Le mot du président

La saison, comme tous les ans, s'est achevée avec la maintenant traditionnelle Drag's Cup ! 35 éditions, cela doit probablement être un record ! Merci à Daniel et Dominique Herpe, Jacky Carré et Yves Léglise qui l'ont créée. Vous trouverez le compte rendu de l'édition 2023 en avant-dernière page.
Elle a marqué la fin de la Coupe de France et du Trophée Atlantique sur le triomphe des douarnenistes : Fred Gourlaouen et son équipage gagnent les deux classements et nous trouvons chaque fois trois douarnenistes dans les quatre premiers !
Heureusement que les équipages d'Alain Lathioor et de Jean Breger ont ravi la deuxième place, l'un au Trophée Atlantique et l'autre à la Coupe de France.
Vous pouvez voir les classements en dernière page.

Pendant la Drag's Cup se tenait l'assemblée générale de l'International Dragon Association à Londres à laquelle a assisté notre secrétaire Marc De La fons .
Les faits marquants de cette AG :

- Gerard Blanc a été réélu pour un 2ème et dernier mandat.
- Après plus de vingt ans de participation, Yves Léglise quitte la commission technique de l'IDA.
- La Société des Régates de Douarnenez s'est vue confirmer dans sa mission d'organiser la Gold Cup 2025 début septembre.

Vous trouverez en page 3 le « coup de gueule » que Lars Hendriksen a posté sur le site du Forum de l'International Dragon Class. Je suis d'accord avec lui sur la nécessité de mettre en valeur les activités nationales et locales. Et nous l'avons prouvé en créant le Trophée Atlantique et la Coupe de France. Effectivement les grades 1 ont participé à la désaffection de nos épreuves nationales.
Elles ont banalisé les épreuves internationales et, du fait du cahier des charges très contraignant, augmenté considérablement le coût d'organisation.
Ce qui est rare est précieux ! Il en est de même pour les épreuves internationales !
Je pense que l'IDA doit consacrer son énergie aux trois grands championnats : Europe, Monde et Gold Cup avec un Européen tous les ans sauf quand le Mondial se tient en Europe, et un Mondial tous les ans avec un rythme de trois en Europe pour un hors Europe et une Gold Cup annuelle en Europe (cahier des charges du Tyne Yacht Club, propriétaire de la coupe).

L'IDA doit également mettre en valeur les activités nationales, en particulier les championnats nationaux.

Mais je suis en total désaccord avec lui quand il dit que c'est le fait de ne pas avoir suivi les directives du "comité des propriétaire" qui a occasionné la diminution de la participation.
C'est bien l'existence même des grade 1 qui a fait de l'ombre aux championnat nationaux !
Sauf erreur de ma part, les classes qui réunissent les flottes les plus grosses ont peu d'événement continentaux.

Le choix des lieux des championnats doit également être dicté par la qualité des équipes d'arbitrage locales et des coûts logistiques.

Vivement la saison prochaine qui devrait permettre à de nombreux équipages français de participer à la Gold Cup qui se disputera à Kinsale en Irlande.

Bonne saison 2024 à tous.

Jean Breger

Les réglages au vent arrière

Article non signé paru dans la revue One Design Racing, 2022 – 2023

Il est facile, quand vous arrivez à la marque au vent, de souffler et de vous dire que rien ne va changer sur le bord de vent arrière. Avec un bon réglage du spi et une bonne stratégie, il est possible de gagner des places et/ou de réduire la distance aux premiers. Et même, si vous êtes en mauvaise posture, il existe un tas de possibilités d'améliorer votre place. Cet article est consacré uniquement au vent arrière, pas au largue.

Quand vous naviguez vent arrière, l'objectif premier est d'offrir au vent une surface maximale du spinnaker.
Il existe de nombreux bouts et accastillage qui agissent sur le forme du spi et qui permettent des réglages :

- La drisse de spi
- Le hale-haut (balancine) et le hale-bas de tangon
- Les barber haulers
- La position du mât
- L'écoute et le bras (écoutes au vent et sous le vent).

Le réglage de tout ça a un effet significatif sur le forme du spi, et doit être modifié en fonction du vent et des conditions de mer.

Préparation avant la course
Il est très utile de marquer tous vos bouts de réglage quand le spi est hissé et porte correctement. L'idéal et de faire ça à l'entraînement dans des conditions de vent medium. En course, l'équipage vérifiera beaucoup plus facilement que tout est bien réglé si les bras et les drisses ont été marqués. La plupart des concurrents préfèrent marquer leurs bras et drisses un à deux centimètres avant qu'ils n'entrent dans le bloqueur (pour qu'ils restent clairement visibles). Utiliser un marqueur à encre indélébile et faites une marque d'un centimètre de large, pour qu'elle soit facilement visible.

