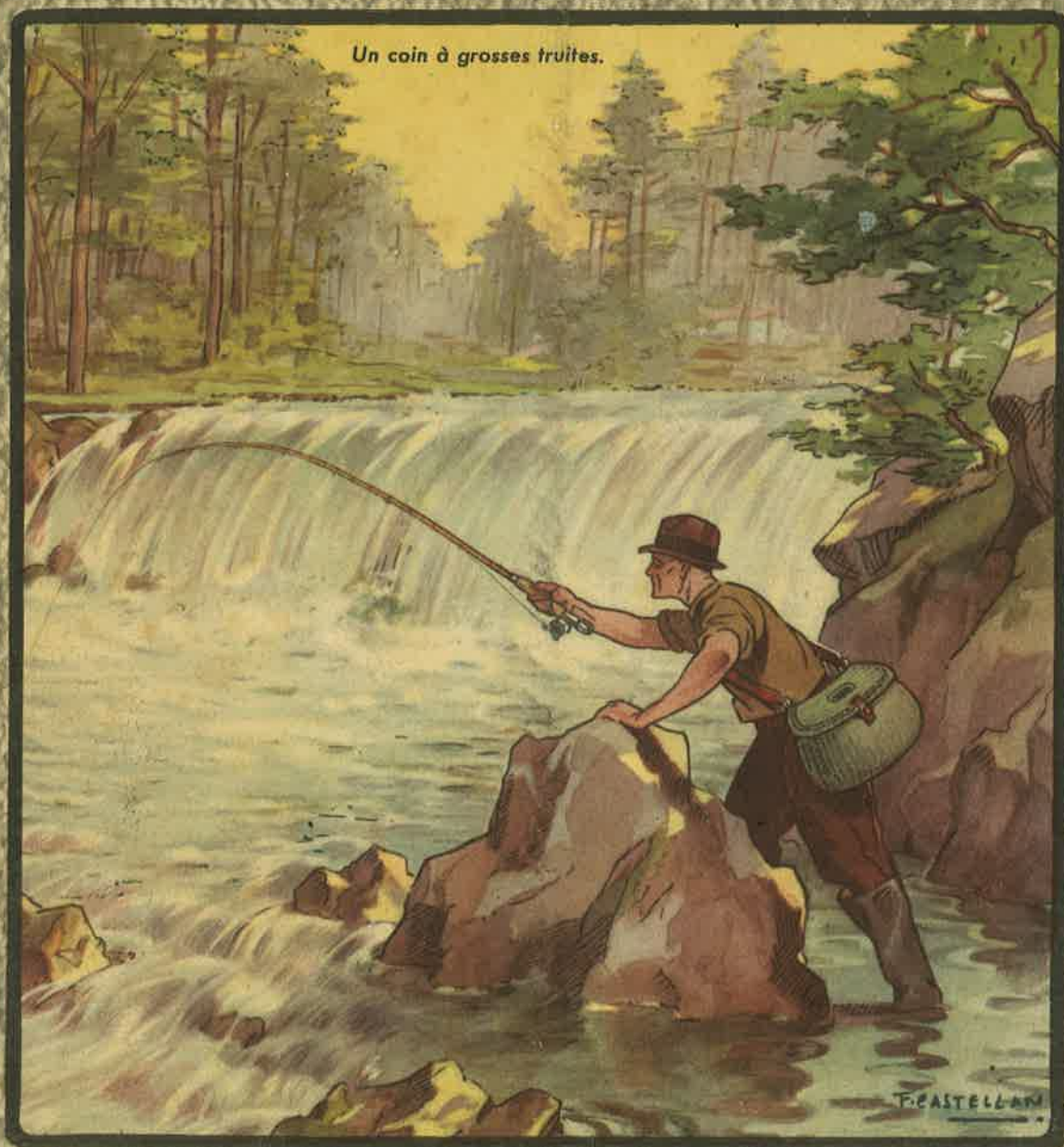


LE CHASSEUR FRANÇAIS

1950

N°

Mai



TOUS LES SPORTS

LA VIE EN PLEIN AIR

SAINT-ÉTIENNE - LOIRE -

LA FAMILLE

22^F

entre les côtes anglaises et françaises, dans les parages de la Corse et sur les côtes d'Afrique. Certains ont étalé dans la Manche de durs coups de mer, se comportant de façon très honorable, justifiant les intentions de l'architecte, qui avait conçu ce bateau pour les rudes mers nordiques. Autre cause de son succès : son prix de revient. C'est le plus économique des bateaux de course habitables de cette dimension, la quille rapportée permettant de réduire la durée du travail. Dans les compétitions, le Requin a montré d'excellentes qualités. Souvent comparé au Dragon, qu'on peut considérer comme un... frère du Requin, il présente une excellente coulee de l'arrière, une supériorité aux allures portantes grâce à ses lignes tendues. Si les fortes brises sont favorables au Dragon, moins voilé (20 mètres carrés seulement), les brises moyennes, par contre, avantagent le Requin. Tous deux ont une remarquable tenue à la mer, sous toutes les allures. Dans le coup de temps du début d'août, l'an dernier, en Manche, des Requins se sont trouvés dans des creux de 2 à 3 mètres sans qu'une vague vienne mouiller la plage arrière.

On a reproché au Requin de prendre trop facilement de la gîte. Seuls les anciens Requins justifiaient partiellement cette critique avec des quilles de 900 kilos et des mâts de 80 kilos. Les Requins actuels ont des quilles et des mâts respectivement de 1.050 et 30 kilos, et peuvent naviguer autrement que le pont dans l'eau... bien que de nombreux barreaux préfèrent giter exagérément plutôt que rouler de la toile.

Les requinistes se sont attaqués aux problèmes de l'habitabilité, et il en est résulté des solutions généralement heureuses. Certains Requins ont logé jusqu'à 5 équipiers dans les conditions suivantes : deux dans les couchettes de la cabine avec un troisième matelas au milieu ; deux autres équipiers dans le cockpit recouvert d'un taud pour la nuit. Mais le Requin est fait pour un équipage normal de deux ou trois équipiers pour la croisière avec vie à bord. La cabine comporte naturellement le réchaud, l'évier et de nombreux placards. Outre les deux couchettes, un cadre peut être prévu à l'avant, ainsi que des w.