



Photo Pierre Olry.

Madame Rodde à la barre de son Caneton Monotype.

ASSOCIATION DES PROPRIÉTAIRES DE CANETON

7, Avenue Albert Joly

MAISONS-LAFITTE (S.-et-O.)

Caneton Monotype

Plans d'Eugène CORNU

Supplément à l'ouvrage de

G.-P. THIERRY

Construis toi-même ton Caneton

PAR J.L. BUIRE

EDITIONS MARITIMES ET D'OUTRE-MER

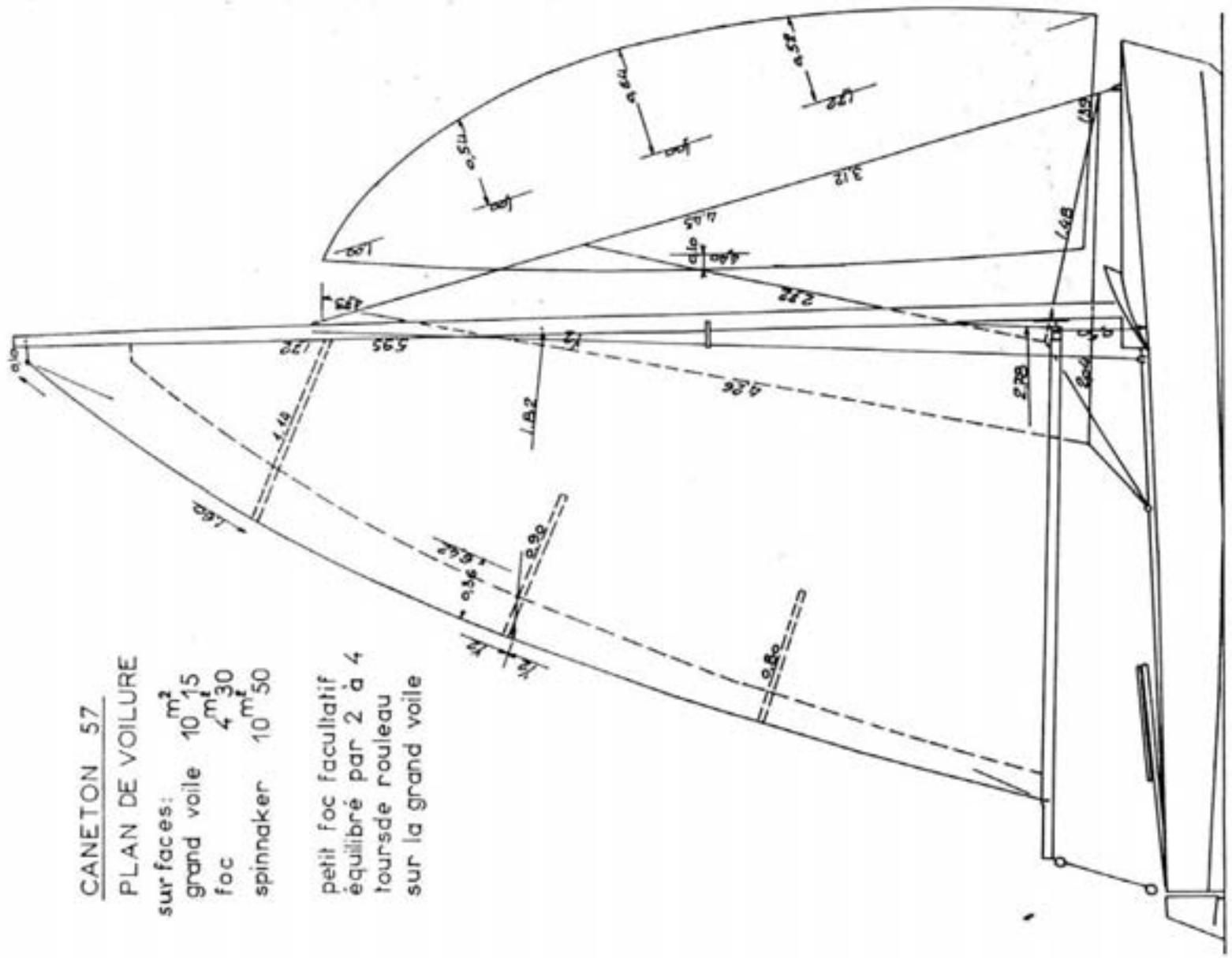
17, Rue Jacob, PARIS (VI^e), 1963

CANETON 57

PLAN DE VOILURE

surfaces: m²
 grand voile 10,15
 foc 4,30
 spinnaker 10,50

petit foc facultatif
 équilibré par 2 à 4
 toursde rouleau
 sur la grand voile



JLD.

LE CANETON

Le CANETON MONOTYPE, de l'architecte E. CORNU, fut adopté par l'AS.PRO.CA. en 1957, pour prendre la relève de la grande lignée des Canetons « Restrictions ». L'Association décidait simultanément de suspendre l'admission des bateaux construits selon l'ancienne conception, tout en déterminant les conditions dans lesquelles ceux qui étaient déjà immatriculés pourraient continuer à courir sous son emblème.

Le Caneton Monotype hérita naturellement des qualités traditionnelles de ses aînés et bénéficia, en outre, des progrès réalisés ces dernières années dans la construction et l'aménagement des dériveurs légers.

Bien que la série fasse preuve d'une activité régatière soutenue, le Caneton ne se présente pas comme un bateau de pure compétition. C'est un dériveur d'une excellente stabilité, remontant bien au vent. Son poids et ses dimensions, tout en permettant son transport facile sur remorque, le rendent particulièrement confortable et favorable à la promenade familiale avec des équipiers supplémentaires. Les déflecteurs, amovibles dans la version bois, ont été intégrés à la coque dans la version plastique. Le bateau reste ainsi absolument « sec » dans le clapot, avantage très appréciable pour le focquier.

Un autre élément de confort réside dans le plancher, sensiblement horizontal : il préserve les équipages des bains de pieds prolongés, notamment par temps de pluie, quand l'eau s'accumule au fond de la coque.

En régate, il est rapide et évolutif, sans toutefois exiger des qualités athlétiques exceptionnelles.

Le Caneton est construit soit en contreplaqué bakélinisé, collé sur membrures, soit en stratifié de polyester. Cette dernière formule qui connaît un remarquable succès, n'a pas ralenti pour autant la construction en bois, car celle-ci conserve l'avantage d'un prix de revient plus bas.

Quant à la construction « amateur », elle continue à susciter de nombreuses vocations canetonistes.

La voilure, dont la couleur peut être librement choisie, est en tergal.

Terminons en soulignant que l'AS.PRO.CA., créée en 1932, a déjà fêté son trentième anniversaire.

Elle continue à grouper tous les propriétaires de Canetons, et elle s'attache à développer entre eux une bonne et saine amitié sans laquelle il n'est pas de vraie joie sportive.

La construction du Caneton peut se diviser en sept phases distinctes, qui devront être réalisées complètement avant de passer à la suivante :

Ces phases sont :

- I. — *Etude de la construction.*
- II. — *Approvisionnement du chantier et de l'atelier.*
- III. — *Construction des Prés-ensembles.*
- IV. — *Montage du châssis et préparation de l'atelier.*
- V. — *Montage et assemblage de la coque.*
- VI. — *Aménagement de l'intérieur.*
- VII. — *Finition de la coque.*

I. — Etude de la construction

Avant tout, être persuadé de la réussite. Car si tu as décidé de construire ce beau bateau, tu dois souhaiter plusieurs satisfactions :

Le plaisir de faire TON bateau,

Le plaisir de naviguer,

L'espoir de voir récompenser par de nombreuses coupes TES exploits sportifs.

Le plaisir, dusse ta modestie en souffrir, de voir TON bateau admiré de tes camarades et caressé par leur femme.

Et si tu n'es pas encore mûr pour ressentir ces espoirs, ne doute pas qu'au fur et à mesure de la construction, tu y penseras.

Car déjà tu es impatient de voir se constituer TA coque, se bomber TON pont, se former TES caissons, et de mettre au point mille petits détails d'accastillage qui feront de ce bateau TON Caneton.

Mais parlons de cet enfant et des moyens mis à ta disposition pour mener à bien ce chef-d'œuvre.

1° Tu devras te mettre en rapport avec l'AS.PRO.CA. pour obtenir le dossier de plan de l'architecte E. Cornu. A cette fin tu écriras au Président de l'Association, 7, Avenue Albert-Joly, Maisons-Laffitte (S.-et-O.) en joignant un mandat de 40 F.

2° En possession des plans, tu dois les étudier minutieusement. Tu rechercheras le point obscur, le détail trouble, bref, la colle qui doit te permettre de mettre dans l'embarras...

3° Les constructeurs amateurs de la région, que tu ne manqueras pas d'aller visiter. Leurs adresses te seront communiquées par l'AS.PRO.CA.

Tu dois rendre visite à ces confrères pour trois raisons :

a) Pour leur accueil ;

b) Pour leur poser les questions embarrassantes que tu auras préparées. L'amour-propre les obligera à y répondre.

c) Pour lier cette amitié qui règne entre tous les canetonistes et en particulier entre les chantiers amateurs.

Mais attention, tu ne dois pas désarmer après cette première visite. Tu seras submergé par une foule de détails, sous laquelle la volubilité de ton ancien va te noyer. Empoche et mets ton mouchoir par-dessus.

Deux mouchoirs, car ces détails déborderont et sur le moment te paraîtront superflus. Mais tu seras bien heureux un jour, devant ton chantier, de les sortir de ton gousset et de les employer (et sans droit d'auteur).

4° De retour chez toi, tu classeras les informations. L'étude des plans et les conseils que tu auras accumulés, devront te permettre de dresser la nomenclature du matériel que tu dois approvisionner.

Cette nomenclature est très importante.

L'établissement de celle-ci l'obligera à lire et relire le cahier des charges, à consulter les plans, et c'est déjà la moitié du travail de fait, car alors TON Caneton (c'est déjà ton bateau) n'a plus de secret pour toi. Tu connaîtras mieux que l'architecte (faites pardon, Monsieur Cornu) les subtilités du couple 2, la complexité de la varangue 7, la position exacte de l'étambrai, les détails de construction du puits de dérive.

Tout cela tu dois le connaître à fond.

II. — Approvisionnement du chantier

Tu abordes là un chapitre qui peut paraître simple, mais qui te réserve beaucoup d'inquiétude. Il faut considérer deux points essentiels :

- Les matériaux employés,
- Le lieu et la manière de les mettre en œuvre.

a) Les matériaux.

Le bois : Tu dois approvisionner le sapin, le chêne, l'acajou, le contre-plaqué.

Si tu habites Paris ou la région parisienne, tu pourras trouver les bois nécessaires chez les grossistes groupés autour de la porte de Montreuil à Paris.

Tes craintes en pénétrant dans ces importants chantiers seront vite dissipées. Tu y verras des billes énormes des bois les plus rares. Tu trouveras, au milieu de ces montagnes de planches, la pièce qui te convient. Tu trouveras aussi beaucoup de gentillesse et de compréhension auprès de ces spécialistes du bois, que je suis heureux de saluer ici.

Si tu ne peux corroyer ton bois (c'est le terme) tu pourras l'adresser au menuisier le plus proche. Celui-ci te fournira les pièces équarrées dont tu as besoin. A toi de les tailler, les ajuster, les poncer en suivant ton programme de construction.

b) Le contre-plaqué :

Il faut approvisionner les feuilles suivantes :

Contre-plaqué épaisseur	4 mm	.....	2	panneaux	.....	3,15 × 85 cm.
»	»	6 mm	.....	2	»	..... 2,50 × 122 cm.
»	»	6 mm	.....	2	»	..... 5,55 × 122 cm.
»	»	15 mm	.....	1	»	..... 1,00 × 200 cm.

Qualité Marin ou Hydro 6 mm 5 plis.

Voici les adresses des fabricants de contre-plaqué :

Allain et C^e, Le Vanneau (D.-S.)