Marquage des drisses et bras
Marquer les bras sur l'extrémité fine qui s'attache à l'œillet du spinnaker. Cela garantit de toujours attacher le bras dans la même position. L'une des meilleures façons et des plus faciles est de mettre une boule devant un nœud au bout de votre bras de spi (côté fin). Puis, quand vous attachez le bras au spi, faites une boucle passant à travers l'œillet et passez la boule dans la boucle.
Une fois que le spi est envoyé et porte, tangon vers l'arrière, marquer le bras près du taquet. Répéter également sur l'autre panne.
Marquer la balancine et le hale-bas de tangon quand le tangon est parallèle au pont.
Marquer la drisse de spi lorsqu'il est entièrement hissé.

Position du mât
D'après les règles de la Classe Dragon, le mât pout être poussé de

50 mm maximum vers l'avant, au niveau du pont, quand on navigue vent arrière. Comme le mât a besoin d'être sécurisé dans la brise, il est judicieux de faire deux marques sur le pataras – l'une pour des vents légers à medium, et l'autre pour la brise. Par petit temps, le mât n'a pas besoin ou presque d'être retenu, et on peut lui laisser une courbure inversée au sommet (c'est-à-dire au-dessus du pont avant) dans ces conditions. Mais plus le vent monte, plus il est nécessaire de soutenir le mât au sommet sous peine de le voir casser. Le mât doit être droit (c'est-à-dire penché vers l'avant, mais pas cintré à l'envers) dans ces conditions. Donc, marquez le pataras et les bastaques à ce moment-là.

Drisse de spinnaker
En pratique, hisser le spi au maximum car cela le stabilise à la têtière. Certains barreurs font un nœud dans la drisse à l'amure du spi de sorte que, lorsqu'il est hissé à fond, il reste à environ 15 cm de la lumière dans le mât, pour lui laisser davantage de liberté.

Tangon de spinnaker
Hisser le tangon de spi jusqu'à une position parallèle au pont et tendre fermement le hale-bas. Assurez-vous toujours qu'il est solidement bloqué avant d'envoyer le spi. S'il ne l'est pas, le tangon va partir verticalement, rendant impossible de porter le spinnaker, et risquant de casser la ferrure du tangon. Une fois le spi envoyé, régler la position du tangon de sorte qu'il soit perpendiculaire au vent. Cela peut nécessiter de relâcher du hale-bas. Puis régler la hauteur du tangon pour que les deux œillets d'amure du spi soient parallèles.
Se souvenir, lors de l'empannage, que l'on peut lâcher un peu de hale-bas juste avant la manœuvre pour faciliter au numéro 1 le décrochement du tangon et son raccrochement au mât.

Les barber haulers
Dans des vents légers à medium, le barber au vent peut être lâché pour avoir une ligne droite entre la poulie du barber, le passage dans le tangon et l'œillet au vent du spi. Cela permet de stabiliser le tangon. Le barber sous le vent doit être libre et pas au taquet.

Position du mât
Le mât doit être laissé vers l'avant au maximum possible. La plupart des bateaux ont un système de palan de mât pour pousser le mât en avant au niveau du pont, et un système pour tendre la drisse de génois pour amener le mât en avant dans sa partie supérieure. Quand tout est sous tension, le mât ne bouge pas d'avant en arrière dans l'étambrai et ne perturbe pas le spi. N'oubliez pas, quand le vent monte, de soutenir le mât en reprenant du pataras et des bastaques.

Écoute et bras (écoutes sous le vent et au vent)
La règle générale est de porter le spinnaker avec les deux œillets à la même hauteur. On y arrive, une fois que le spi porte, en réglant la hauteur du bout du tangon. On doit travailler l'écoute en permanence ; la choquer jusqu'à ce que la chute au vent du spinnaker commence à refuser au point médian et qu'il y a de la pression sur l'écoute. Il n'est pas nécessaire que l'œillet au vent soit près de l'extrémité du tangon. Le spi portera plus librement si on choque du bras pour que l'œillet ne soit pas près de l'extrémité du tangon. De combien choquer dépend des conditions de vent et de mer, mais dans un vent medium, on peut choquer considérablement – un mètre ou plus. Mais attention : trop lâcher le spi entraîne une baisse de pression

Abattre
Il vous faudra parfois abattre (fausse panne) pour des raisons tactiques : garder un vent frais par rapport à d'autres bateaux, éviter l'obligation d'empanner.

Réglages pour les vents légers
Le souci principal par petit temps est de garder le spi stable tout en maximisant sa surface. La plupart des spinnakers modernes se comportent bien si l'on abaisse le tangon au-dessous de la parallèle avec le pont et en choquant du bras de sorte que l'œillet se trouve en avant et au-dessus de l'extrémité du tangon. Au fur et à mesure que le vent monte, il y a davantage de pression sur la voile et on peu alors relever le tangon.