-c. Après avoir donné les caractéristiques du Requin, voici des précisions sur son prix de revient. Barre en main, il est vendu par les chantiers maritimes pour 600.000 francs. Dans le cas de deux yachtsmen associés — solution qui tend à se généraliser, — chaque équipier devra verser 300.000 francs pour l'achat dans un chantier et 170.000 francs seulement si les associés construisent eux-mêmes le bateau. Si le montant des parts est trop élevé, on augmentera naturellement le nombre des associés en partageant la saison pour la jouissance du yacht. L'essentiel est de sortir du rêve et de passer à la réalisation.

A. PIERRE.

M. Pierre accepte de répondre par lettre aux demandes de renseignements sur des cas particuliers. Joindre 100 francs en mandat-poste au nom de notre Revue, ainsi qu'une enveloppe affranchie pour la réponse.

CAMPING

CHOISIR SA TENTE

Au fur et à mesure que le camping se développe, le nombre des modèles de tentes s'accroît de son côté de manière sensible. Chaque fabricant essaie de lancer sur le marché une tente de conception nouvelle et le débutant se trouve maintenant fort embarrassé lorsqu'il est sur le point d'acheter « sa tente ».

C'est à ces préoccupations que nous essaierons de répondre aujourd'hui.

Avant tout, et quel que soit le modèle qui sera finalement choisi, il importe, pour le futur acheteur, de bien se pénétrer qu'en camping, comme dans bien d'autres cas, la qualité supérieure est toujours en définitive la meilleure marché. Avant de choisir la tente, s'inquiéter de la qualité du tissu, des coutures, des tendeurs, des mâts, du tapis de sol, de la fermeture, et se rappeler que, étant donné que votre tente deviendra votre fidèle abri contre toutes les intempéries, la meilleure qualité est tout juste assez bonne.

Ceci posé, voyons quels sont les différents types de tentes. Elles peuvent se diviser en trois catégories : les tentes sans mât, les tentes à un mât, les tentes à plusieurs mâts.