Océan, 33, rue Faidherbe, Paris (11^e)

Leroy, 62, rue de Buzenval, Paris (20^e).

S.N.B.C.C., Boulevard Vincent-Gache, Nantes (L.-Atl.)

Luterma, 4, rue du Fort, Clichy (S.)

103, rue de Charenton, Paris.

c) Les petits fournitures.

Puis il te faudra trouver de quoi assembler les éléments. Ici encore se posera pour toi un choix difficile. Quand tu recevras l'avis de l'un, les critiques de l'autre, la cinquième personne consultée te laissera dans l'incertitude et tu ne sauras plus du tout ce que tu dois adopter.

Balaie tout ça, car je sais par expérience que tous les clous, galvanisés ou cuivre, toutes les colles Marines, Mélécol ou Uréformol sont valables.

Tout ce que tu pourras entendre est l'avis dicté par la facilité plus ou moins grande, de chacun, à se procurer tel clou ou telle colle.

Toutefois, tu ne devras en aucun cas employer conjointement des clous cuivre et des clous galvanisés. Attention au phénomène d'électrolyse. Ton bateau n'est pas une centrale électrique.

Et maintenant où vas-tu construire ton Caneton ?

La première phase du travail, beaucoup de sciure et de copeaux ne demande que peu de place. (N'importe quel coin de sous-sol ou de garage peut convenir à la construction des prés-ensembles que nous verrons tout à l'heure).

Mais tu dois envisager le moment où tu assembleras les éléments qui auront été préparés. Il faut alors une surface libre de 6 mètres sur trois. Si tu peux disposer d'un local chauffé en hiver, c'est parfait. L'emploi des colles nouvelles exige des températures de l'ordre de 15 à 20 degrés.

Et maintenant parlons construction.

III. — Les prés-ensembles

Il s'agit pour toi de constituer un « KIT ». Tailler et découper les pièces que tu ne pourras te procurer.

Le travail va donc commencer par un labeur très ingrat. Beaucoup de temps sera passé à tailler et poncer sans que tu ne vois apparaître la moindre forme de caneton. **ET C'EST LA QU'IL NE FAUT PAS FAIBLIR.**

Pourtant cette préparation est des plus importantes, car si toutes les pièces sont parfaitement exécutées, l'assemblage se fera avec une facilité qui te surprendra.

Comme dans tout montage, tu devras avoir 3 plans de référence :

- 1° la ligne de référence horizontale passant sur le puits de dérive ;
- 2° les plans de référence verticaux correspondant aux couples 1 - 2 - 3 - 4 - 5 - 6 - 7 - 8 et 9 ;
- 3° l'axe de symétrie du bateau.

Pour le tracé de certaines pièces tu dois également constituer un gabarit de quille.

Ce gabarit servira à conserver une courbure définitive que tu retrouveras sous le puits de dérive au fur et à mesure de sa constitution (voir planche 1). Tu porteras dessus avec soin les couples de 1 à 9 et tu y traceras la pente de l'Etrave.

Le contre-plaqué.

Te voici devant les feuilles de contre-plaqué.

Tu dois trouver dans les deux feuilles de $2,50 \times 1,22$ de 6 mm d'épaisseur les pièces suivantes :

- a) les 2 moitiés de pont,
- b) les 2 flancs du puits de dérive, dont la courbe inférieure est relevée sur le gabarit (fig. 1) en faisant coïncider les lignes de référence et les sections 4 - 5 et 6.

c) les cloisons des couples 4 et 8.

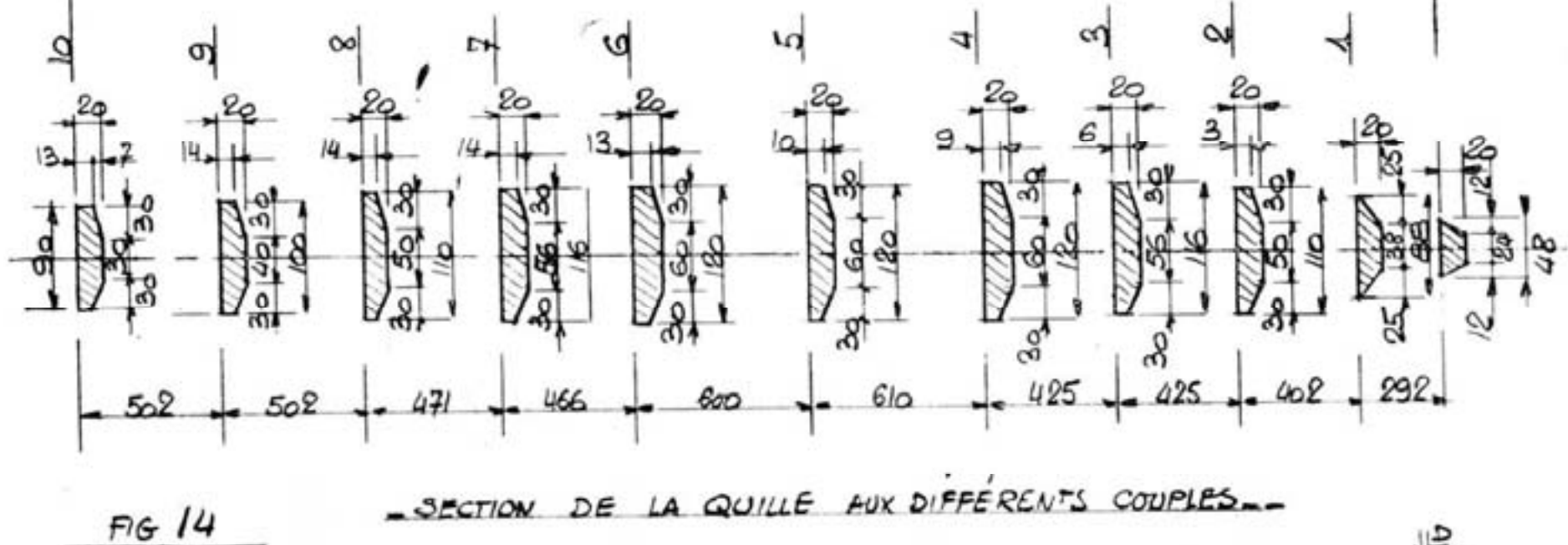
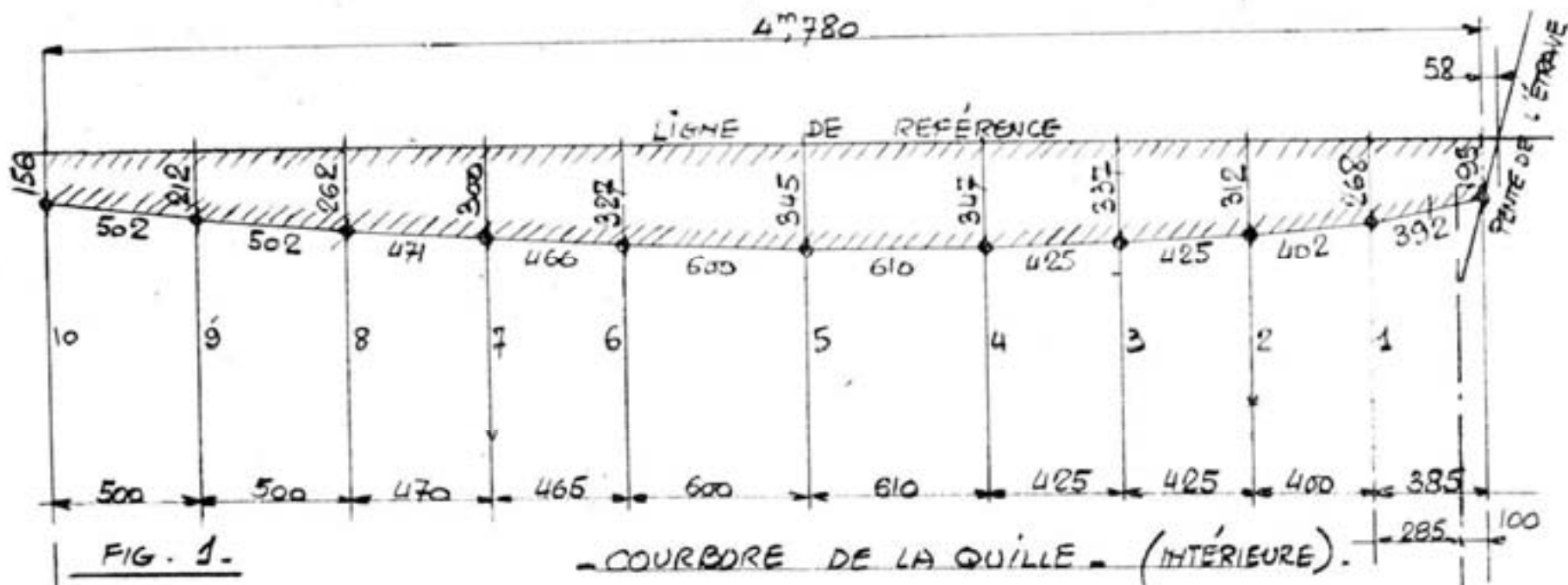
La cloison du couple 4 peut être en deux parties. Le joint vertical se trouvant dans l'axe du bateau.

