (Annecy, Bourget,...) : juillet - août - septembre - octobre 2004.

Un questionnaire joint au journal est à renseigner par chaque utilisateur et à renvoyer à l'ASPRO surprise.

Responsable du suivi : Pascal FOSSEY

**Pascal FOSSEY**  
**Chargé de Com**  
**Blake 1004**

### **Compte-rendu de la réunion de jauge du 17 août 2003 à La Rochelle**

15 membres de l'Aspro présents, plus le bureau.

#### Préambule :

Il est prévu de se rapprocher de la FFV pour que le Surprise devienne série Nationale et créer ainsi un vrai championnat d'Europe (dixit le président Suisse). Il faut pour cela que le support soit série nationale dans au moins 4 pays : Suisse, Italie et Autriche reste la France.

#### Le certificat de jauge :

L'esprit : éviter les formalités à chaque championnat (pesée, etc...) et faire preuve de rigueur et de clarté,  
La forme : identique dans tous les pays,  
Les mesures : quelque soit le jaugeur agréé par la FFV,  
Validation et enregistrement : par l'Aspro Surprise.

#### Deux propositions à faire valider à l'AG de Paris :

- ① mesure de jauge du génois selon l'ISAF (B. Cheret)
- ② coût du certificat de jauge à 20 € avec une durée indéterminée, sauf modification (G. Rottée)

#### Le nouveau safran

Le chantier propose un nouveau safran avec l'aval de l'Aspro Internationale. Critères retenus : surface identique, mèche identique (diamètre) mais de meilleure qualité d'acier afin d'éviter qu'il se torde et un prix pour les membres de l'Aspro.

Le prototype du safran est à la disposition des membres de l'Aspro pour le tester (voir calendrier ci-avant).

Il a été convenu de faire valider ou non ce nouveau safran par les membres de l'Aspro en leur donnant toutes les infos (coût, qualités etc...) et la possibilité d'essayer.

**Gérard LOPEZ**  
**Le Secrétaire**  
**Mortimer FRA 1005**

## **Toulon, une nouvelle base Surprise**

A partir du mois de Novembre 2003, une nouvelle base destinée aux monotypes sera opérationnelle à Toulon (Var). Il s'agit d'un parking jouxtant une zone de carénage dans une enceinte fermée qui pourra accueillir dans un premier temps 20 bateaux monotypes transportables sur remorque. Les places seront réservées aux propriétaires des bateaux qui s'engageront à suivre un certain nombre de régates prévues dans la rade de Toulon. Un travel lift et une grue permettront la mise et la sortie de l'eau des bateaux. L'abonnement mensuel sera de 100 euros.

Pour toute information complémentaire, contactez Xavier Le Cosquer au 06.21.76.35.32. ou [xavier.le-cosquer@navimax.fr](mailto:xavier.le-cosquer@navimax.fr)



## **Courses et championnats**

### **Le National par Yvon Salvador**

Les régates se suivent et, contrairement à l'adage et c'est heureux, pour ce qui concerne ARCHIBALD elles ne se ressemblent pas. Après un championnat de Méditerranée « galère » et un Européen « à la ramasse », le canote a retrouvé quelques couleurs au contact de la côte charentaise. Dans mon cas, l'eau de l'Atlantique aux vertus « d'eau bénite » et l'air du grand large ont réveillé bateaux et équipages.

Nous arrivions à la Rochelle pleins de doute, mais la régata d'entraînement dans le paquet de tête a fait naître l'espoir à bord.

Bon il y a les Monins intouchables, David et le C.E.R. de Genève inabordables, le couple Marchand - Galiano avec TARANGAU redoutable (ne rêvons pas), ajoutons-y le SOROMAP nouveau avec l'équipe d'Arcachon. Bref, si je complète avec ma bête noire ISATIS, puis Allegretto, sans oublier Bertrand Chéret, etc. etc. etc...



A y regarder de plus prêt, ça fait beaucoup de monde, et douche un peu mon enthousiasme. On verra bien, après tout, la course se gagne sur l'eau, et puis l'essentiel n'est-il pas de se faire plaisir ?

Se faire plaisir d'accord, mais ce ne sera pas dans la première manche, où dans un vent pourri mollissant et même disparaissant, nous finissons 10<sup>ème</sup> bien chanceux, dans un énorme magma de bateaux au milieu de hurlements et de chant d'oiseaux divers.

On claque la seconde à la régulière, sans entourloupe, le bonheur intense après avoir serré les fesses pour contrôler la meute.

Le championnat est bien parti avec comme toujours des hauts et des bas, des manches réussies, d'autres loupées, le lot de chaque concurrent en quelque sorte ; mais sur les 9 manches courues, il en est une qui me laissera un grand souvenir, il s'agit du côtier.