Réglages pour la brise
Dans la brise, il faut mieux contrôler le spi, sinon le bateau va partir au roulis rythmique vent arrière. Ce qui retire beaucoup d'énergie propulsive. On peut y remédier en tendant les deux barber haulers et si nécessaire en bordant un peu l'écoute de spi, pour diminuer sa surface en l'amenant derrière la grand-voile.

Traduction Yves Léglise

Quelques tuyaux supplémentaires

Au vent arrière et quand vous ne pouvez plus voir l'œillet sous le vent, on repère la bonne hauteur du spi quand sa couture médiane est parallèle au mât, ce qui veut dire que le spi est vertical et que ses deux amures sont à la même hauteur.

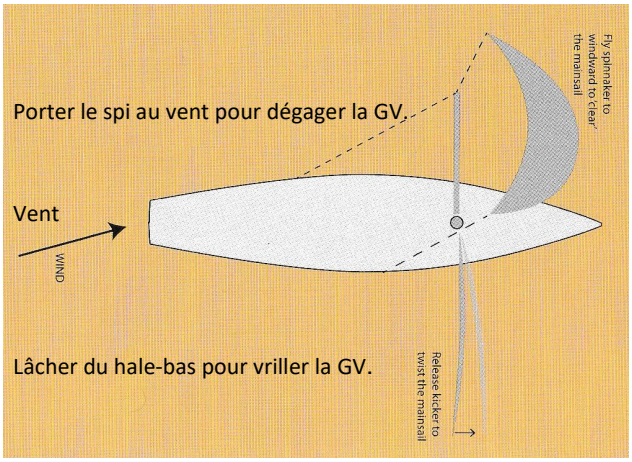
Werner Fritz. Vainqueur de la Gold Cup et du Mondial, Voilerie Fritz

Empanner dans la brise : naviguer vent arrière dans des vents vraiment forts entraîne une forte pression sur la partie supérieure du mât. Dans un vent léger/medium, il est possible d'empanner en reprenant juste le pataras, mais dans la brise, nous avons également besoin des bastaques pour maintenir le mât. Aussi, une possible solution est d'avoir les deux équipiers dans le cockpit pendant l'empannage, l'un aidant à l'empannage de la voile, pendant que l'autre choque puis reprend la bastaque au vent durant l'empannage. Une fois la voile empannée, le numéro 1 peut aller à l'avant pour empanner le tangon. Cette manœuvre exige du barreur qu'il maintienne le bateau plat et plein vent arrière, avec une légère modification de route.

Tim Tavinor, équipier champion du monde, Petticrows.

Un bon truc quand vous naviguez plein vent arrière est de porter le spi le plus possible au vent du mât pour garder du vent frais, et de lâcher le hale-bas de bôme. Cela permet à la voile d'aller aussi loin que possible vers l'avant et cela vrille la chute, ce qui crée un meilleur écoulement laminaire dans la GV.

Pedro Andrade, vainqueur de la Gold Cup et de l'Européen, Petticrows.



Ci-dessus, parfaite illustration par la famille Bideau des articles précédents pendant le Championnat de France à Douarnenez : œillets d'amure du spi à la même hauteur par rapport au pont, hale-bas lâché, chute vrillée, spi au vent du mât, tangon parallèle au pont (ce qui n'a jamais voulu dire horizontal), équipage centré. Attention cependant au roulis rythmique !

Et c'est très inconfortable : ci-dessous, le spi va bientôt avoir les bottes humides (il chalute déjà) !

REFLEXIONS SUR L'AVENIR DE LA CLASSE

L'Assemblée Générale Annuelle 2023 de l'IDA s'est tenue à Londres au Royal Thames Yacht Club. J'y suis allé pour représenter le Danemark. La dernière fois que j'ai assisté à une AG était il y a plus de 15 ans. Peu de choses ont changé : Torben est toujours à la réception de Royal Thames, et la classe des Dragons était bien représentée dans le monde entier.

J'ai commencé à naviguer il y a plus de 40 ans, en 1986. J'ai vu la classe des Dragons grandir depuis que j'ai commencé. Nous avons eu les « années dorées » autour du 75ème anniversaire avec beaucoup d'équipages enthousiastes, venus de partout.

La classe s'est développée. Certains d'entre nous n'ont pas pu suivre le rythme et ont commencé à naviguer avec des propriétaires qui avaient les moyens nécessaires pour continuer à faire pression pour plus de navigation internationale en Dragon.

Nous avons commencé à aller à Palma pour la Prinsessa Sofia, puis à Douranenez au printemps, puis aux Régates Royales en septembre.

Pendant ce temps, nous avons eu rencontres féroces dans la flotte locale et nous sommes également allés en Suède et en Allemagne du Nord chaque fois que nous voulions un peu plus d'action.