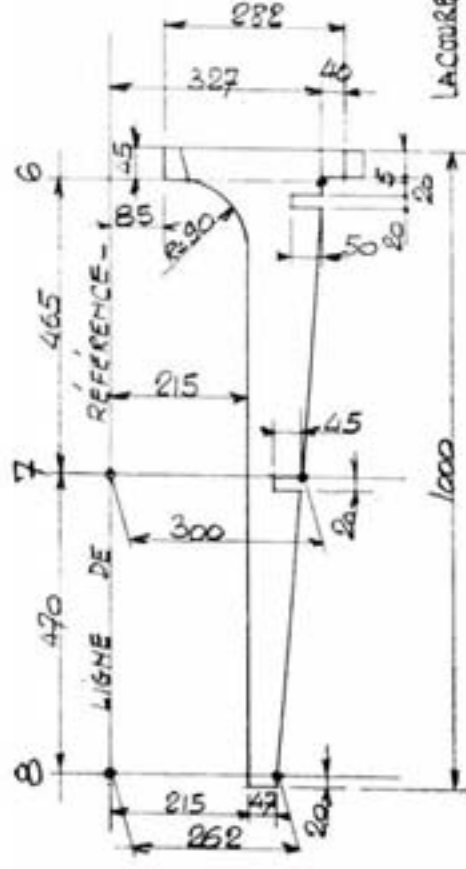
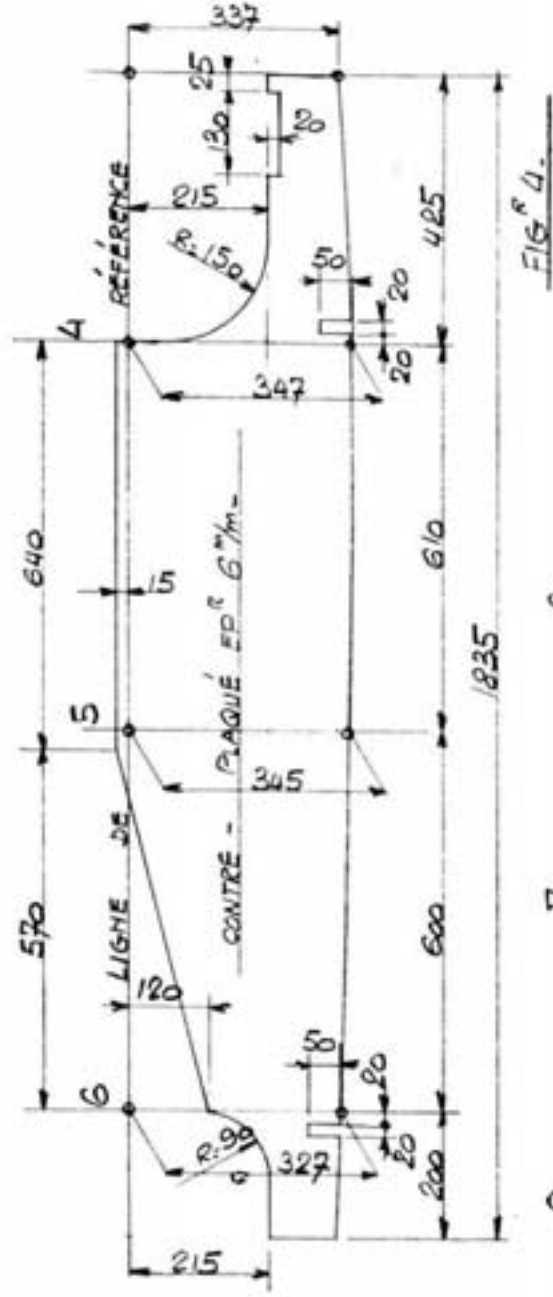
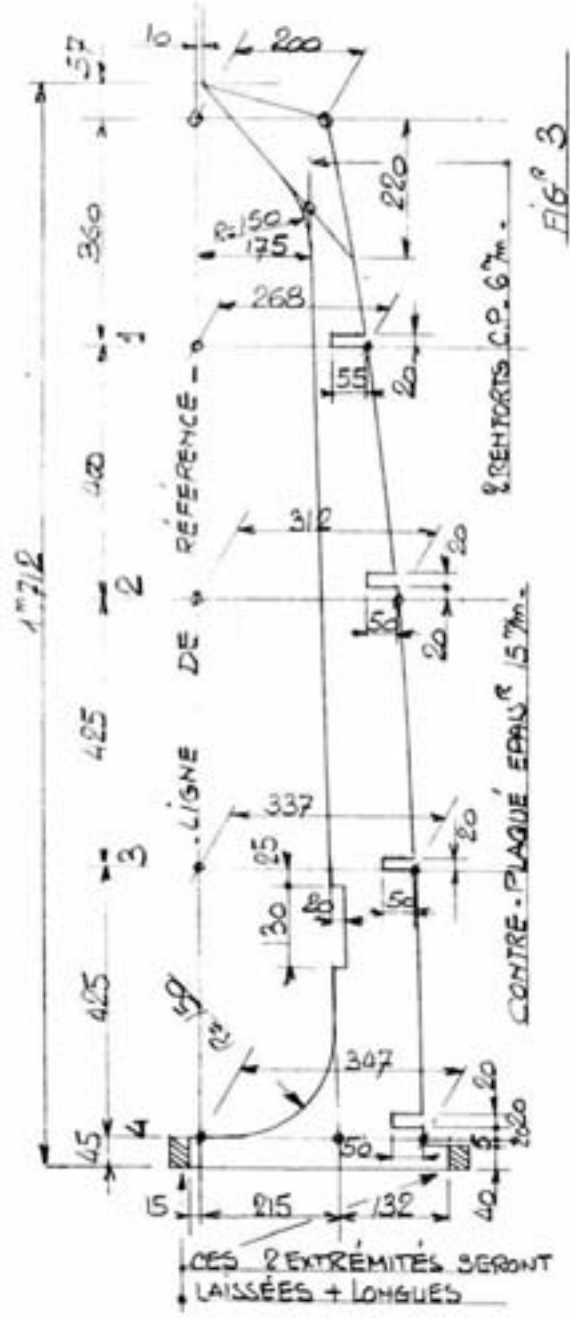
d) les goussets de construction des couples.

Les dimensions de ces goussets sont à relever à l'échelle sur le plan de coupe grandeur nature fourni avec le jeu de plans de l'AS.PRO.CA.

Pour ces goussets, je te conseille de découper, dans du carton, un gabarit que tu reporteras sur ta feuille de contre-plaqué, sur les chutes existantes entre les pièces principales.

e) les goussets avant de la carlingue (fig. 3).



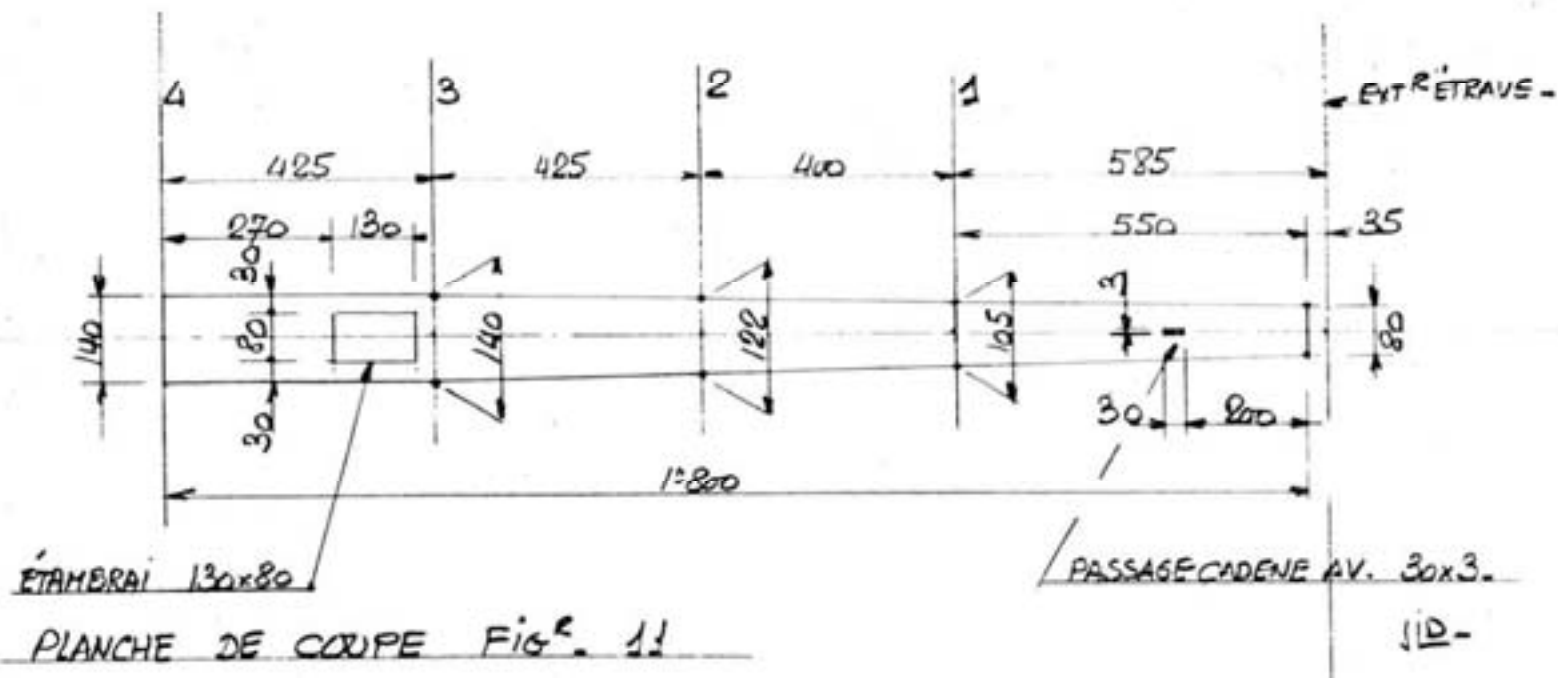


PIÈCES DE CONSTITUTION
DE LA CARLINGUE
DE L'ÉTRAVE AU 8

LA COURBURE DE QUILLE EST DONNÉE
PAR LE GABARIT DE LA FIG. 1.

CONTRÉ-PLAQUE ÉP^r 15^m - FIG. 5.

- Dans le contre-plaqué Marin de 15 mm, tu découperas :
- f) la partie avant de la carlingue entre 4 et 1 (fig. 3) ;
 - g) la partie arrière entre 6 et 8 (fig. 5) ;
 - h) les cintres de caisson (fig. 4).



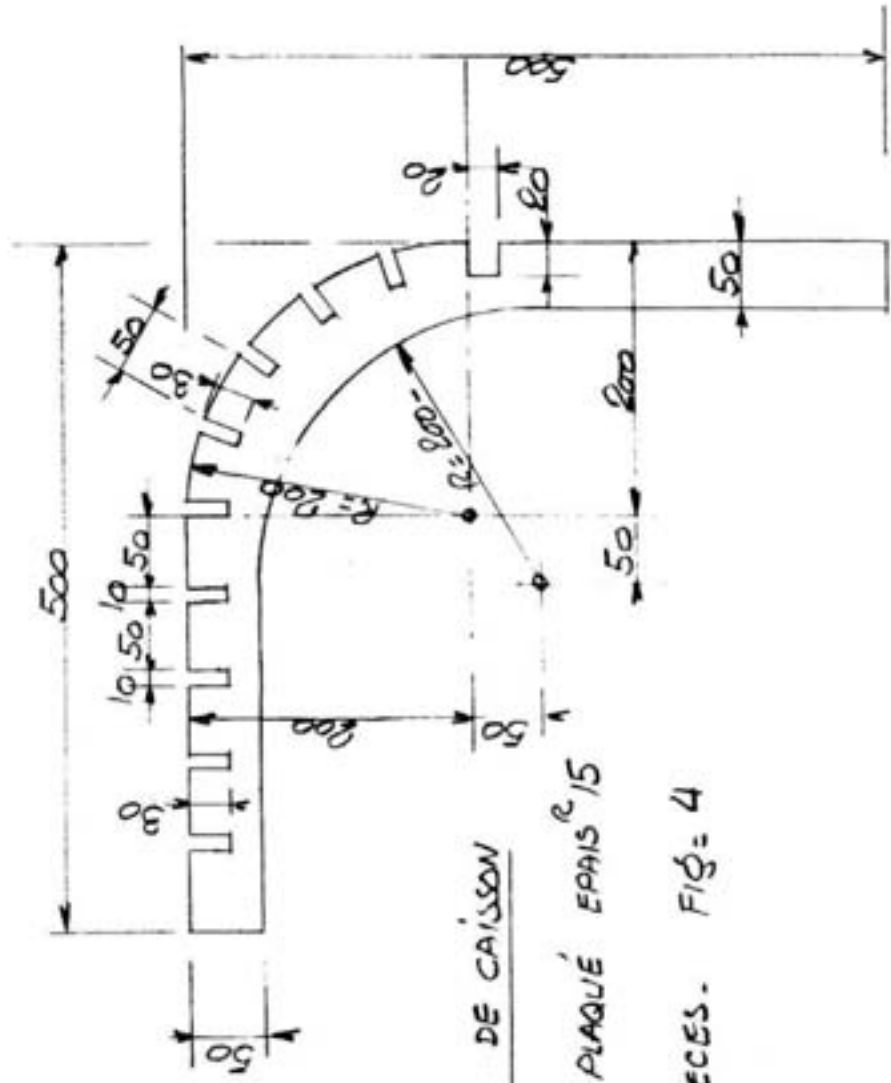
PIÈCES DE BOIS NÉCESSAIRES :

- a) L'étrave en chêne épaisseur 22 mm (fig. 6).
- b) Les varangues en frêne ou acajou épaisseur 20 mm à relever à l'échelle sur le plan de coupe.
- c) Les barrots des couples 1 - 2 - 3 et 4, en sapin épaisseur 20 mm (fig. 7 à 10).
- d) La planche de coupe en sapin épaisseur 15 mm (fig. 11).
- e) Le tableau arrière épaisseur 20 mm en acajou (fig. 12).
- f) Les jambettes de puits de dérive en frêne ou acajou, épaisseur 20 mm (fig. 13).
- g) La quille en chêne ou acajou, épaisseur 20 mm (fig. 14).
- h) L'étambot acajou, épaisseur 20 mm (fig. 15).

Voyons maintenant l'assemblage de ces éléments : *LE PUIITS DE DERIVE.*

Les flancs seront équipés des semelles, des jambettes et du raidisseur supérieur. Ceux-ci seront collés et cloués.