Le vent, la longueur et l'orientation du parcours ont fait de ce côtier une parfaite réussite. Le comité de course a eu le nez creux, tout y était : la durée, la marche du bateau, la glisse, la navigation, les options, le courant etc, de plus il nous a permis d'échapper à la classique banane, de visiter les deux pertuis et d'y apprécier le redoutable clapot.

Régater à la Rochelle est magique quand Eole s'y prête.



Au final, Archibald termine 8<sup>ème</sup> du général, toujours dans le coup toujours aussi nerveux sur les lignes de départ, mais toujours heureux de régater en Surprise.

**Yvon SALVADOR**  
**Archibald FRA 1003**

#### Classement

	N° Voile	Nom	Skipper	Pts
1	SUI 506	VA RHUM 9	MONNIN Eric	19.00
2	FRA 1241	TARANGAU CSE VOILES	GALLIANO Sebastien	35.00
3	SUI 525	CER 2	DI BIASE Julien	42.00
4	FRA 42169	ISATIS	DYEN Gilles	65.00
5	FRA 1257	ALLEGRETTO	FORNALLAZ Boris	66.00
6	FRA 1309	LUNA	HELENE Patrice	73.00
7	FRA 1311	AGITATO	CHERET Bertrand	79.00
8	FRA 1003	ARCHIBALD	SALVADOR Yvon	85.00
9	FRA 1076	DELIRIUM	FIOL Patrick	86.00
10	FRA 1421	SOROMAP	CRUETTE Jean Francois	87.00
11	FRA 1244	PRELUDE	PINTA Marc	91.00
12	FRA 1159	CN MARINE TOULON	GODART ARNAUD	96.00
13	FRA 312	LE TRANSAT BENODET	RONARC'H Serge	98.00
14	FRA 1291	SATANE MIRZA	SIMON Jean Marc	109.00
15	FRA 1247	MAGIC BUS TOO	BOST Edouard	110.00

## **Le National débriefing** de **Bertrand Chéret : esprit es-tu là** et **Hervé Drieu : lettre ouverte**

### **Esprit es-tu là ?**

Si les organisateurs ont une responsabilité, l'essentiel de l'ambiance d'un championnat vient bien des concurrents eux-mêmes. A ce titre, on peut se féliciter de la tradition conviviale de la série, jusque-là préservée des intérêts autres que sportifs .

Ce climat favorable permet « d'arrondir les petites imperfections » qui peuvent se présenter.

#### **Merci pour cet état d'esprit**

Toutefois pour que cet état d'esprit perdure, disent les intellos, il nous faut prendre garde à deux maux opposés : Le laxiste et le procédurier.

On les retrouve tant en ce qui concerne la jauge que les règles de courses.

Pour ce qui est de la jauge avec nos amis suisses, nous travaillons sur 5 préoccupations majeures :

- **préserv**er l'intégrité des voiliers afin de garder leur valeur marchande,
- **assurer** autant qu'il se peut la sécurité des équipages,
- **régater** à chance égale, en gardant une monotypie aussi semblable que possible dans toutes les caractéristiques affectant les performances, coque avec appendices : quille et safran, grément dormant, voiles, partie de l'accastillage. Le panachage d'âge des voiliers aux premières places en témoigne ;
- **définir** clairement les points de jauge permettant un contrôle simple, rapide et avec la même procédure,
- **se rapprocher** des directives de jauge des organisations de tutelles : Fédérations Nationales et « Equipment Rules Sailing », adoptées par « I S A F » (toutes normes éprouvées par les séries internationales).



#### **Intéressons-nous, maintenant, aux règles de course.**

Je vais prendre des exemples que j'ai pu vivre de près lors du National.

**Les lignes de départ** n'ont pas toujours été aussi parfaites qu'on l'aurait souhaité, mais ce n'est pas une raison pour laisser courir sur les voiliers placés dessous. Alors que je m'étais préparé une bonne place, je voyais descendre des voiliers qui me clouaient sur place.

Vous pouvez bloquer un voilier, mais pas une meute. J'ai vu des maladroits embarqués dans l'excitation du départ, des culottés considérés comme bons, usant d'un abus de pouvoir et se disant, « il ne réclamera pas », enfin ceux qui avaient décidé de faire comme les autres. Autres règles bafouées : **les engagements**. Un bateau est en route libre derrière un autre quand sa coque et son équipement en position normale sont derrière une ligne perpendiculaire au point le plus en arrière de la coque et de l'équipement de l'autre bateau en position normale. L'autre bateau est en route libre devant. Ils sont engagés, quand aucun des deux n'est en route libre... S'il existe un doute raisonnable sur le fait qu'un bateau a obtenu ou rompu un engagement à temps, on doit présumer qu'il ne l'a pas obtenu ou rompu. Prenons deux bateaux très proches l'un de l'autre et placés sur la même amure. Le chassé sur une route au vent engage son poursuivant en abattant sur une route convergente, mais il peut, inversement, se désengager en lofant sur une route divergente. Une situation bien connue en match race.