Mais le développement de la classe s'est poursuivi.

Certains ont eu l'idée de faire des événements de Grade 1. Ces événements devaient s'assurer que leur qualité serait irréprochable, la classe Dragon voulant des événements les mieux organisés que possible.

Malheureusement, les épreuves Grade 1 ont eu pour effet que les événements locaux ont lentement perdu de l'intérêt pour les meilleures équipes, qui voulaient plutôt participer à ces Grades 1.

L'une après l'autre, les épreuves locales ont disparu en raison du faible nombre de participants. Les seules équipes locales ont perdu leurs camarades de jeu. et ont lentement abandonné.

Les épreuves de Grade 1 ont été planifiées par un « Comité des propriétaires » qui a essayé de créer un circuit raisonnable qui limiterait les déplacements et s'assurerait que les épreuves de qualité n'entrent pas en conflit avec d'autres.

Malheureusement, le « Comité des propriétaires » a fermé ses portes car ses recommandations ont été ignorées par l'IDA.

Ce fut une grande déception pour les dragonnistes.

En 2018, ces mêmes dragonnistes collectaient des fonds pour assurer une bonne gestion de la course pour les futurs grands rendez-vous.

Mais ces fonds n'ont pas été utilisés comme convenu. Dès l'année suivante, nous avons vu les résultats à la Gold Cup à Medemblik avec un PRO local poussé par la flotte néerlandaise, qui n'a pas réussi à gérer la course avec la qualité prévue. Nous avons perdu une course le dernier jour à cause de cela - je suis reparti avec le sentiment d'un « travail inachevé ».

Ces dernières années, nous avons vu les tristes résultats de cette situation - j'appellerai cela le fait de mettre le cap dans la mauvaise direction ou de ne pas modifier le parcours en fonction des conditions.

Nous manquons de participants aux grandes épreuves. Des équipes bien établies ont quitté le Dragon et ont trouvé d'autres classes à rejoindre.

L'année dernière, nous n'étions que 33 participants à la Gold Cup, cette année seulement 24 participants.

Pendant ce temps que nous avons vu 100 Stars aux mondiaux cette année, le Mondial J70 amateur l'année prochaine au Danemark a vu 156 bateaux inscrits dans les 30 premières heures ! Ne blâmez pas le covid, l'économie, la guerre ou le mauvais temps ! Les marins sont impatients de naviguer, mais pas dans la classe Dragon.

Les constructeurs de Dragons ont beaucoup de mal. À l'âge d'or, nous avions entre 30 et 40+ nouveaux dragons chaque année.

Maintenant, nous avons de la chance si nous voyons 5 à 7 nouveaux dragons. Les ventes d'étiquettes pour les voiles neuves sont également en baisse.

Mon but en allant à l'AG était de RÉVEILLER les officiels de l'IDA et les représentants nationaux. Pour voir les choses dans une perspective plus large et changer de cap.

J'ai utilisé la métaphore du Titanic. J'ai expliqué qu'il n'y a que nous dans cette salle de l'AG peut faire un changement et que c'est urgent.

J'ai donc dû trouver une alternative assez simple. Voici ma suggestion :

À partir de 2025, nous supprimons les épreuves de Grade 1.

Nous aurons les Championnats du monde et les Européens chaque année et la Gold Cup.

Pour faire les Mondiaux ou les Européens, chacun doit participer à son national. Nous devons pousser la navigation LOCALE vers l'avant. Moins de route, plus de navigation dans les flottes locales et les flottes qui nous entourent.

Il en résultera, espérons-le, un plus grand engagement local. Les Dragons endormi recommenceront à naviguer. De nouvelles équipes se joindront à nous. Nous verrons plus de bateaux aux Championnats du monde, aux Européens et à la Gold Cup chaque année.

Comme nous dépensons beaucoup moins d'énergie à parcourir toute l'Europe, de plus en plus de bateaux se rendront aux Mondiaux, même si c'est à Hong Kong en 2026.

Si, en tant que Danois, je veux faire les Grade 1 2024 - la Gold Cup et les Européens, je devrai parcourir plus de 11.000 kilomètres, je consommerai 1800 litres de carburant me coûtant plus de 4.000€ et passerai au minimum 150 heures à conduire, plus les ferries et les hôtels.

Ce n'est tout simplement pas durable !! Et il n'y a aucun moyen de continuer comme ça.

Je pense que j'ai réussi à expliquer la plupart de ce qui précède à l'AG. Nous nous sommes mis d'accord sur le fait que la saison prochaine est déjà planifiée et nous avons signé avec les clubs locaux.

Il n'y aura donc pas beaucoup de changements en 2024. Mais pour 2025 et les années suivantes, les officiels de l'IDA étaient prêts à ralentir le pas et à ne plus inscrire d'autres épreuves de Grade 1.