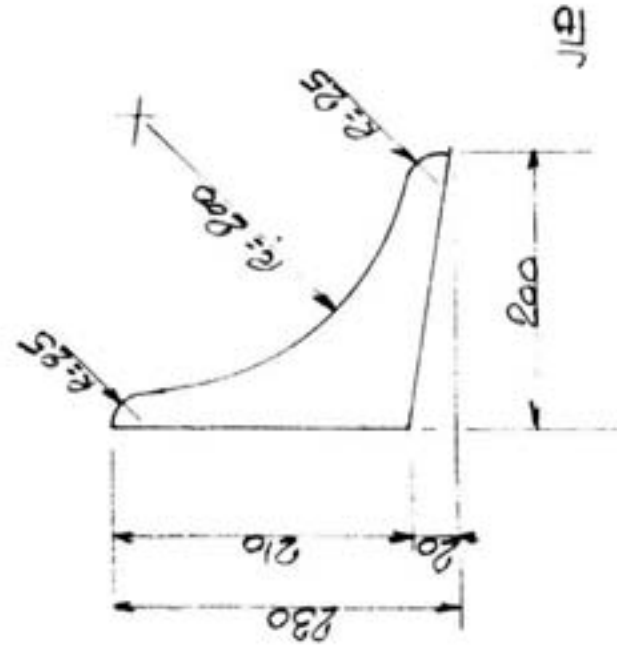
Tu assembleras ensuite un flanc avec les éléments avant et arrière de la carlingue. Avant de mettre en place le 2^e côté et de fermer ainsi le puits de dérive, TU PEINDRAS l'intérieur de celui-ci à deux couches d'une bonne peinture grasse.



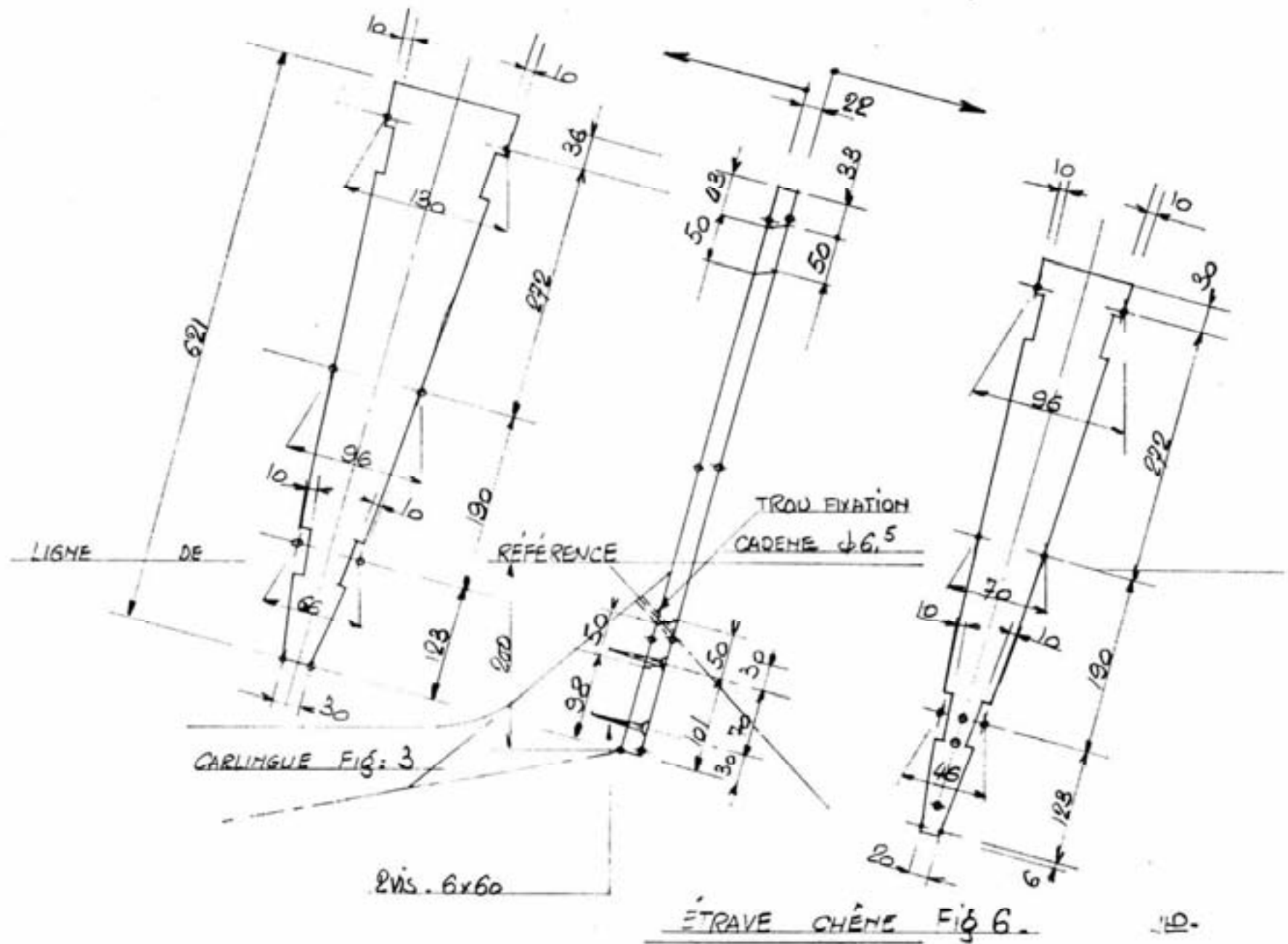
CINTRE DE CAISSON

CONTRE-PLAQUÉ ÉPAIS 15

6 PIÈCES. FIG. 4



ÉTAMBOT AKAIGU EP 207m. FIG. 15



Après collage, percer 4 trous aux angles du puits de dérive et boulonner celui-ci à l'aide de boulons de cuivre ou d'inox de 6 mm.

Les renforts en C.P. de 6 mm seront collés et cloués sur l'avant de la carlingue (fig. 16).

Voici constitué le puits de dérive. Les encoches existantes le long de la courbure de quille serviront à maintenir les couples à leur place lors du montage.

Il te reste à visser et coller l'Etrave en chêne (fig. 16) à l'extrémité avant, en respectant toujours la position de la ligne de référence.

COUPLES. — Tu assembleras les couples 2 - 4 - 5 - 6 et 8.

Pour cela je te conseille de tracer avec soin, sur une feuille de contre-plaqué, les pourtours de chaque couple. L'assemblage sera réalisé sur le tracé obtenu. De cette façon, tu seras sûr d'obtenir des couples rigoureusement symétriques.

Les goussets et varangues sont collés et cloués sur les membrures.

TABLEAU ARRIÈRE. — Celui-ci aura le pourtour renforcé par des membrures de 20/40. Je te conseille de ne faire les pentes de raccordement avec les bordés, que lorsque la carcasse de ton bateau sera montée.

IV. — Montage du châssis et préparation de l'atelier

Et te voici devant les prés-ensembles. Maintenant va commencer pour toi l'assemblage de la carcasse de ton bateau.

Il faut tout d'abord dresser le chantier.

Tu pourras le reporter à la perspective reçue avec le dossier des plans de l'AS.PRO.CA.

N'oublie pas que de ce chantier, doit pouvoir SORTIR ton bateau, celui-ci assemblé et bordé.

Il doit être facilement démontable. Si non, deux solutions s'offriront à toi : démonter ton bateau pour sortir ce satané châssis, ou naviguer à jamais les pieds tournés vers l'extérieur, dans l'eau.

Et ce n'est pas ainsi que l'on conçoit la navigation à bord de ce bateau.

Sur ce châssis, tu traceras avec soin l'emplacement des différents couples.

V. — Montage et assemblage de la coque

Montage des couples et de la carlingue sur le châssis.

Tu placeras tout d'abord sur chaque couple une traverse provisoire correspondant à la ligne de référence. Cette traverse reposant sur le châssis positionnera exactement en hauteur chaque couple. Tu engageras alors les couples à leur place, le puits de dérive dans l'axe du châssis. (Se reporter au croquis de montage du dossier de plan.)

Il te reste à coller et à visser ces différentes pièces entre elles.

Puis placer la quille, coller et visser.

Les semelles du puits de dérive auront avantage à être boulonnées sur la quille avec des vis de 6 mm pour obtenir un assemblage plus robuste.

Montage des serres de bouchain et des serres bauquières.

Partant du tableau arrière, monter les serres de bouchain, ajuster les encoches des couples au fur et à mesure du cin-

trage des lattes. Visser et coller. Il faut cintrer les deux serres symétriques ensemble pour éviter une déformation de l'ensemble. Sur l'étrave, l'assembler à mi-bois, dans les encoches préparées.

Mise en place de la fixation inférieure des caissons.

Ces deux pièces de bois de 60×20 sont destinées à recevoir la partie inférieure des caissons. Ils seront vissés et collés sur les couples et les cintres de contre-plaqué de 15 mm.

Ajustage des pentes de fond et de bordés.

Maintenant que la carcasse de ton bateau est constituée, il faut la terminer complètement pour la préparer à recevoir les bordés. Ne pas oublier de faire :

- 1° les anguillets ;
- 2° les ouvertures de vidanges de caisson ;
- 3° le trou de passage de l'axe de dérive.

Ajuster les pentes des couples et des serres pour recevoir le contre-plaqué.

Ajustage des panneaux.

Il faut commencer par les deux panneaux de fond. Tu les traceras grossièrement dans les deux feuilles de contre-plaqué de 6 mm, longueur 5,50.

Le plus simple pour ne pas faire d'erreur (et l'erreur ici coûte cher) est de prendre un vieux rouleau de papier peint pour faire, à l'exemple des couturières, un patron. Tu déroules le papier sur le bâti et tu prends le contour de la quille et du bouchain.

L'ordre des opérations d'ajustage sera le suivant :

1° Ajuster les deux fonds sur la quille, le long du talon. Les maintenir sur la quille par quelques vis de 3×15 . Appliquer la feuille sur la serre de bouchain et l'y maintenir par des vis. *Attention !* commencer cette dernière opération par l'arrière pour arriver sur l'étrave.

Vers l'étrave, tu auras du mal mais ça vient. Mouille le contre-plaqué et ta chemise si tu veux, mais ne mollis pas. Tous les canotons sont ainsi faits. Tu visseras le contre-plaqué sur la planche d'étrave en chêne, pour plus de facilité, avec des vis de $3,5 \times 25$.

- 2° Affecter le contre-plaqué sur le bouchain jusqu'au couple 3 (fig. 17).
- 3° Ici commence un travail délicat, mais maintenant rien ne te fait plus peur.

Il faut, à l'aide d'un guillaume, ajuster le contre-plaqué entre le 3 et l'étrave pour obtenir la forme (fig. 18).

Le bordé.

Présenter le bordé de l'arrière vers l'avant. Le maintenir par quelques vis jusqu'au 4. Maintenir le bordé sur l'arête du fond, entre 3 et l'étrave. Prendre alors une pointe à tracer et marquer l'arête A (fig. 19), retirer les bordés ainsi marqués et ajuster cette coupe suivant le tracé. Présenter à nouveau et rectifier si nécessaire. Positionner par vis jusqu'à l'étrave.

Collage des panneaux.

Les panneaux sont collés et cloués. Les clous sont espacés de 50 mm sur les lisses, de la quille de l'arrière jusqu'au 3, de 40 mm entre le 3 et l'étrave.

Pour les clous cuivrés, choisis des clous assez longs pour pouvoir les rabattre à l'intérieur, surtout dans les membrures et lisses en sapin. Dans les pièces en bois dur, tu devras percer un avant-trou pour chaque clou. Car tu auras beaucoup de difficulté à enfoncer un clou sans le tordre. Je t'assure que tu n'auras pas le temps de redresser ou arracher ces clous, lorsque la colle commencera à prendre.