Ces présentations sont indépendantes de la présence d'une marque de parcours, mais prennent toute leur importance lorsqu'on approche des deux longueurs. On notera que l'engagement à une marque peut se faire de très loin, voire à l'infini, si l'angle de convergence entre les deux routes passe les 90°. Chacun a pu constater que ces règles n'étaient pas toujours bien ancrées et appliquées lors du National.



Photo Gilles Foucras - Photo Gilles Foucras

Je vais prendre deux exemples, un laxiste et procédurier, que j'ai pu vivre de près.

**Le laxiste** : Un voilier est engagé à la bouée sous le vent sur tout un paquet de voiliers. Il cherche à s'écarter de la marque afin de l'enrouler correctement. Il réclame de l'eau, son voisin en fait de même, mais l'extérieur continue de serrer. Dans le conglomerat ainsi formé, on joue du liston aux sons d'invectives diverses. L'équipage à l'intérieur se passionne pour la situation et oublie de manœuvrer comme il devrait. Il sort bas et décide d'envoyer peu après pour prendre de l'air. Mais le tangon tricote dans l'écoute de génois, et le voilier a d'autant plus de mal à bien virer que sa célérité en sortie de marque était faible. Un

voilier venu de loin avec de la vitesse et ayant pu se glisser entre le paquet et la bouée est tout surpris de le trouver devant lui. Les deux voiliers se touchent. En toute logique, le voilier ayant malencontreusement mal viré aurait du faire un 720°. Mais comme l'autre gentiment lui crie quelque chose comme « continue », il n'en fait rien.

**Le procédurier** : le jury eut à délibérer sur le cas suivant: dernière manche, trois bateaux sont sur le dernier bord devant arrière. Pour la petite histoire se jouent, entre eux, les places 4 et 7 du général. Après avoir tiré un bord bâbord, ils reviennent tribord amures vers la marque sous le vent. Selon les évolutions du vent, des angles de route et des vitesses réciproques, tantôt ils se trouvent en file indienne et désengagés, tantôt plus resserrés et engagés, par deux ou trois. Comme les petits voiliers attribués par le jury au tapis vert, nous appellerons « vert » le voilier au vent, si on considère les axes de route souvent le plus en avant, « noir » celui du milieu et « rouge » celui sous le vent souvent à la queue. Chaque fois qu'ils le peuvent, grâce à plus de pression et étant en route libre devant, vert et noir cherchent à descendre devant leur poursuivants, sachant que, sur la fin du bord, il leur sera plus facile de se désengager en lofant et en accélérant, plutôt qu'en abattant et en ralentissant. Rouge réclame sur noir pour avoir laissé porté au dessous de la route normale. Rouge reconnaît qu'il est venu de derrière et s'est glissé sous noir pour le serrer sur vert et ainsi leur poser problème. Mais comme noir n'a pas protesté, le jury considère qu'il n'y a pas effraction de la part de rouge, bien que rattrapant, ni de vert à qui personne n'a rien demandé. Vert est appelé comme témoin. Vert a vu noir et rouge abattre. Le jury considère que noir a gêné rouge. Noir est disqualifié. Les notions de route normale et d'engagement sont bien difficiles à établir même pour un jury placé sur l'eau. Noir aurait pu faire valoir qu'il était en route libre devant rouge lorsqu'il a abattu, et que la position de vert en avant et au vent ne lui permettait pas d'en juger. On peut s'étonner que noir n'ait pas bien défendu sa cause, puisque rouge dans sa présentation faisait l'amalgame entre deux situations séparées dans le temps. Le fait que noir n'ait pas lui-même protesté sur rouge initialement, lorsque celui-ci est venu de l'arrière chercha à le lofer sur vert puis qu'il n'ait pas, ensuite, hélé vert pour qu'il s'écarte, ne joua pas en sa faveur. Ultérieurement, lors de la remise des prix, rouge admettra avec un peu d'hypocrisie que seul un jury sur l'eau aurait pu juger raisonnablement ce cas. Je connais noir : c'est moi. Il y a plusieurs raisons à ma réaction :

- la première est que je ne courais pas avec un esprit procédurier et l'idée de gagner des places en me servant du règlement,
- la seconde est que prévenu de la réclamation seulement au moment de l'instruction, ce qui n'est pas tout à fait correct, (le réclamant portait son drapeau depuis déjà un tour), j'arrivais au jury « le bec enfariné » et peu convaincant dans mes explications face à une stratégie réfléchie du réclamant (situation fréquente),
- la troisième, probablement la plus importante, est que je me remémorais un incident survenu à une régata précédente, pour lequel j'avais mauvaise conscience.