En tant que dragonniste, VOUS pouvez commencer à faire un changement de cap dès maintenant en planifiant de faire la prochaine saison autour de vos épreuves locales et peut-être seulement faire les deux grands événements internationaux : les Européens à Parnu et la Gold Cup à Kinsale.

Je pense vraiment que ce changement de cap est nécessaire si nous voulons que la classe Dragon reste dynamique et attrayante.

Lars Hendriksen (traduction/adaptation Y. Léglise)

Grinta à Torquay pour la Gold Cup 2023

Fin 2022, après quelques années à naviguer ponctuellement sur les bateaux des uns et des autres, je me suis décidé à acheter un Dragon. C'est ainsi que le précédent bateau de Gery Trenteseau, FRA 401, Petticrows 2011 doté d'un joli pont en teck, est devenu « Grinta ».

Un pas mûrement réfléchi, après une longue réflexion menée par l'envie de la régate au contact, la pratique sur plusieurs plans d'eau, mais aussi les choix budgétaires et familiaux que la participation aux championnats de la classe vont forcément engendrer.

Après un début de saison de prise en main du bateau (Cannes en février et mars, Douarnenez, La Baule, Deauville), avec Laurent Beaurin (par ailleurs propriétaire du si attachant Quarter « 45° South », plan Farr vainqueur de la Quarter 1975 à Deauville), Nicolas Giraud, mon frère Laurent à Deauville, décision est prise d'aller s'aventurer outre-manche et de participer à la Gold Cup à Torquay. Pas facile de finaliser un équipage, les uns et les autres sont pris, et Jean-Paul Roux (qu'on ne présente plus aux Dragonistes !) nous accompagnera Laurent et moi dans cette entreprise, même s'il termine le championnat d'Europe de J70 à Weymouth la veille de la première course. Nous n'avons jamais navigué tous les trois, et ne pourrons pas faire la course d'entraînement … qui en fait sera annulée faute de vent malgré trois tentatives de départ par le comité de course.

Arrivée à Torquay par le ferry Roscoff – Plymouth, petite maison sympa louée pour la semaine (un peu loin du port, le budget, le budget !), mais charmante, à l'anglaise. Retrouvailles avec l'english breakfast et le fish and chips, mâtage, mise à l'eau, petite navigation pour vérifier que tout est à sa place. Comité technique un peu tatillon qui nous fait bricoler un système pour que le point d'écoute ne puisse pas aller au-delà de la marque de jauge, et qui nous refuse les voiles Zaoli du bateau parce que les signatures du jaugeur ne sont pas dans l'étiquette sur la voile, mais à côté …

49 bateaux présents, belle petite flotte … et en plus le soleil brille ! La météo sur la riviera britannique est radieuse pour toute la semaine, profitons !

Première journée, petit temps se renforçant progressivement, très très shifty, grosse

droite, 33èmes… Pas si pire pour notre première sortie tous les trois, mais pas génial non plus … la liste des points de progrès est longue !

Deuxième journée, conditions assez comparables, 27èmes… du progrès, mais il reste de la marge !

Troisième journée, encore un peu pareil, 18èmes. Nous ne le savons pas encore, mais ce sera notre meilleure course !

Quatrième journée, conditions très molles, des bateaux dans tous les sens tant le vent varie en direction, course annulée par le comité dans le 2ème près pour cause de vent devenu trop faible. Nous en profitions pour aller faire un peu de tourisme à Dartmouth, ravissante petite cité typiquement british au creux d'une rivière.

Cinquième journée, 34èmes. Le vent est plutôt de secteur Est, mais tout aussi complexe (du moins pour nous, car les tout bons sont toujours devant !).

Sixième et dernière journée, 39èmes, un peu la cata : nous doutons un peu sur tout (placement, réglages, etc.).

Finalement 33èmes au général, avec l'impression que nous aurions pu mieux faire. Le retour en ferry nous laisse le temps d'identifier une liste de sujets qui, combinés entre eux, ont fait que c'était difficile : manque de cohésion entre nous, doutes sur les réglages, et donc doutes sur la vitesse, et manque de certitudes sur ce que nous voulons faire ou non dans l'instant vis-à-vis de la flotte, du positionnement au passage des marques etc. Nous sommes cependant très heureux, malgré ce résultat modeste. Sensation d'avoir vécu ensemble un bon moment, d'avoir appris des choses, surtout sur ce que nous pouvons améliorer. Jean-Paul nous aide bien dans cette « introspection » !

Ce que nous en retenons :

Nous étions voisins de Lawrie Smith (qui gagne cette Gold Cup) au ponton, qui à chaque retour de mer, ou arrivée le matin, aura un mot sympa pour nous. Comportement représentatif je pense de la classe où tout le monde se dit bonjour le matin, a un petit mot pour les frenchies que nous sommes.