— Pour les clous galvanisés en acier, aucune difficulté.

De toute façon, je te conseille de tracer sur les panneaux, l'emplacement de chaque clou. Cela l'évitera de perdre du temps au moment du collage, d'avoir un espacement régulier, et, si vous êtes deux à clouer, ce que je te conseille pour avoir un collage correct, d'arriver à votre rencontre sur la même ligne.

Le collage effectué, tu dois maintenant arraser les feuilles, faire le rayon sur le bouchain (1 cm.) et ajuster l'étrave.

Poncer la coque.

VI. Aménagement intérieur

Et voici le grand jour où tu retourneras la coque.

Tu verniras tout d'abord l'intérieur du pontage et des caissons avant de les refermer.

Et voici l'ordre des travaux d'aménagement :

1° Mise en place des barrots et de la planche de coupe.

2° Ajuster les panneaux formant le pont.

3° Montage des Cadènes avant et latérales. Celles-ci seront boulonnées dans la cloison du couple 4. La cadène avant sera boulonnée sur l'étrave.

4° Coller les panneaux de pont et les clouer comme pour les bordés. Ouvrir l'étambrai.

5° Alignement des cintres de caisson et collage de ceux-ci. Mise en place des lattes supportant le contre-plaqué de 4 mm constituant les caissons.

6° Ajustage des panneaux de caissons pris dans les feuilles de 4 mm.

Attention au développé de l'arrondi.

La largeur des feuilles permet tout juste de tirer le panneau nécessaire.

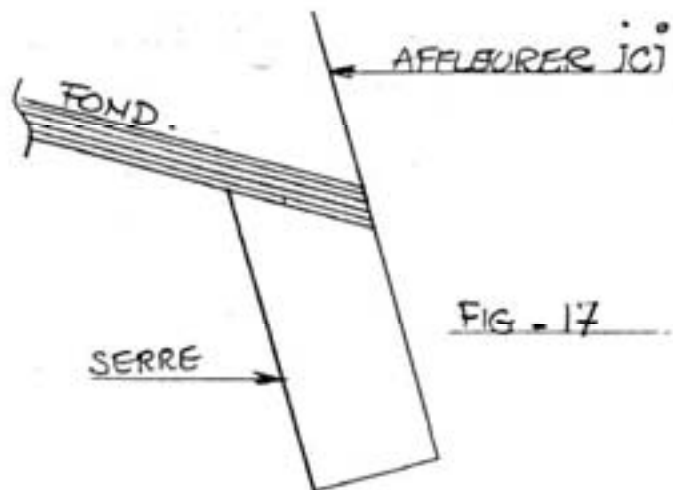
Coller et clouer sur les cintres, sur la pièce inférieure, sur la latte de 20×20 et sur la serre bauquière. Les clous toujours placés en quinconce et à un intervalle de 40 mm environ.

7° Tracer et découper les portes de caisson. Prendre dans les chutes de contre-plaqué de 4 mm les portes qui seront ajustées dans les ouvertures.

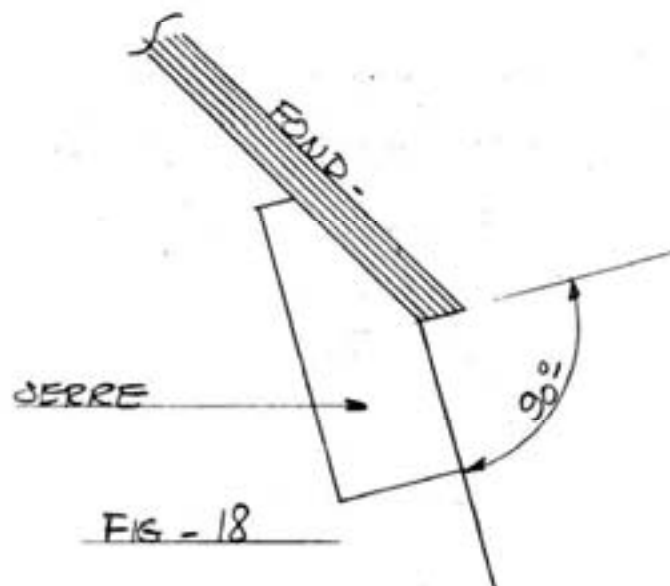
8° Il reste à fermer le puits de dérive par une planchette vissée sur la partie supérieure du puits.

9° Tu ajusteras ensuite les listons en les fixant par des vis de 4×40 , tous les 150 mm environ.

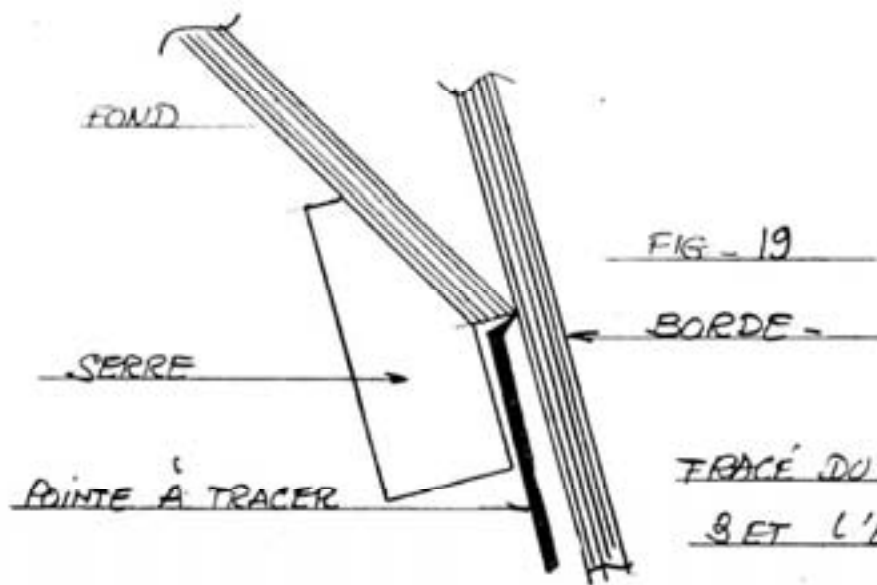
Les listons seront amincis sur 1 mètre vers l'étrave et légèrement vers l'arrière.



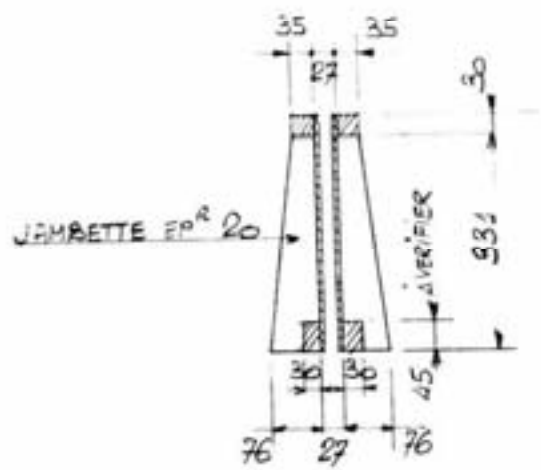
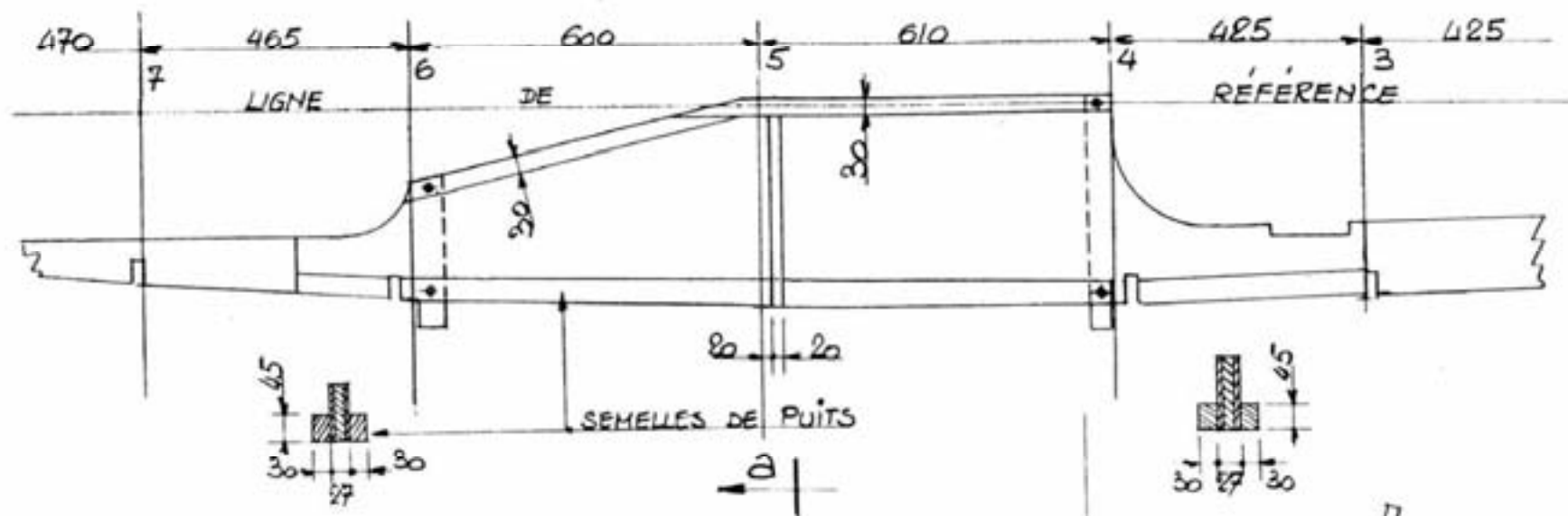
DU TABLEAU AU COUPLE 3 -