1° *Tentes sans mât.* — Ce sont les dernières nées. Elles

ont vu le jour en Angleterre juste avant la guerre et commencent seulement, depuis un an, à reparaitre sur le marché. De conception révolutionnaire, par rapport à tout ce qui avait été fait jusqu'ici, la tente pneumatique se tient debout grâce à des boudins gonflés d'air qui lui assurent une rigidité suffisante. Ses avantages : grande place intérieure, très grande facilité et rapidité de montage. Son inconvénient : le poids, l'excluant de tout usage pour les pédestres. Mais, tout dernièrement, un modèle réduit beaucoup plus léger (4 kg.) vient de voir le jour. Ce dernier modèle peut se gonfler avec une simple pompe de bicyclette et convenir aux cyclistes et même aux pédestres.

2° *Tentes à un mât.* — Elles se différencient par la forme de leur surface de base. Cette dernière peut être circulaire, octogonale, carrée ou rectangulaire.

La forme circulaire, utilisée dans le marabout militaire, est pour ainsi dire abandonnée pour les tentes de camping.

La tente octogonale a été et est encore souvent employée. Il s'agit en effet de l'*Itisa*, la tente à un mât la plus ancienne.

La véritable *Itisa* est la tente du randonneur par excellence. Elle se fixe directement au sol sans l'intermédiaire de haubans et possède un tapis de sol amovible qui ne couvre pas toute la surface intérieure de la tente. Le poids de l'*Itisa* originale ne dépassait pas 1.800 grammes tout compris.

Depuis de nombreuses années, beaucoup de fabricants se sont inspirés de l'*Itisa*. On a voulu tout d'abord avoir un tapis de sol couvrant toute la surface intérieure. Il a fallu dans ce cas ajouter des murs et des haubans. On a introduit le mât en V, puis on a ajouté un double toit. Et l'avantage primordial de l'*Itisa*, qui était sa légèreté imbattable, a été presque supprimé.

On peut dire qu'à l'heure actuelle, sur le marché français, aucune maison ne fabrique plus d'*Itisa*, bien que, tout à fait à tort, beaucoup de fabricants baptisent *Itisa* des tentes qui n'ont même plus de liens de parenté avec l'*Itisa* originale.

En Angleterre, par contre, la véritable *Itisa* est encore très employée.

C'est encore d'une tente anglaise, la *Good Companion*, que sont dérivées toutes les tentes à base rectangulaire. Ces dernières ont un mur, des tendeurs et un tapis de sol complet, soit cousu, soit indépendant. Elles ont à volonté un double toit. Ce sont, parmi les tentes à un mât, les plus répandues en France à l'heure actuelle. Il y en a d'innombrables modèles, qui diffèrent par des points de détail.

Les tentes à base carrée ne sont presque plus utilisées.

Signalons enfin les tentes à un mât et à potence, soit parallèle à l'entrée, soit perpendiculaire. La potence écartant la toile du mât donne un volume intérieur accru, mais augmente le poids total.

3° *Tentes à plusieurs mâts.* — La plus simple est le *Bonnet de Police*, dont la toile est directement fixée au sol. C'est une tente assez rudimentaire et presque complètement abandonnée au profit de toute une série de tentes que l'on groupe sous la dénomination générale de *Canadiennes*.

Les premières canadiennes s'inspirent tout simplement de la forme de la maison : deux petits murs et une sorte de toit très incliné. Des perfectionnements multiples sont venus petit à petit modifier la forme originale. Abside, bec, auvent, mâts en V. Double toit simple ou avec auvent formant avancée, auvent amovible ou double toit. Dans ce domaine, les fabricants ont chacun apporté une modification, mais le principe reste le même.

Pour les automobilistes, la canadienne s'est agrandie en hauteur d'abord et en largeur. Le double toit est devenu très enveloppant et possède souvent deux absides avec un auvent latéral. On a même placé l'une en face de l'autre deux canadiennes réunies sous un même double toit avec auvent latéral au centre, entre les deux tentes. Ce sont des installations familiales excellentes, mais, bien entendu, réservées strictement aux campeurs-auto.

On voit la diversité qui peut résulter de toutes ces combinaisons. Disons en un mot que le poids d'une canadienne peut varier de 3 à plus de 30 kilogrammes suivant la taille et la forme du double toit...

Que choisir parmi tant de modèles? Avant tout, cela dépendra de votre moyen de locomotion.