Le format Gold Cup, avec une seule longue course (bouée n°1 à 2,5 milles, 2 tours ½), et toutes les courses comptent (pas de discard) : n'est pas très marrant pour certains, mais nous avons plutôt apprécié. Le rythme est différent de celui habituel ou plusieurs courses courtes d'environ une heure s'enchaînent, nous avons plutôt retrouvé un tempo style course côtière pas déplaisant. La flotte s'étire en largeur, et se retrouve en haut et en bas.

Les enseignements voile et régate : sur ces longues courses, tenir le rythme à chaque instant est le fruit de pratique, de connaissance de soi, de confiance en soi qui nous ont manqués. L'entraînement et en régate avec un équipage stable permet de travailler et d'améliorer.

Le plan d'eau de Torquay : une baie assez fermée qui nous a un peu perdus sur les options à prendre : pression, effets de côte, courant, … un cocktail complexe dans lequel la connaissance du bateau et la confiance en soi sont essentiels. En cela, c'est un bon choix pour une épreuve de haut niveau. Et en plus les conditions météo ont été très accueillantes.

C'est donc un très bon souvenir pour nous. Une délégation française plus fournie aurait cependant apporté de la convivialité, même si nous avons pu recroiser un certain nombre d'équipages belges, britanniques, suédois, allemands … déjà vus plus tôt en saison à Douarnenez, La Baule ou Deauville.

Nous allons nous efforcer de participer à la Gold Cup 2024 à Kinsale, et bien sûr à celle de 2025 à Douarnenez, au sujet de laquelle les organisateurs ont été très « fair » : nous avions préparé des dépliants annonçant cette Gold Cup, et ils ont été mis en bonne place un peu partout (à la tente, au club) et plusieurs équipages (dont certains de très bon niveau) m'ont confirmé leur intention de venir dès 2024 s'entraîner à l'occasion du Grand Prix.

Hervé CHAUVIN, Grinta

Ulysse à Cazaux pour la Drag's Cup 2023

Treize équipages dont quatre Douarnenistes !!

Le temps très changeant (et pas franchement favorable !) n'a permis de courir que deux jours, lundi et mardi.

La journée du samedi prévue pour l'entraînement n'a pas vu se bousculer les candidats : le vent et la pluie ont découragé l'ensemble des concurrents.

Le dimanche, vent nul et averses !! pas de course mais apéritif de bienvenue : huîtres, vin blanc, etc.

Les conditions clémentes (vent 8 /12 nœuds avec passages de grains) ont permis au comité de course de lancer 4 courses par jour lundi et mardi.

Le parcours près de la côte ouest recevait un vent très variable en force et direction, avec des zones de risées très mobiles, redistribuant les cartes assez souvent.

A ce jeu, Ulysse (Jean Breger et son équipage) se montra le plus chanceux, ou rusé !

ULYSSE, le bateau vainqueur (et son équipage !)

Les quatre équipages de Douarnenez se placent entre la 2ème et la 7ème place.

Q ti tou à Fred Gourlaouen 2ème et la Bideau's Connexion 3ème complètent le podium.

Les « cuisiniers » du CV Cazaux-Lac ont, comme à chaque édition, régalé l'ensemble des participants : cette année saumon « fumé » , recette locale !!

Vues les prévisions météo pour le mercredi 1er novembre, décision a été prise de gruter dès le mardi soir.

Rendez-vous est pris pour l'an prochain.

Denys Vanier, Ulysse.