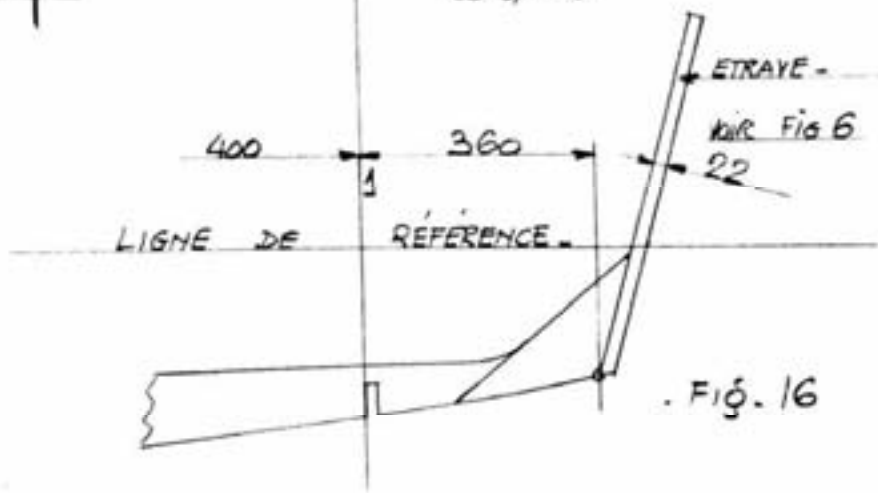
DU COUPLE 3 À L'ÉTRAVE



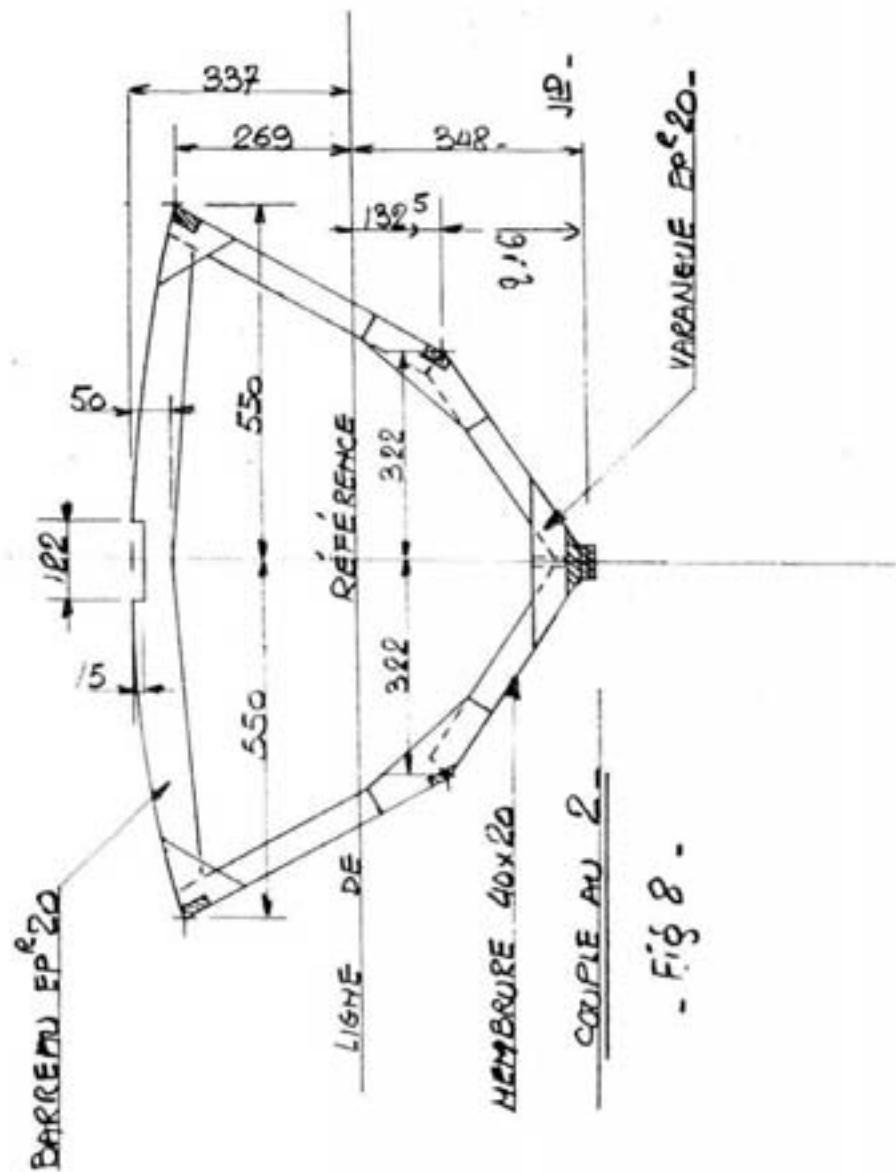
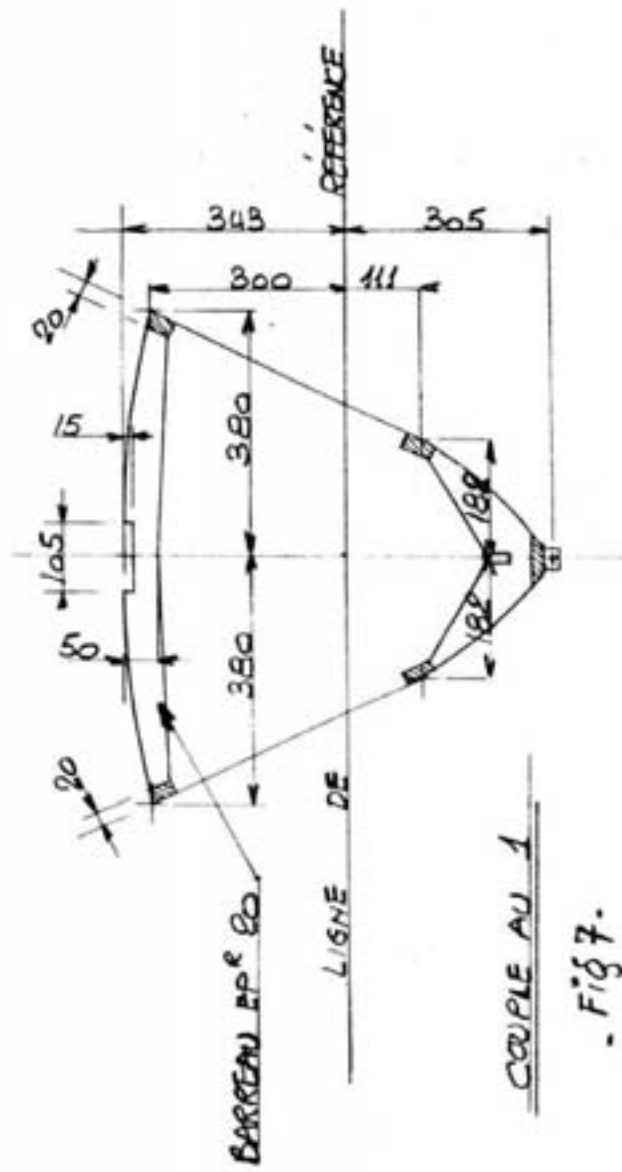
TRACÉ DU BORDE ENTRE
3 ET L'ÉTRAVE

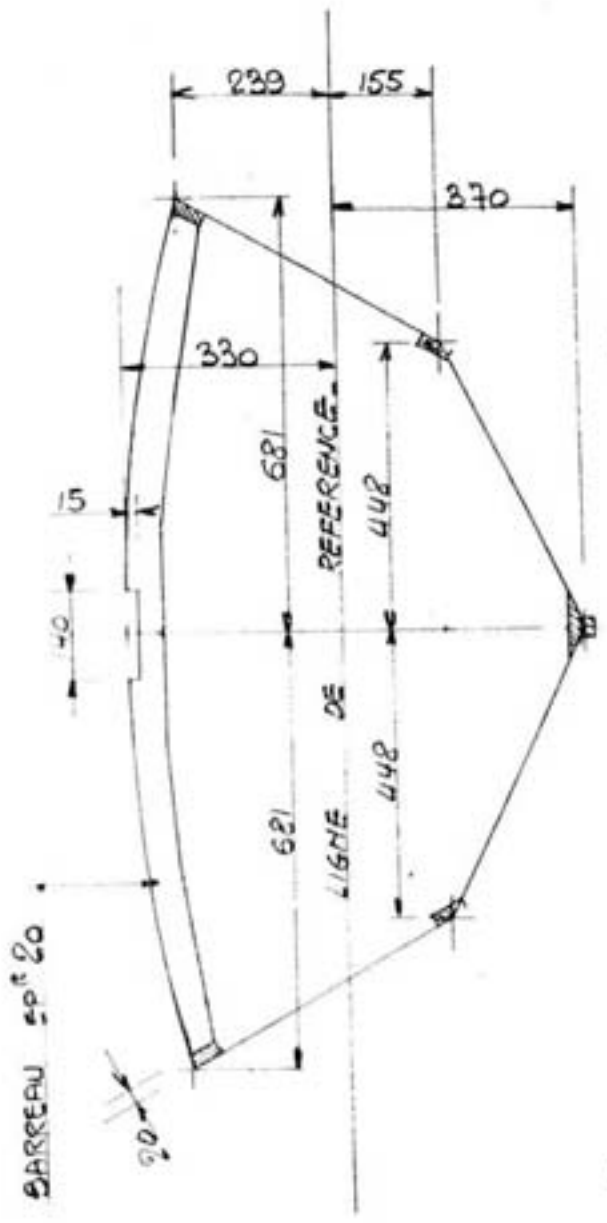


- COUPE A - Fig 13

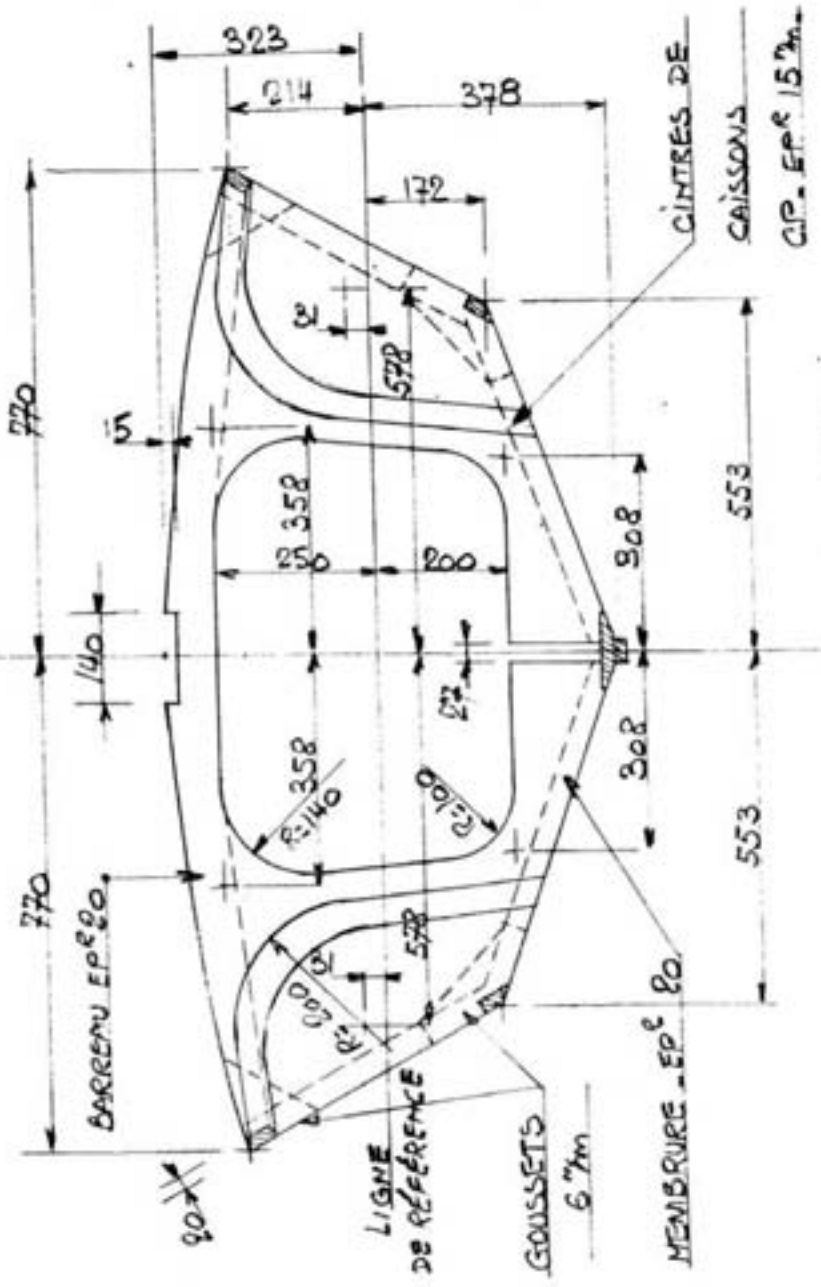


MONTAGE DE LA CARLINGUE ET DU PUIITS DE DÉRIVE.