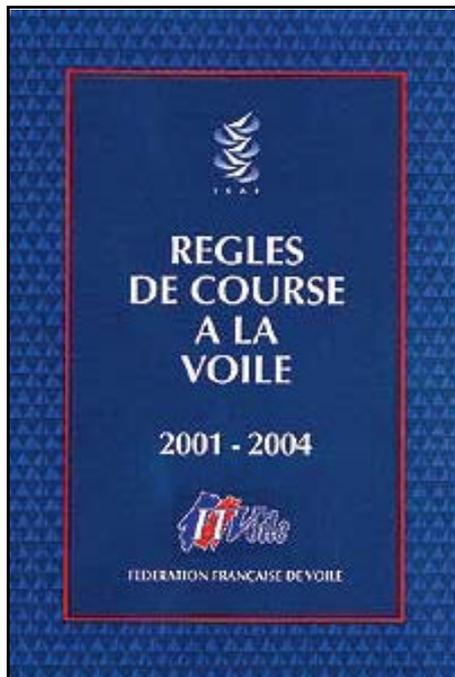
Le voilier engagé et ayant viré sans précaution c'était, aussi, moi. Passé l'incident, je n'avais plus prêté suffisamment attention, pestant surtout sur la phase précédente, tout en essayant de me concentrer sur la suite de la régata. Il se trouve qu'un membre du jury placé près de la marque vint me voir après la régata pour me faire remarquer que j'avais fait une infraction, mais « puisque personne n'avait réclamé... » Il me fallut un effort pour me remémorer la situation, et admettre que le fait qu'on avait été contraint à mal enrouler la bouée n'excusait pas celui d'avoir mal viré et gêné un concurrent, trois à quatre longueurs plus loin. J'avais mauvaise conscience, la distribution des prix attendait alors que les participants venus de loin avaient hâte de partir, et vous comprendrez mon apathie lors de la réclamation évoquée plus haut. Le jury, peut-être avec malice, m'avait attribué le noir et je fus donc

blackboulé. Une sorte d'équilibre de justice s'est appliquée, tout au moins en ce qui me concerne.



### Conclusions :

Le climat d'une régates dépend essentiellement des concurrents, même si le comité et le vent peuvent prendre leur part. J'ai coutume de dire que la régates est un jeu sans équivalent, tant il réclame de qualités qu'on ne saurait toutes avoir. Cette richesse, cette complexité en font tout l'attrait, à tous niveaux, on peut s'amuser et s'y passionner longtemps. **Parmi les connaissances qu'il faut maîtriser, il y a les règles de course.** Le plus souvent, l'infraction vient d'une erreur d'une maladresse, plus que de la volonté de tricher. Je continue à me faire piéger, pourtant je pense ne pas être maladroit ou malhonnête. Il est important de respecter les règles pour que la tribu vive en harmonie. Il convient d'initier gentiment les nouveaux venus aux épreuves plus importantes, plutôt que de jouer de leur ignorance pour les handicaper encore plus. Après le championnat, plusieurs surprisistes rochelais sont venus me voir pour qu'on organise des séances de règlement, sentant la nécessité de mieux maîtriser les règles au travers d'exemples.



Au départ, les règles de courses ont été établies pour éviter les abordages en mer. Appliquées à la régates, elles établissent, au travers des priorités, les stratégies et tactique qui rendent ce jeu si excitant; ne pas appliquer ces règles fausse le jeu. Il est donc nécessaire de les respecter même si ce n'est pas toujours facile, parfois injuste, en

raison d'impondérables comme une saute de vent, une cosse sur l'écoute, la maladresse d'un voisin, etc.

Le premier danger qui menace nos régates est donc bien ce laxisme dans le respect des règles.