Les non participants à un événement doivent être notés en place : DNC

trophée atlantique 2023

BONUS						Championnat de France GP Douarnenez		Derby La Baule		Linkers Open de Deauville		Drag'sCup Cazeaux	
	Nbr de concurrents				10	31		35		22		13	
Place	NOM	Nationalité	cClub	TOTAL POINTS		PLACE	Point	PLACE	Point	PLACER	Point	PLACE	Point
1	GOURLAOUEN Frédéric	FRA207	SR Douarnenez	97,00		11	31,0	3	43,0	10	23,0	2	22,0
2	LATHIOOR Alain	FRA421	Deauville Yacht Club	92,00		16	26,0	10	36,0	3	30,0	dnc	0,0
3	BIDEAU René	FRA418	SR Douarnenez	85,00		15	27,0	9	37,0	dnc	0,0	3	21,0
4	CHAUVIN Hervé	FRA401	SR Douarnenez	83,00		18	24,0	16	30,0	4	29,0	5	19,0
5	DEGROOT Guus	NED309	kWV DE KAAG	81,00		5	37,0	2	44,0	DNC	0,0	DNC	0,0
6	HOJ-JENSEN Paul Richard	GBR822	CLUB ROYAL YACHT SQUADRON	78,00		6	36,0	4	42,0	DNC	0,0	dnc	0,0
7	PAYNE Martin	GBR818	Yacht club La Baule	77,00		10	32,0	1	45,0	DNC	0,0	dnc	0,0
8	BREGER Jean	FRA391	SNGR Port Camargue	76,00		13	29,0	dnc	0,0	9	24,0	1	23,0
9	Rossignol Philippe	FRA390	Deauville Yacht Club	69,00		22	20,0	18	28,0	12	21,0	9	15,0
10	DUPON André	NED442	WVA	64,00		dnc	0,0	7	39,0	8	25,0	dnc	0,0
11	COOK Ben	IRL45	ROYAL ST GEORGE Y C	63,00		dnc	0,0	14	32,0	2	31,0	dnc	0,0
12	PFEIFFERT Ronald	NED1	ROYAL ST GEORGE Y C	81,00		dnc	0,0	13	33,0	5	28,0	dnc	0,0
13	LE BLANC Antoine	FRA336	CV ARCACHON	60,00		dnc	0,0	6	40,0	dnc	0,0	4	20,0
14	LE BIHAN Francis	FRA305	CV Cazaux Lac	55,00		20	22,0	25	21,0	dnc	0,0	12	12,0
15	BLICKMAN Richard	NED393	KNZ&RV	54,00		dnc	0,0	11	35,0	14	19,0	dnc	0,0
16	HAYLES Mike	GER764	ALDEBURGH YC	53,00		dnc	0,0	15	31,0	11	22,0	dnc	0,0
17	MAHE Mikael	FRA368	Yacht club La Baule	47,00		dnc	0,0	17	29,0	dnc	0,0	6	18,0
18	Normand Christian	FRA283	Yacht club La Baule	47,00		19	23,0	22	24,0	dnc	0,0	dnc	0,0
19	VAN DEN BOSSCHE Christian	BEL65	RNSYC OSTENDE	46,00		dnc	0,0	27	19,0	6	27,0	dnc	0,0
20	VAN CAUWELART Michel	BEL69	RNSYC OSTENDE	45,00		dnc	0,0	19	27,0	15	18,0	dnc	0,0
21	LEASK Richard	GBR731	ROYAL FORTH Y C	43,00		dnc	0,0	23	23,0	13	20,0	dnc	0,0
22	JAMES Ron	GBR633	RFYC	42,00		17	25,0	dnc	0,0	16	17,0	dnc	0,0
23	GILMOUR Peter	JAP56	BSYC	41,00		1	41,0	dnc	0,0	dnc	0,0	dnc	0,0
24	GRAY Ian	GBR827	ROYAL CORINTHIAN Y C	41,00		DNC	0,0	5	41,0	dnc	0,0	dnc	0,0
25	SECHER	SWE800	SWE	40,00		2	40,0	dnc	0,0	dnc	0,0	dnc	0,0
26	ZANKEL Machael	POR90	POR	39,00		3	39,0	dnc	0,0	dnc	0,0	dnc	0,0
27	BYRNE Martin	IRL101	ROYAL ST GEORGE Y C	38,00		dnc	0,0	8	38,0	dnc	0,0	dnc	0,0
28	JOHANSEN Bo Sejr	DEN423	DEN	38,00		4	38,0	dnc	0,0	dnc	0,0	dnc	0,0
29	FREISEN Nicola	GER1207	GER	35,00		7	35,0	dnc	0,0	dnc	0,0	dnc	0,0
30	GIFFORD Patrick	GBR515	ALDEBURGH YC	34,00		dnc	0,0	12	34,0	dnc	0,0	dnc	0,0
31	Rebelo D eandrade Pedro	POR89	POR	34,00		8	34,0	dnc	0,0	dnc	0,0	dnc	0,0
32	ACKER Renaud	FRA410	SR Douarnenez	33,00		26	16,0	dnc	0,0	dnc	0,0	7	17,0
33	TRENTESAUX Gery	FRA428	SN trinité	33,00		9	33,0	dnc	0,0	dnc	0,0	dnc	0,0
34	HOLLANDER Hannes	GER1075	GER	32,00		dnc	0,0	dnc	0,0	1	32,0	dnc	0,0
35	TABB David	GER818	GER	30,00		12	30,0	dnc	0,0	dnc	0,0	dnc	0,0
36	VERNES Cyrile	FRA395	SR Douarnenez	28,00		14	28,0	dnc	0,0	dnc	0,0	dnc	0,0
37	LAAMENS Gérard	NED318	NED	26,00		dnc	0,0	dnc	0,0	7	26,0	dnc	0,0
38	MOSS Andrew	GBR760	ROYAL CORINTHIAN YC	26,00		dnc	0,0	20	26,0	dnc	0,0	dnc	0,0
39	FERREIRA Rui	IRL103	GLANDORE HARBOUR Y C	25,00		dnc	0,0	21	25,0	dnc	0,0	dnc	0,0
40	TEETSOV Aurianne	FRA327	CV ARCACHON	24,00		dnc	0,0	33	13,0	dnc	0,0	13	11,0
41	SAUNDERS Tim	GBR806	SOUT CAERNARVONSHIRE YC	22,00		dnc	0,0	24	22,0	dnc	0,0	dnc	0,0
42	HANNANT Edwin	GBR729	MEDWAY YC	20,00		dnc	0,0	26	20,0	dnc	0,0	dnc	0,0
43	BRERETON Colin	GBR664	GBR	18,00		dnc	0,0	28	18,0	dnc	0,0	dnc	0,0
44	GENEST	GBR633	SR Douarnenez	18,00		24	18,0	dnc	0,0	dnc	0,0	dnc	0,0
45	PETERS James	GBR808	SCYC ABERSOCH	17,00		dnc	0,0	29	17,0	dnc	0,0	dnc	0,0
46	RAVACH Tanguy	FRA347	SR Douarnenez	17,00		25	17,0	dnc	0,0	dnc	0,0	dnc	0,0
47	HERPE Dominique	FRA276	Yacht club de la Baule	16,00		dnc	0,0	dnc	0,0	dnc	0,0	8	16,0
48	DEGRYSE Peter	BEL83	RNSYC OSTENDE	16,00		dnc	0,0	30	16,0	dnc	0,0	dnc	0,0
49	ENGSTFED Axel	GER1005	CKA	16,00		dnc	0,0	dnc	0,0	17	16,0	dnc	0,0