Pour un randonneur solitaire : l'*Itisa*, la petite tente à base rectangulaire sans double toit (j'en ai une qui fait 2 kilogrammes), ou la tente cerceau (sorte de canadienne très basse),

Pour une équipe de deux : l'*Itisa* double toit, ou une des nombreuses tentes dérivées de l'*Itisa*, ou tous les modèles de tentes à bases rectangulaires, ou une petite canadienne de 1^m,10 de haut.

Les pédestres amateurs de camps fixes pourront emporter un poids plus élevé et choisir, s'ils sont seuls, dans les tentes de la catégorie précédente et, s'ils sont en équipes, dans les nombreux modèles de canadiennes avec double toit. Les canoéistes et les cyclistes emporteront du matériel de même catégorie. Les nouvelles tentes pneumatiques légères pourraient convenir à ce genre de campeurs. Les motocyclistes pourront se permettre déjà d'emporter des canadiennes plus grandes et munies d'auvents confortables.

Quant aux automobilistes, ils n'auront qu'à choisir selon leur goût depuis l'*Itisa* jusqu'à la double canadienne... C'est une affaire personnelle, une question de famille ; tout cela dépend également s'il partent pour faire du camp fixe, ou une randonnée au cours de laquelle ils changent de camp tous les jours.

Puisse ce court aperçu aider un peu les futurs campeurs. Mais je tiens à répéter en terminant ce que j'ai déjà dit plus haut : avant tout, achetez du matériel de qualité dans une maison sérieuse. C'est toujours une dépense supplémentaire que d'acheter quelque chose de médiocre...

J.-J. BOUSQUET,
Président du Camping-Club de France.

M. Bousquet accepte de répondre par lettre aux demandes de renseignements sur des cas particuliers. Joindre 100 francs en mandat-poste au nom de notre Revue, ainsi qu'une enveloppe affranchie pour la réponse.



LE CANOÉ RIVIÈRES DU JURA

Nous arrivons maintenant à l'étude des rivières nées en montagne, au profil plus ou moins accentué, présentant un caractère sauvage au milieu d'un décor formé de cimes, de rochers, de gorges, de forêts, toujours beau, souvent grandiose. A les descendre, le canoéiste éprouve une satisfaction intense, la même que ressent l'alpiniste en opposant ses faibles moyens aux forces de la nature.

Cette lutte, souvent inégale et toujours désintéressée, dans laquelle l'homme doit employer pour vaincre toutes les ressources de son intelligence et de son énergie, est, sans aucun doute, la plus noble.

Certes, ces rivières, que nous qualifions « sportives », ne sont pas toutes des torrents, et seulement celles cotées 4 et 5 présentent des difficultés majeures, au-dessus des aptitudes du pagayer moyen. Parmi elles, les plus humbles, dont le nom est parfois ignoré des canoéistes épris de descentes tumultueuses, ont leur charme. Celui qui aime la nature, la calme solitude, introuvable ailleurs qu'au fil de l'eau, celui qui sait apprécier l'harmonie d'un méandre ombragé ou la grâce rustique d'un vieux moulin, éprouvera de grandes joies à les descendre en canoé.

Si les rivières du Jura ne sont pas nombreuses, elles sont, par contre, très belles. Le canoéiste y trouve toute la gamme des difficultés dans un décor splendide où la forêt l'emporte généralement sur le rocher. Peu de grandes villes ou d'agglomérations importantes au bord de l'eau. Au fond des gorges, face à la nature, on parcourt souvent de longues distances avant de retrouver la présence de l'homme, matérialisée par un ouvrage quelconque, une ferme ou un village.

La moins difficile des rivières du Jura est la *Loue*, issue d'une fontaine vaclusienne, non loin de Pontarlier, dans un site admirable. Cette origine et la présence de nombreuses sources lui assure un débit d'eau assez régulier pour que la descente en canoé soit faisable en toutes saisons, en dehors, bien entendu, des périodes de grande sécheresse. De Lods à

Quingey, sur une distance de 55 kilomètres, le courant est toujours vif et les difficultés de classe 2 sont représentées par des seuils rocheux, des déversoirs de moulins et de petits rapides ; rien d'insurmontable pour qui sait correctement pagayer. Le lit de la rivière est étroit et sinueux ; pas de gorge, mais une vallée resserrée, des pans de rochers et une grande abondance de forêts et de verdure.