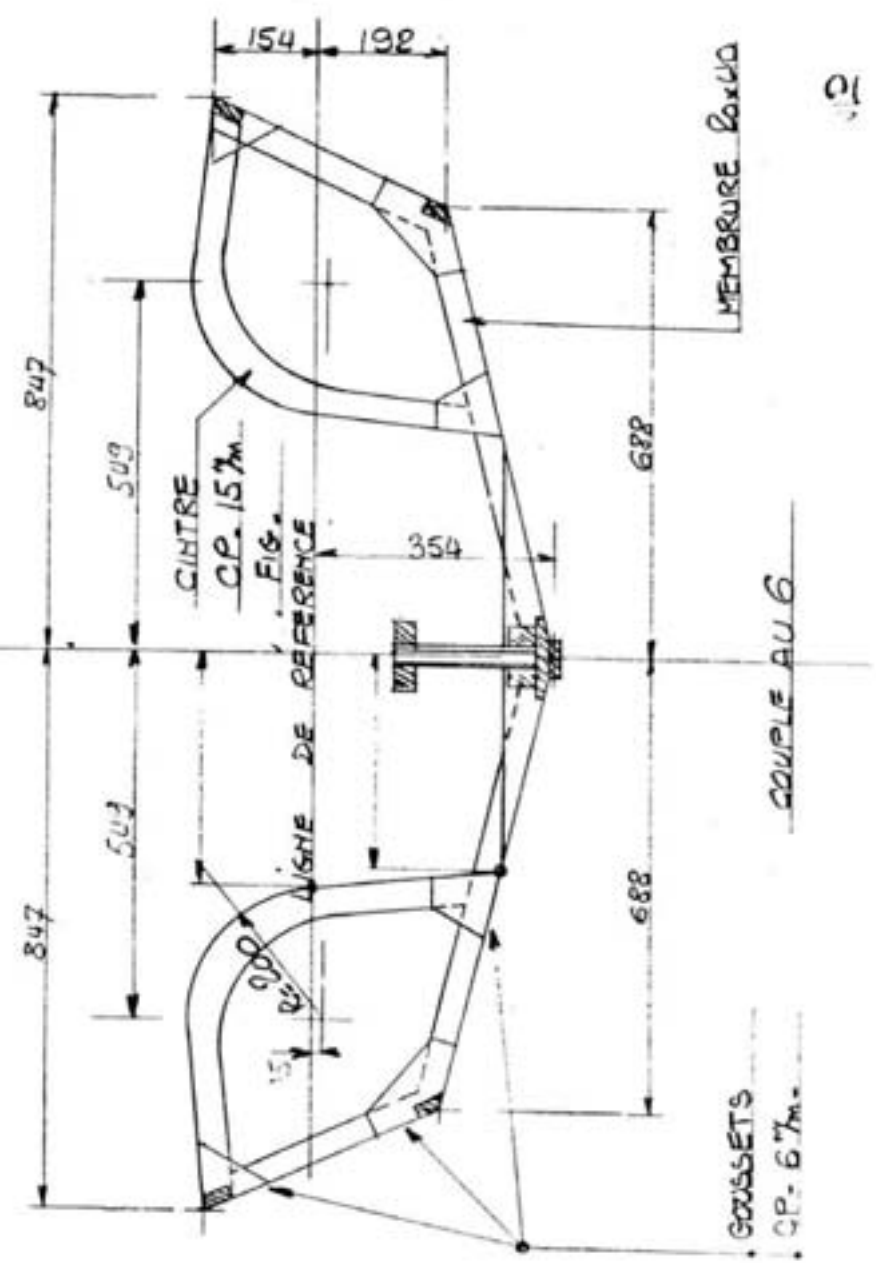
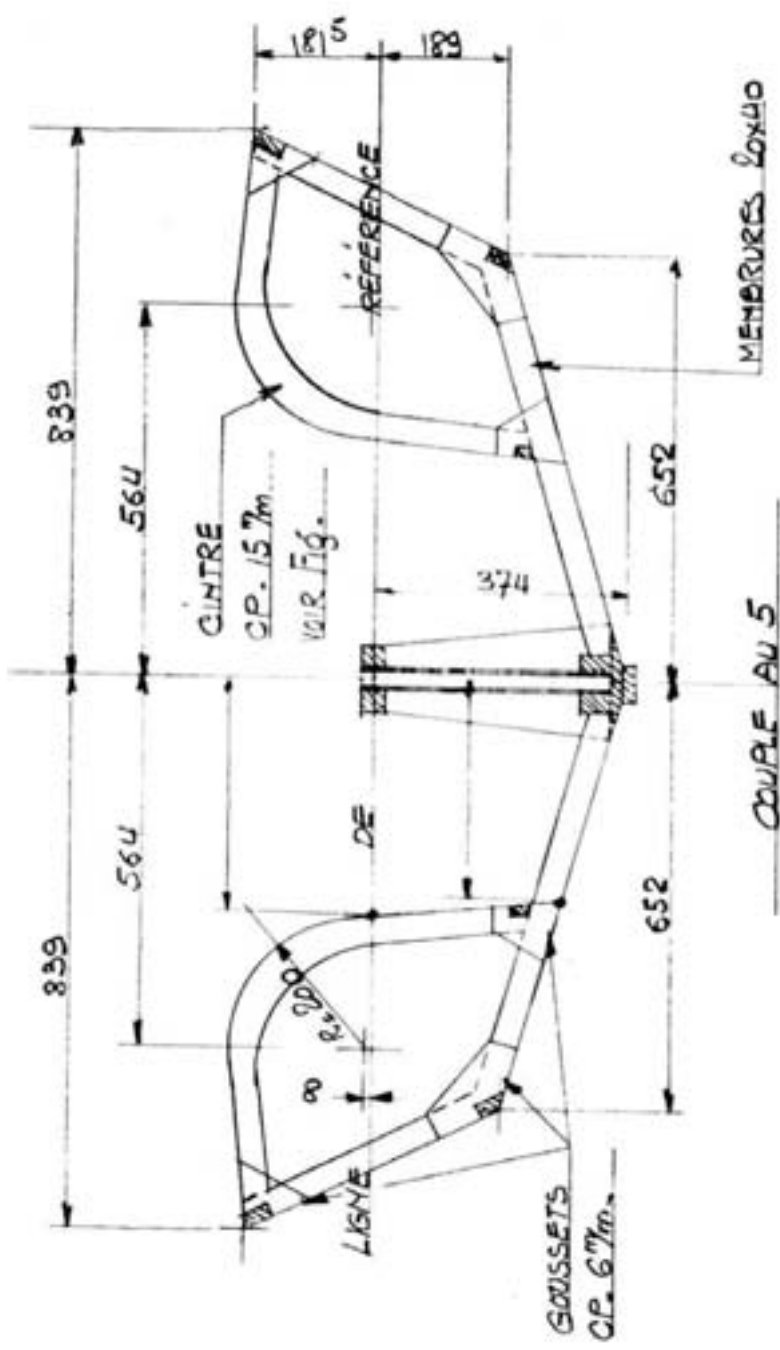


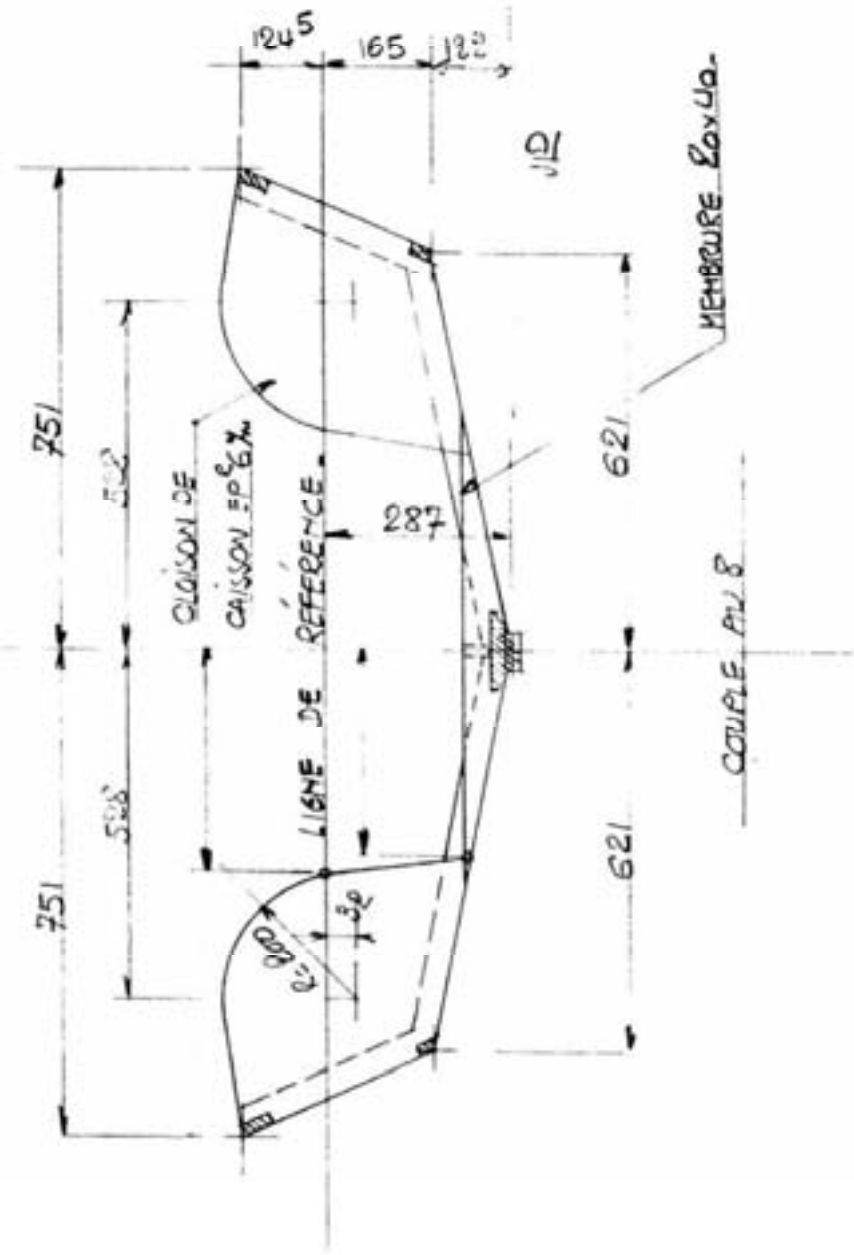
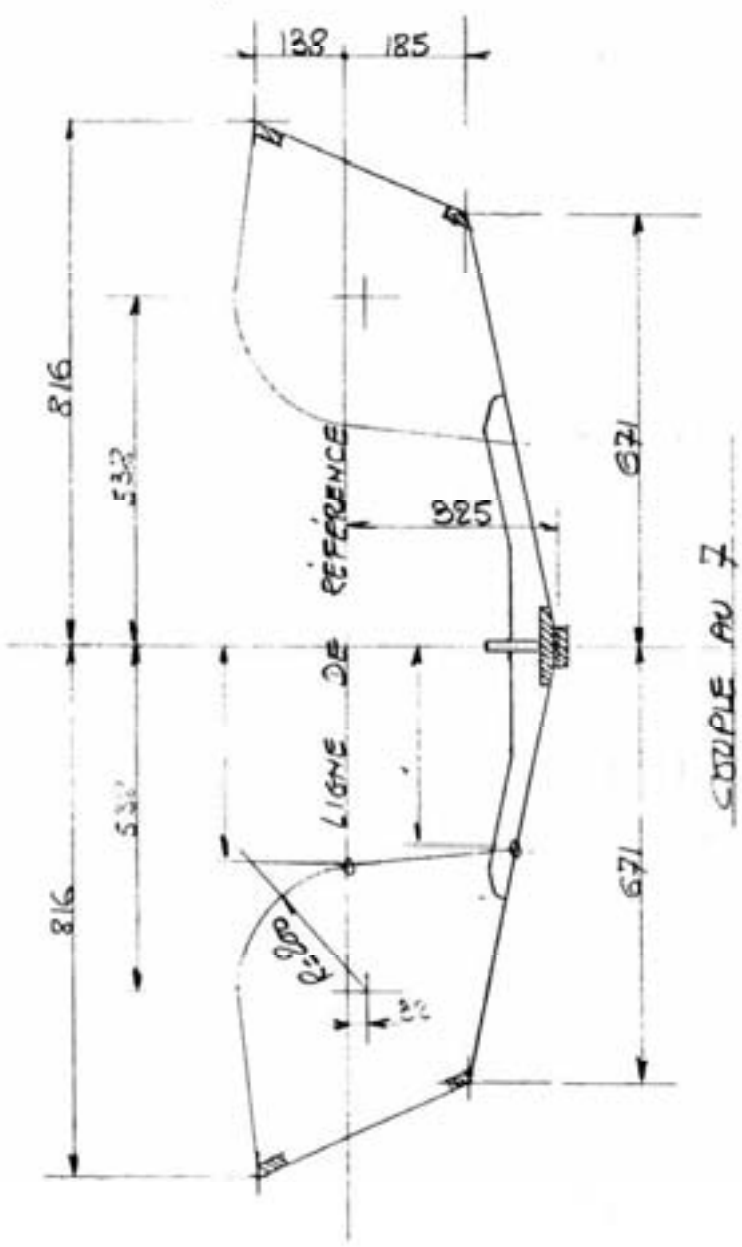
COUPLEAU 3 - FIG 9

