

A close-up, low-angle shot of a sailboat's mast and rigging against a clear blue sky. The white sails are partially visible, and the dark blue ocean with white-capped waves is in the foreground. The boat's hull is white with a red stripe.

CHALLENGE CLASSIQUE ATLANTIQUE

La Tentation de Trop...

Nous vivons un tournant de l'histoire du yachting : pour la première fois, une génération de marins est en passe de sauvegarder les bateaux dessinés et construits par celle de la vague précédente..., et bon nombre de yachts classiques sont et seront vraisemblablement sauvés.

Pour preuve : il y a de plus en plus de bateaux, moins d'épaves, plus de régates et de rassemblements, plus de projets de répliques sur plans anciens ! Et plus de candidats à la folie de préserver et faire naviguer ces fragiles unités.

Une nouvelle génération d'armateurs et d'organisateur de course émerge aussi et avec elle, la «Tentation du Trop» : celle du geste qui détruit la cohérence d'une restauration ou met en danger une flotte en l'engageant sur un terrain qui n'est pas le sien. Car l'équilibre des yachts est bien fragile, entre diorama hors du temps et machine à courir les mers.

Le pire, c'est que l'enfer de la restauration est également pavé de bonnes intentions ! Un pont en teck est bien plus élégant qu'un typique pont entoilé..., des cadènes intérieures ou des winches neufs en bronze sont tellement tentants..., tout comme l'idée de faire traverser l'Atlantique à une flotte inestimable de voiliers uniques..., conçus pour régater en Manche il y a cinquante ans ! Cette multiplicité de

détails signifiants réduit l'usage et l'image de perfection des yachts classiques, mais ils contribuent aussi à leur statut de témoins dont nous n'avons que la garde.

CCA 2008, la revue du Yacht Club Classique, vous ouvre ses pages sur les armateurs et les clubs qui, parfois à contrecœur de leur idée première, ont écouté charpentiers, collecteurs de mémoire et marins plutôt que sirènes et «marketeurs».

À l'occasion du miracle perpétué de cette publication, nous remercions les fées qui veillent sur elle et faisons le vœu que le YCC et tous ses membres seront longtemps présents aux côtés de qui voudra compléter, comprendre et transmettre une mémoire juste des yachts et de leurs navigations.

Amitiés salées !

The Temptation too Far...

We are living at a watershed in the history of yachting. For the first time a generation of sailors is on the way to saving the yachts drawn and launched by their predecessors probably saving these classic yachts.

Indications are growing; more boats, less wrecks, more regattas and musters and more reconstruction projects from old lines plans. And, of course, more crazy people willing to conserve and sail these yachts.

A new generation of ship owners and race organisers is also emerging and with it the tendency of the Temptation too Far: gestures, which destroy the integrity of restoration or endanger a fleet by sailing in waters never intended for these yachts.

With these yacht here is a fine balance to be struck between museum piece and seaworthy sailing machine. Worst of all, the road to Hell is paved with good intentions.

A new laid teak deck is much more elegant than canvassed ply, even if originally specified by the designer, internal chain plates or new bronze winches are so appealing, almost as much as the idea of crossing the Atlantic with an invaluable fleet of unique sailing ships designed for inshore racing fifty years ago!

A great many details significantly reduce the usage and image of perfection of classic yachts; however, they do also contribute to their current status, which is what we have to care about.

CCA, the 2008 magazine of the YCC, is opening its pages to yacht owners and clubs that, sometimes against their first instinct, have actually listened to carpenters, collectors of memorabilia and sailors rather than sirens and marketers.

On the occasion of the continuing miracle perpetuated by this publication, we would like to thank the spirits keeping watch, and wish that the YCC, its members and friends will for a long time to come be alongside those who would like to complete, understand and pass down accurate memories of yachts and their voyages.

Salty regards!

François Frey pour le Yacht Club Classique

© Agnès Naveaux

Lady Trix



SOMMAIRE

Editorial

CES YACHTS DU YCC QUI NAVIGUENT...