### En second, on trouve l'esprit procédurier.

De tous temps, et particulièrement avant que ne s'établissent les possibilités de réparation sur l'eau, certains coureurs se signalaient par leur penchant à vouloir gagner des régates au tapis vert. On observe depuis peu un retour à cette tendance. Bien souvent, il s'agit de coureurs habitués aux courses de match-race où le principe « d'escrime », de pousser l'autre à la faute s'applique normalement. Ce qu'on peut reprocher à ceux qui jouent du règlement, c'est qu'il est très facile de piéger un concurrent au milieu d'une flotte, sans que l'accusé ait pour autant joué contre l'esprit du jeu. Cette conduite peut aisément détériorer la bonne ambiance d'une épreuve, sauf si, l'ensemble des concurrents l'applique. Si l'on n'y prend pas garde, le laxisme va souvent en s'aggravant au fil des régates. Inversement, on constate que le coureur catalogué procédurier finissait par y perdre. Ainsi sur un bord de près devant vous recentrer sans qu'il soit possible de le faire sans virer dans le lit du vent d'un concurrent, inconsciemment, vous évitez le concurrent sympathique pour choisir celui à la réputation chicanière ; de même au vent arrière, vous vous placerez plus naturellement au vent d'un concurrent pour qui vous avez quelques ressentiments. Lors de la remise des prix, le président du jury se félicitait de l'état d'esprit régnant dans la série, en arguant le peu de réclamations posées, ajoutant même que s'il avait levé son drapeau chaque fois qu'il avait vu un accrochage, ce fut 25 fois par course. Mon sentiment est que, puisqu'il était sur l'eau, il aurait dû le faire, dès la première manche. Le laxisme se propage et se partage plus aisément que la rigueur.

Bertrand CHERET  
*Agitato FRA 1311*

### **Lettre ouverte d'Hervé Drieu**

à Messieurs le Président et le  
Directeur de la Société des Régates Rochelaises

Les débriefings sont parfois irritants, mais peuvent se révéler bénéfiques. De retour du National Surprise avec deux manches BFD et un DSQ, l'équipage de La Naveva tirerait sûrement grand profit d'une analyse de son championnat. Puisse-t-il en être de même pour la SRR ?

Dans cet esprit, je voudrais vous faire part de notre admiration pour la qualité de l'accueil que votre club a réservé aux participants du National Surprise 2003 :

- l'ambiance chaleureuse créée dès l'arrivée par l'abondante signalétique, les banderoles, les affiches, la décoration soignée de l'espace tente, le ponton pavoisé,
  - l'originalité du magnifique tee-shirt souvenir,
  - les repas somptueux et les animations des soirées dignes des festins de Vatel,
  - la délicate attention de réserver aux seuls participants extérieurs le bénéfice d'une contribution grutage,
  - la fidélité aux engagements financiers de l'avis de course diffusé officiellement au salon nautique de Paris,
- ont hissé ce National au rang d'un millésime inoubliable !!

Si accueillir des invités a encore un sens, il serait bon que les responsables réactualisent leur savoir-faire. Au besoin, les éditions précédentes de Palavas, St-Malo et Aix-les-Bains peuvent les y aider. Chacune de ces éditions a rencontré des difficultés différentes. Au-

delà de la nécessaire rigueur budgétaire, toutes ont su faire preuve de générosité et de cœur. La SRR en serait-elle incapable ?

Pour bénéficier régulièrement de l'hospitalité chaleureuse de Surprisistes Rochelais, nous savons bien que non. Il nous tarde de le constater.

**Sportivement**

**Hervé DRIEU**

**La Naveva FRA 679**

## **Championnat Monotype de la Manche Saint-Malo le 6 et 7 septembre**

### **Les Surprises et FOMALHAUT en haut de l'affiche**

59 bateaux avaient répondu présent à l'invitation de la Société Nautique de la Baie de Saint-Malo et du Yacht-Club de Dinard pour se disputer le trophée de la Manche. Si malheureusement les 59 bateaux (on peut rêver !) n'arboraient pas tous le pavillon de notre classe, nous avons eu le plaisir d'être la série la plus représentée avec 13 Surprises, dont 10 locaux et trois bateaux de la Marine qui nous ont fait l'honneur de nous rendre visite.

Saluons tout d'abord la présence inespérée, mais vraiment appréciée (merci Yvon) d'un représentant de la flotte de Méditerranée avec l'équipage de NEPTUNE mené par Arnaud GODART. Sans aucun doute la présence de Neptune ne pouvait qu'étoffer la qualité du plateau réuni à St-Malo.



Ainsi, fidèle au rendez-vous, l'équipage de l'école Navale sur FOMALHAUT mené par Mathieu LE CHEVALIER avec l'ami Pierre-Eric LYS en guest-star n'était pas venu pour faire du tourisme intra-Muros, pas plus que l'équipage d'HERA, le bateau du club cher à notre ami Roland DEWILLIANCOURT.

Côté locaux, les ambitions ne manquaient entre ARROBAS de François MAQUET, de retour du National avec l'avantage « psychologique » d'y avoir devancé LA NAVEVA. La suprématie locale était à l'ordre du jour de ce championnat.

CONFETTI d'Alain GOURIOU s'annonçait comme un prétendant sérieux avec un équipage redoutable, mené par Franck-Yves ESCOFFIER qui, à peine débarqué du Figaro, venait défendre son titre de l'année précédente remporté avec La Naveva.