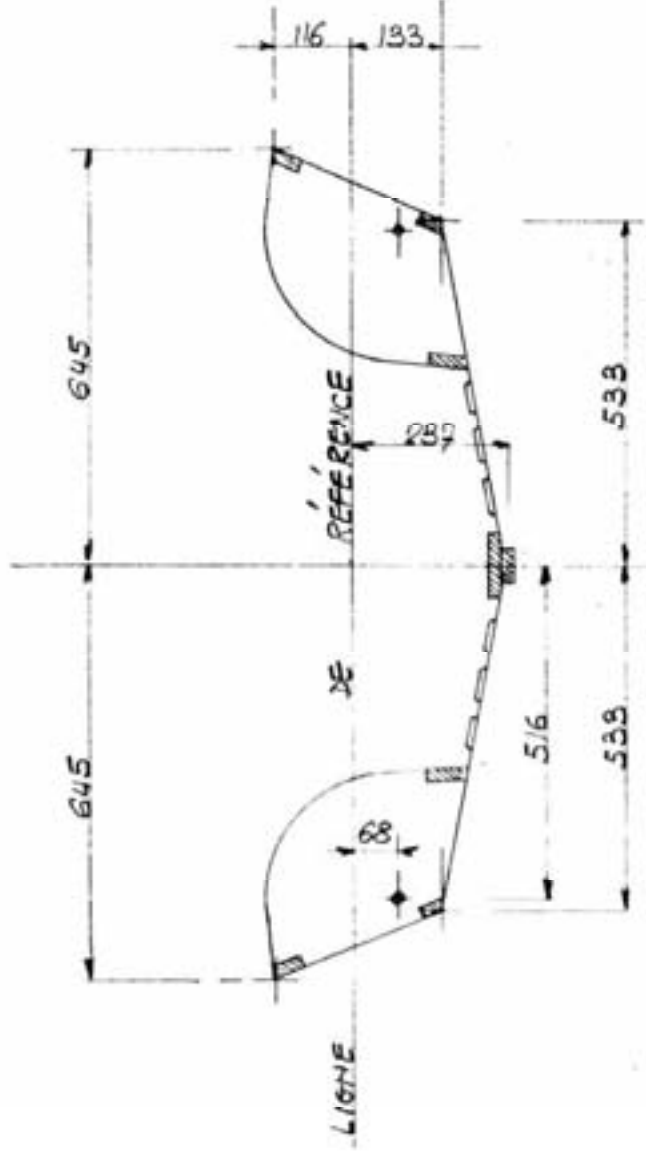


COUPLEAU 4 - FIG 10

J.D.







COUPE AU 9

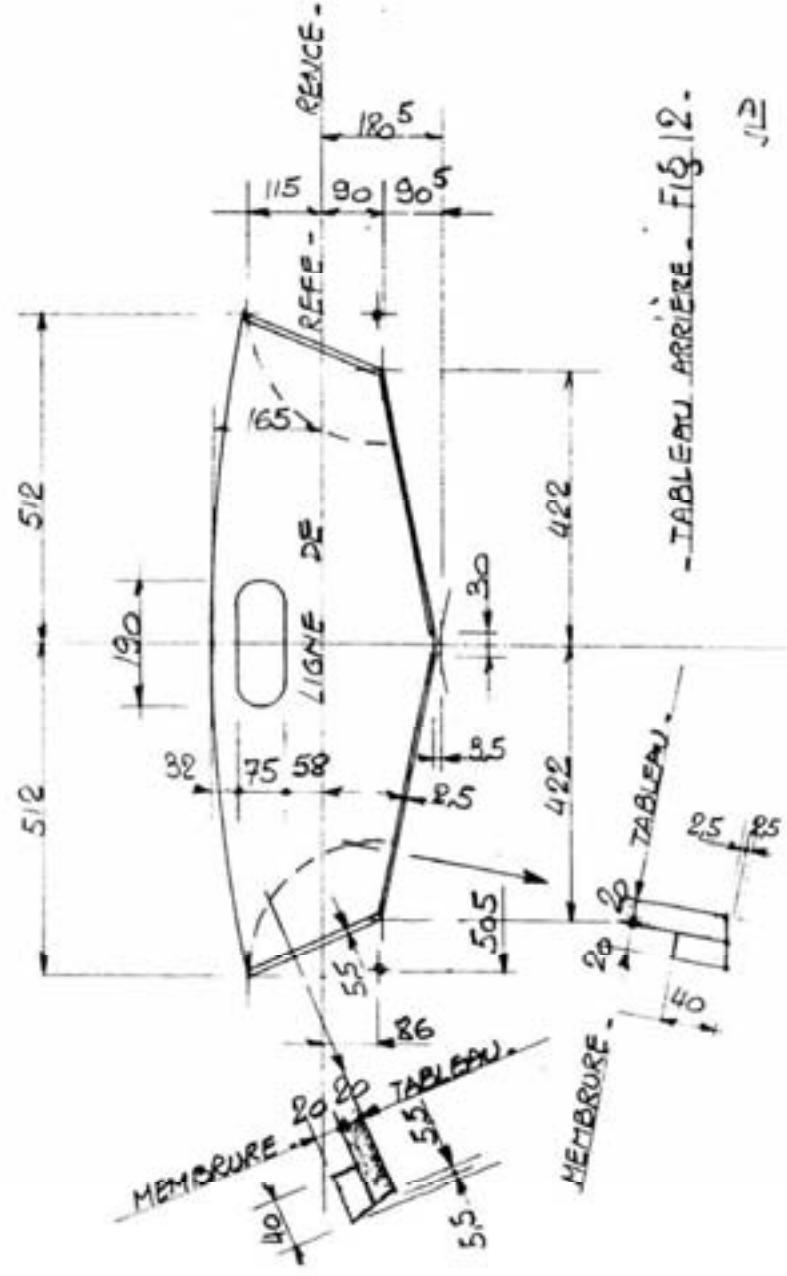


TABLEAU ARRIÈRE - FIG. 12.

J12

VII. — Finition de la coque

Ponçage vigoureux de toute la coque.

Vernissage et peinture. Là tu as le choix, pour la protection du bois, de tous les produits existants.

Je pense qu'un bon vernis plastique est parfait. Il offre l'avantage de résister parfaitement à l'eau de mer, d'être à la fois souple et difficile à rayer.

Il permet en outre de passer éventuellement à la peinture grasse, alors que l'inverse n'est pas valable.

VIII. Accessoires et mâture

La dérive pourra être en tôle d'acier de 6 mm ou en tôle d'alliage léger de 8 mm. Les dimensions en sont données par le plan du dossier de l'AS.PRO.CA. Les bords seront parfaitement profilés assurant ainsi une bonne pénétration dans l'eau.

Le safran sera réalisé en tôle d'acier de 4 mm d'épaisseur. La jauge autorise également le safran en bois de contre-plaqué de 25 mm. Les dimensions extérieures seront dans les deux cas identiques et conformes au plan.

Les têtes de safran doivent être modifiées par l'adoption du métal ou du bois. Dans le cas du safran en bois, tu pourras te procurer la tête en AG5 de chez Sautel, à Paris.

Attention pour l'adoption des dérives et safrans allégés, ne pas oublier que le poids minimum du caneton, voilure non comprise, doit être de 165 kg.

Mâture.

Partant du principe que les barreaux chevronnés pensent que la flexion de leur mât joue un rôle important dans les qualités ou les défauts de leur bateau, ton avenir sportif est engagé dans le choix que tu vas faire.

Choisis une des trois solutions qui s'offrent à toi :

1° La fabrication d'un mât et de la hôme.

En possession du plan de l'architecte, tu auras beaucoup de difficultés à trouver le spruce ou le sapin du Nord, sans nœud, qui te conviendront. Le travail de ces pièces est très délicat. Le mât devra rester droit en cours de fabrication et, c'est là une des choses les plus difficiles à réaliser.

2° La commande dans un chantier de ces espars.

Voici l'adresse des principaux chantiers que tu pourras consulter pour la fourniture de mât en bois :

Cavé, 120, quai d'Artois, Le Perreux (Seine).

Sampson, 139, quai du Pecq, Sartrouville (Seine-et-Oise).

Durif, à Veillac-Lanobre (Cantal).

3° Soit les mâts en alliage léger Navalinox, distribués par

Mallard, rue Glaudaz, Les Mureaux (Seine-et-Oise).

Marcopolo, 71, rue Fondary, Paris (XV^e).

Monthaillard, 15, rue Alex-Guimant, Boulogne-sur-Mer.

Les haubans et drisses. — Les haubans et l'étai avant seront faits avec du câble d'acier inoxydable de 3 mm de diamètre.

En voici les longueurs approximatives, ridoirs non compris :

Étai avant : 4 m. 70 — Haubans : 4 m. 65.

Les drisses seront constituées par un tronçon métallique passant sur les réas et fixées sur la tétière de la grand-voile à une extrémité.

Mais la navigation à voile devant pour toi se traduire par la participation aux régates, il te faut demander le certificat de jauge auprès de l'association. Ce certificat, qui reconnaît ton bateau comme monotype de la série des Canetons, est délivré par le jaugeur officiel de l'association. Ce certificat est obligatoire en régate.

Pour obtenir ce certificat, tu écriras à l'AS.PRO.CA, 7, avenue Albert-Joly, Maisons-Laffitte (S.-et-O.) en envoyant la demande de jauge qui était jointe au dossier de plans. Le numéro de voile te sera accordé après que le délégué de l'association ait vu ton bateau.

Tu n'oublieras pas de te mettre en règle avec le Trésorier de l'AS.PRO.CA. Tu seras alors un CANETONISTE à part entière, et tu profiteras de tout ce que l'AS.PRO.CA. aura prévu et organisé pour toi. Tu recevras en outre, à domicile, « LE CANETON », journal de l'association, véritable trait d'union entre Canetonistes de France, de Navarre et d'ailleurs.

Où naviguer ?

Tu trouveras beaucoup de joie à naviguer sur ton bateau. Mais tu n'auras toute la satisfaction que tu es en droit d'attendre que si tu appartiens à un club. Là, tu rencontreras des camarades canetonistes. Ceux-ci seront toujours prêts à t'apporter leurs « bras », à te rendre service ou à te conseiller. Si tu en as besoin ou non. Et, c'est après une journée d'intense navigation que l'on sent, à travers la discussion, le lien qui nous unit.

Tu choisiras donc un club qui a adopté notre série. L'association peut te renseigner sur les clubs locaux où tu seras sûr d'être accueilli. Puis il te faut penser à la période de vacances. Si tu pars avec ton bateau, tu devras t'inscrire dans le club du lieu de ton séjour. Ce club « saisonnier » te permettra de te retrouver entre camarades et de profiter de ses installations (atelier, garage, club house).

Admis dans le club que tu auras choisi, tu t'adresseras au Capitaine de Flotte de la série qui se fera un plaisir de t'aider et de te renseigner et à qui tu pourras demander l'obtention de ta licence sportive.

Cette licence individuelle est obligatoire pour participer à une régate officielle. Elle couvre en plus les risques d'accident pouvant survenir au cours de ces régates. Elle est délivrée par la Fédération Française de Yachting à Voile.

Et maintenant, ta licence en poche, navigue et n'hésite pas à prendre le départ de nombreuses régates. Tu progresseras et tu découvriras les joies toujours renouvelées du sport et de l'amitié CANETONISTE.

M. DUCOS et K. BRANDT
à bord du 1963.

Photo Wilmart.