Coupe France Dragon 2023

			Cannes		Chp de France Douarnenez		Derby La Baule		Linkers Deauville		Douarnenez Classic		GOLD Cup Torquay		Régates Royales Cannes		GP Sud Dr port Camargue		Drag's Cup Cazaux	
	coefficient		1		1,6		1,3		1,3		1		1,4		1,3		1,3		1,3	
	Nbr de concurrents		23		32		35		22		11		49		38		17		13	
	NOM	TOTAL POINTS	PLACE	PTS	PLACE	PTS	PLACE	PTS	PLACE	PTS	PLACE	PTS	PLACE	PTS	PLACE	PTS	PLACE	PTS	PLACE	PTS
1	GOURLAOUEN Frédéric	400,10		0,0	11	144,0	3	127,4	10	118,3	3	98,0		0,0				0,0	2	128,7
2	BREGER Jean	396,90		0,0	13	140,8		0,0	9	119,6		0,0		0,0	21	104	4	126,1	1	130,0
3	BIDEAU René	384,60		0,0	15	137,6	9	119,6		0	5	96,0		0,0				0,0	3	127,4
4	CHAUVIN Hervé	383,70	21	80,0	18	132,8	16	110,5	4	126,1		0,0	33	95,2	25	98,8	9	119,6	5	124,8
5	LATHIOOR Alain	381,70		0,0	16	136,0	10	118,3	3	127,4		0,0		0,0	12	115,7		0,0		0,0
6	LE BLANC Antoine	362,70		0,0		0,0	6	123,5		0		0,0		0,0	14	113,1		0,0	4	126,1
7	ROSSIGNOL Philippe	361,70		0,0	22	126,4	18	107,9	12	115,7	6	95,0		0,0				0,0	9	119,6
8	LE BIHAN Francis	361,00		0,0	20	129,6	25	98,8		0		0,0		0,0	34	87,1	12	115,7	12	115,7
9	Normand Christian	344,40		0,0	19	131,2	22	102,7		0		0,0		0,0	22	102,7	16	110,5		0,0
10	ACKER Renaud	336,20		0,0	26	120,0		0,0		0	7	94,0		0,0				0,0	7	122,2
11	HAMMEL Thiérry	239,20		0,0		0,0		0,0		0		0,0		0,0			7	122,2	11	117,0
12	VERNES Cyrile	238,20		0,0	14	139,2		0,0		0	2	99,0		0,0				0,0		0,0
13	CHAREE Christian	228,00		0,0	30	113,6		0,0		0		0,0		0,0			13	114,4		0,0
14	BLANC Gérard	207,50	17	84,0		0,0		0,0		0		0,0		0,0	6	123,5		0,0		0,0
16	PERROT Pierre	205,20		0,0	29	115,2		0,0		0	11	90,0		0,0				0,0		0,0
17	TEETSOV Erick	202,80		0,0		0,0	33	88,4		0		0,0		0,0				0,0	13	114,4
18	PROUST Virginie	201,00		0,0	31	112,0		0,0		0	12	89,0		0,0				0,0		0,0
19	TRENTESAUX Gery	147,20		0,0	9	147,2		0,0		0		0,0		0,0				0,0		0,0
20	GUILLOU Gauthier	127,40		0,0		0,0		0,0		0		0,0		0,0	3	127,4		0,0		0,0