NAVENTURE, barré par Pierre-Henri LE GOÏC, espérait bien renouveler ses performances du Spi-Ouest. KOOKABURA, mené

maintenant par l'équipage prometteur de Luc VARIN, avait l'ambition de briller devant son ancien propriétaire Pierre-Eric .

OXYGENE de Jacques CHOLLET, BO PRINC le Surprise du CE de l'EDF et KERBEROS qu'on aimerait voir plus souvent, n'avaient pas manqué le rendez-vous.

Et les nouveaux venus avaient tous l'ambition de bien figurer : GARFIELD, le dernier transfuge de La Rochelle maintenant aux mains de Philippe REMINIAC, n'avait pas lésiné sur les sorties d'entraînement avec Marc LECLERC à la barre.

Toujours paré de sa robe noire, l'ex. GREMLINS rebaptisé HOV par son nouveau skipper Romain BECART, recrue encore cette saison pour la flotte malouine était assidu au rendez-vous

Bonne surprise, le comité avait prévu un départ spécial Bateaux ARCHAMBAULT, en réunissant Sprinto et Surprise sur une même ligne. Si le décor du plan d'eau borné par la plage du Sillon et le Fort de La Conchée avait de quoi éblouir les yeux comme lors du National, grand soleil encore, mais les conditions étaient un peu plus toniques avec une grosse houle et un vent de nord-ouest qui avait du mal à mollir pour rendre limpide le choix du génois-solent. FOMALHAUT visait juste en naviguant sous solent et annonçait la couleur en remportant la première manche devant NEPTUNE et un excellent GARFIELD.

Très bien enchaînées par le comité, deux autres manches étaient courues dans un vent prolongeant le dilemme Solent-Génois. Les réponses de uns et des autres variaient, pas le résultat: FOMALHAUT claquait encore les deux manches devant NEPTUNE. Suivi d'ARROBAS, CONFETTI et LA NAVEVA qui montrait enfin le bout de son étrave après une première manche à oublier.

A défaut de briller sur l'eau, l'équipage de La Naveva s'illustrait à l'intendance lors de la soirée-repas digne du National, dans le décor magique de la tour Solidor.



Le lendemain, ambiance du National à nouveau, soleil, mais peu de vent, juste de quoi courir une manche au cours de laquelle LA NAVEVA et ARROBAS ont chacun leur tour rêvé de victoire avant de s'incliner devant un finish clair-voyant de FOMALHAUT. Eh oui il fallait contrôler à droite !....

Bilan : triomphe éclatant de FOMALHAUT, une très bonne ambiance et une grosse envie commune de se retrouver encore plus nombreux pour la prochaine édition prévue le WE de l'Ascension (20-23 mai 2004), pour faciliter le déplacement des bateaux des ports de la Manche.

**Hervé DRIEU**

**La Navéva FRA 679**

## Classement surprise du championnat Monotype de la Manche

1	FRA 909	<b>FOMALHAUT ECOLE NAVALE</b> LECHEVALIER - BOISSEL Mathieu
2	FRA 1159	<b>CN MARINE TOULON</b> GODART -PHILIPPE Arnaud
3	FRA 231	<b>ARROBAS</b> MAQUET François
4	FRA 22829	<b>CONFETTI</b> GOURIOU Alain
5	FRA 679	<b>D.N.S LA NAVEVA</b> DRIEU Herve
6	FRA 937	<b>HERA</b> FOURNIER Jean-Louis
7	FRA 933	<b>GARFIELD</b> LECLERE Marc
8	FRA 22634	<b>NAVENTURE</b> RIBAUT Daniel
9	FRA 859	<b>KOOKABURRA</b> VARIN Luc
10	FRA 22356	<b>HOV</b> BECART Romain
11	FRA 479	<b>BO PRIN'C</b> GAUTIER Christian
12	FRA 905	<b>OXYGENE</b> CHOLLET Jacques
13	FRA 289	<b>KERBEROS</b> JEAFFRESON Daniel

## Portrait

### **William Hautefayes** **un skipper pas comme les autres ?**

Comme membre, nouveau ou ancien de l'association, si vous participez régulièrement aux épreuves de la série, en particulier au National, vous avez forcément croisé, ce Surprise sur une ligne de départ, (quoique le départ... !) au passage d'une marque, dans un « lufing match de folie », jamais dans le cadre d'une réclamation à l'arrivée (il est allergique), bref MARQUISES, (deuxième du nom) est un bateau qui interpelle, il est là, toujours là, immuable, inaltérable, inoxydable, coulé dans le bronze de la déjà longue histoire de la série. Un exemple de longévité et de fidélité.