Site et navigation sont encore intéressants jusqu'à Port-Lesnay, situé à 25 kilomètres de Quingey, mais il est inutile de poursuivre en aval de cette localité.

Suivant l'ordre des difficultés, l'*Ain* est d'une classe nettement supérieure. Les nombreux canoéistes qui l'ont choisi pour y faire leurs premières armes en eaux accidentées y ont découvert l'attrait de la rivière sportive, gardant un impérissable souvenir du « Jean-Mathieu », fameux rapide rencontré à quelques kilomètres du départ. Qu'il nous soit permis de rendre hommage aux pionniers du Canoé-Club de France, les frères Monneret, qui osèrent le descendre pour la première fois en... 1914.

Au départ de Champagnole, la première partie, jusqu'au confluent de la Bienne, présente des difficultés de classes 2 et 3, exception faite du « Jean-Mathieu » (classe 4), au fond d'une vallée encaissée et très boisée aux beaux escarpements rocheux. L'*Ain* est malheureusement rendu impraticable par la présence de grands barrages dans la région de la chartreuse de Vaucluse. Le long chariotage qui en résulte n'est cependant pas une pénible épreuve, se déroulant dans un décor splendide.

Après le confluent de la Bienne, l'*Ain* coule encore en gorge, mais les difficultés cessent ; nous sommes maintenant sur une belle rivière de classe 1 avec quelques petits rapides sans difficultés, et, quand la vallée s'élargit, le paysage n'en conserve pas moins son caractère jusqu'à Pônt-d'Ain. En aval, c'est la plaine, sans intérêt jusqu'à Rhône.

Le *Doubs* peut être considéré comme l'une de nos plus belles rivières sportives, offrant toute la gamme des difficultés sur un parcours de 150 kilomètres. Paysages comparables à ceux de l'*Ain*, boisés, mais présentant des parties de gorges beaucoup plus rocheuses et profondes, principalement dans la région frontière entre la France et la Suisse.

Contrairement à la généralité des rivières, où les difficultés les plus grosses sont situées en amont du cours, les plus forts rapides, sur le *Doubs*, alternent avec des bassins d'eau absolument calme. Descendable depuis le lac de Saint-Point, et même quelque peu en amont, le *Doubs* n'est qu'une agréable rivière de classe 1 jusqu'au Saut-du-Doubs. En aval de cette belle chute naturelle, sa physionomie change du tout au tout ; il cascade maintenant au fond d'une gorge étroite, son lit est très rocheux et les difficultés atteignent la cote 4 et même 5 pour certains rapides. Après ces 10 kilomètres de course folle, le *Doubs* s'assagit brusquement, et c'est maintenant en eau calme que nous parcourons encore 10 kilomètres au fond d'une très belle gorge boisée pour atteindre le défilé infranchissable du Refrain, qui oblige à charioter pendant 3 kilomètres.

En aval, le *Doubs* reprend son allure sportive, les rapides sont nombreux, généralement très encombrés, mais il est toujours possible de s'arrêter pour reconnaître les plus violents. De ce fait, le *Doubs*, dans cette partie longue de 75 kilomètres jusqu'à Saint-Hippolyte, ne peut pas être considéré comme une rivière très difficile ; la cote générale est 3, et certains passages de classe 4 peuvent être évités. En aval, le paysage reste agréable jusqu'à Besançon, mais la navigation est calme.

Une rivière moins connue, au débit très irrégulier, la *Bienne*, offre de Morez à Saint-Claude un parcours des plus durs (classe 4, 5, 6) au fond d'une gorge étroite et rocheuse. Les 33 kilomètres restant à parcourir jusqu'à l'*Ain*, dans une belle vallée étroite aux escarpements rocheux, n'offrent plus de difficultés sérieuses (classe 2).

Citons encore un petit affluent du Rhône, la *Valsérine*, descendu pour la première fois en 1949 ; si son nom est charmant, son accueil l'est moins. Lit extrêmement rocheux, difficultés de 4 à 6. Seuls les canoéistes très expérimentés, capables de décisions rapides pour éviter de nombreux passages infranchissables, peuvent s'y risquer.

Le charme et le caractère sportif des rivières du Jura attirent le canoéiste, mais aussi, sans aucun doute, cette évocation souvent constatée des sites canadiens, patrie d'origine de nos embarcations.

G. NOËL.