Mais Marquises ne serait pas MARQUISES sans la personnalité particulièrement attachante de son skipper qui, excellent régatier (même s'il s'en défend) au comportement sur l'eau et à terre irréprochable, mène à la baguette non sans bonhomie l'équipage familial.



Skipper, ou chef de tribu, **William Hautefayes**, puisque c'est de lui dont il s'agit, trône à la barre, un portable dans chaque poche, la VHF en bandoulière, un œil sur le plan d'eau, l'autre sur les voiles et plus complexe encore, quelques neurones à la régates mais les autres à ses affaires.

Difficile dans ces conditions de se concentrer, ce qui peut d'ailleurs expliquer les classements en dents de scie de notre ami qui, capable de naviguer avec les meilleurs une manche, effectuée à la suivante un contrôle serré de la flotte mais par l'arrière du peloton. Dommage William, moi, je sais que tu peux mieux faire.

Equipage familial je vous le dis avec, à l'embrague bâbord Jean Christophe le premier neveu, à l'embrague tribord Jean-Michel le second neveu, au piano et à la logistique Martine « la battante » (madame Hautefayes herself s'il vous plaît) et à l'avant il en faut un, (cela peut être utile) : Francis, un authentique troyen qui délaisse l'espace de quelques régates, la plage lisse de son étal pour celle non moins glissante de la plage avant, il faut le faire.

Sans oublier à terre les 3 petites amazones chargées des commentaires d'après régates (Papa, tu aurais dû, il aurait fallu que tu, Papa quand est-ce que tu gagnes ??? etc.). Un équipage complet en quelque sorte.

Cet équipage, je le côtoie depuis de nombreuses années, et j'ai chaque fois le plus grand plaisir à le retrouver, il est pour moi l'archétype du Surprisiste qui aime son bateau, l'ambiance de la série, et qui religieusement attend tous les ans ce moment magique ou une semaine durant, il fait quelque chose qu'il aime avec ceux qu'il aime.

William Hautefayes est un ami du Surprise.....C'est mon ami.

**Yvon SALVADOR**  
**ARCHIBALD FRA 1003**

## Brèves

**Présence remarquée** sur le bateau comité et à terre, lors du national Rochelais de notre ami Hervé Graulière, le sémillant skipper des « CYCLADES », bateau très connu et redouté de la baie d'Aigues-Mortes, surtout depuis que Pellécuer, le brillant Figariste, a mis son sac à bord. Sympa de venir supporter les copains de la baie d'Aigues-Mortes.

**Les moules de Bouchot** servies par nos amis rochelais, elles étaient très bonnes ces petites moules, c'est vrai mais certains dont je tairais le nom ont osé établir une comparaison entre le mollusque de l'Atlantique et celui de Méditerranée, certes on est peut-être un peu chauvins, mais nos moules à nous on ne les affame pas la moitié de la journée.

**René CHABAUD le Président de la S R R**, régatier de haut-vol et fine barre s'il en est, nous a fait le plaisir de participer à ce championnat. Il s'est dit enchanté des réactions du bateau et de l'état d'esprit qui règne sur l'eau.

**Un nouveau n°1 sur ARCHIBALD ?** eh oui ! pour pallier la défection inopinée du titulaire du poste, le Président est passé du poste confortable de la cellule arrière à celui de voltigeur d'étrave. D'accord une fois ça va, mais faudrait pas recommencer (et heureusement qu'il a fait beau et que la Marie José est un bon bateau.....)

**Xavier le Cosquer** notre chef de flotte Toulonnais, est un heureux papa, merci Marie, mais aussi tout nouveau propriétaire d'un Surprise ô combien célèbre puisqu'il s'agit de VOILES GAUTHIER l'ex célébrissime bateau Suisse.

**Xavier le Cosquer bis**, vainqueur du national 2003, eh oui ! embarqué sur VA RHUM, il a eu ce plaisir de naviguer avec des tous bons et gageons qu'il saura en tirer profit pour 2004 à TOULON, dis Xavier, un titre ça se défend ?

**Aie ! Aie ! être comité de course ! n'est pas chose facile.** En 2000 lors du National à Palavas Les Flots cela avait été très chaud, à La Rochelle cela aurait pu le devenir, mais a contrario pas de remous nous nous sommes bien tenu et avons sportivement accepté toutes les décisions : et pourtant ! ...

**Certificat de jauge** pas facile de faire avancer le projet d'un certificat international unique, pourtant, tout le monde semble bien d'accord, afin de réduire le temps passé à refaire systématiquement les mêmes mesures.

Ce problème urgent doit être réglé au prochain salon nautique espérons-le !

#### **Un départ et une arrivée à Palavas : ITHAQUE pour un JAUNE**

François Mathieu nous arrive de l'habitable pour le fun, mais avec des dents comme des baïonnettes, qu'il affûte en relouquant de belle manière son Surprise. Il est impatient, et on le comprend, de se frotter aux ténors de la baie d'Aigues-Mortes.

**Recherche Surprise pour la Nouvelle Calédonie.** Décidément, la réputation de notre bateau ne faiblit pas, à quand un national dans les eaux bleues du Lagon ?

**NEPTUNE à St-Malo.** Pour ne pas laisser les bretons s'amuser tous seuls à St-Malo, l'ASPROSURPRISE a sollicité et sponsorisé (modestement) l'excellent Surprise Toulonnais pour que la méditerranée donne la réplique à la Manche. Présence très appréciée par nos amis malouins, et de celle d'Hervé DRIEU comme il en témoigne dans son article ci-avant, 2<sup>ème</sup> de l'épreuve derrière FOMALHAUT de l'école navale, pas mal pour nos cols bleus !

**Retrouvailles avec le Surprise pour Jean-Claude LEBORGNE.** Après une parenthèse de près de 20 ans le sociétaire et fine barre du Cercle Nautique de la Marine de Lorient (5<sup>ème</sup> sur FLORA lors d'un certain National et 5<sup>ème</sup> à la Rochelle) est prêt à reprendre du service. Comme quoi quand ça vous tient..., allez Jean-Claude, on te reverra avec grand plaisir sur les lignes de départ.

**Safran à St-Malo : DRIEU premiers essais.** Les premières impressions sont très positives : sensations de grande douceur de barre, de finesse et d'équilibre, et facilité de contrôle et d'évolution (le bateau pivote sur place). On s'habitue vite aux nouvelles sensations mais c'est difficile de comparer de mémoire avec le safran standard qui me semblait déjà très bien. Aussi je serais très intéressé pour faire une sortie d'essai à 2 ou 3 surprises pour comparer en direct les sensations, en effectuant des changements de barreur d'un bateau à l'autre.

## **Prochains rendez-vous**

**Assemblée générale au Salon Nautique de Paris le samedi 6 décembre de 12h00 à 14h00.** Le n° de la salle sera indiqué au stand Archambault.

## **Programme 2004**

**Les rendez-vous incontournables et les plus importants de la série :**

- Primo cup : MONACO les 6, 7 et 8 février,
- Championnat de Méditerranée : BORMES-LES-MIMOSAS les 10, 11 et 12 Avril,
- Spi ouest du 8 au 12 Avril à la TRINITE-SUR-MER,
- National, date proposée du 9 au 17 juillet à TOULON,
- Européen du 20 au 23 mai à LUGANO,
- National Suisse du 17 au 20 septembre à NEUCHATEL,
- National Italien date et lieu non communiqués,
- National Autrichien idem.

Pour tout savoir, allez sur le site de l'ASPRO ou contactez le journal : [pascal.fossey@equipement.gouv.fr](mailto:pascal.fossey@equipement.gouv.fr)

## **Prochain bulletin**

Le réglage des voiles par Bertrand CHERET : Petit guide ou le « Beu Aaa BA » du réglage du Surprise. Je pense y arriver la prochaine fois, mais...

Vos articles (portrait, compte-rendu de courses, points de règlement, informations pouvant intéresser tous les adhérents, brèves...)

Ce journal est le vôtre. Adressez vos articles avec des photos à : [pascal.fossey@equipement.gouv.fr](mailto:pascal.fossey@equipement.gouv.fr)

### **Adresses :**

**ASPRO SURPRISE :** 30 rue la Paille - Bât 5 - 34070 Montpellier  
web : <http://www.asprosurprise.com>

e-mail : [aspro.surprise@wanadoo.fr](mailto:aspro.surprise@wanadoo.fr)

**Président :** Yvon Salvador – Tél : 04 67 65 51 76

e-mail : [salvadormontpel@libertysurf.fr](mailto:salvadormontpel@libertysurf.fr)

**Secrétaire :** Gérard Lopez – Tél. : 04 67 27 27 79

E-Mail : [gerard.lopez@francetelecom.com](mailto:gerard.lopez@francetelecom.com)

**Trésorier :** Gérard Rottée – Tél. : 04 67 87 13 55

E-Mail : [gerard\\_r@club-internet.fr](mailto:gerard_r@club-internet.fr)

### **Partenaires :**

**Ettore Yachting :** Port Camargue - 30240 Le Grau-du-Roi  
04 66 51 33 11

**Archambault :** 86220 Dangé-Saint-Romain  
05 49 86 40 67

### **Rédaction :**

Responsable du bulletin : Pascal Fossey,

Comité de rédaction : Yvon Salvador, Gérard Lopez et Pascal Fossey.

A bientôt et bon vent à tous !