Le huitième Voyage de Sinbad 3

LA SAISON PASSÉE

Challenge Classique Atlantique 2007 6

Résultats du CCA 2007 16

Résultats du Trophée Jean-Claude Langlois 2007 17

Une personnalité présente sur le circuit 2007 : Bruno Peyron 18

Le vainqueur du CCA 2007 : Kraken II 20

- L'histoire de Kraken II + Fiche technique

- Henri Dervin, l'architecte de Kraken

- A bord de Kraken : La Coupe des deux Phares 2007

LA FLOTTE DU YCC 2008 : RENCONTRE AVEC LES FIFE

La flotte du YCC 2008 26

Les designers des bateaux du YCC : Prestigieuses galerie 28

Bienvenue aux Fife... La Coupe est magique ! 30

Nan : le plus vieux classique du YCC 32

La saga des Fife 36

Les 100 ans de Viola 38

LES BONS CONSEILS POUR LA SAISON 2008

Aux bons soins des voiles... 40

LES YACHTS CLASSIQUES : UN PATRIMOINE EN MARCHÉ

Classique cette réplique : Atlantic 42

Projet Yachting au Musée Maritime de La Rochelle 48

Une restauration exemplaire : Minahouet 50

LA SAISON 2008

Les yachts clubs du CCA 52

Monaco Classic Week 2008 57

CCA et Jauge Classique 2008 58

Programme du CCA 2008 60

PLANS DE KRAKEN II (2 feuilles)

CHALLENGE CLASSIQUE ATLANTIQUE N° 1 - MAI 2008

Directeur de la Publication : François Frey, Président du Yacht Club Classique YCC

Rédacteur en Chef : Jacques Taglang

Régie publicitaire : Philippe Lepage

Traductions/translation: Karen Raeburn, Antony Jones

Ont collaboré à la revue CCA : Bernard d'Alessandri, Bertrand Chéret, François Frey, Claude Harlé, Bertrand Kerrand, Solenn Kerrand, John Lammerts van Bueren, Philippe Payen, Patrick Schnepf, Jacques Taglang, Michel Villeneuve.

Plans de Kraken II : François Chevalier

Photos : Nigel Pert, Odile Boyé-Carré, Agnès Naveaux, François Berland

Impression de la revue : Imprimerie Rochelaise

Rue du pont des Salines - BP 197 - 17006 La Rochelle cedex 01 - France

Maquette et graphisme : Marie Miagkoff - marie.miagkoff@laposte.net

Challenge Classique Atlantique CCA est la revue du Yacht Club classique

c/o Musée Maritime de La Rochelle - Place Bernard Moitessier

BP 3053 - 17031 La Rochelle cedex 01 - France

www.yachtclubclassique.com



En couverture / Cover page:

Nan of Fife

Photo © Nigel Pert

www.nigelpert.com

SUMMARY

Editorial

THESE YACHTS ARE SAILING

The Eight Voyage of Sinbad 3

THE PAST SEASON

2007 Challenge Atlantique 6

2007 CCA Results 16

2007 Trophée Jean-Claude Langlois Results 17

At the Helm of Lady Trix: Bruno Peyron 18

2007 CCA Winner: Kraken II 20

- Kraken II Story and Data

- Henri Dervin, designer of Kraken

- Aboard Kraken: The 2007 Coupe des deux Phares

THE 2008 YCC FLEET: MEETING WITH THE FIFES

The 2008 YCC Fleet 26

Prestigious Showcase 28

Welcome to the Fifes... Our Mythical Cup! 30

The oldest yacht in the YCC: Nan 32

The Fife Dynasty 36

Viola: 100 Years 38

THE SAILMAKER ADVICE

Classic sails care 40

CLASSIC YACHTS: A PERMANENT PATRIMONY

Atlantic: a Classic Replica 42

Maritime Museum of La Rochelle Yachting Project 48

Minahouet's Restoration: The right example 50

THE 2008 SEASON

The CCA Yacht Clubs 52

2008 Monaco Classic Week 57

CCA and 2008 Classic Rule 58

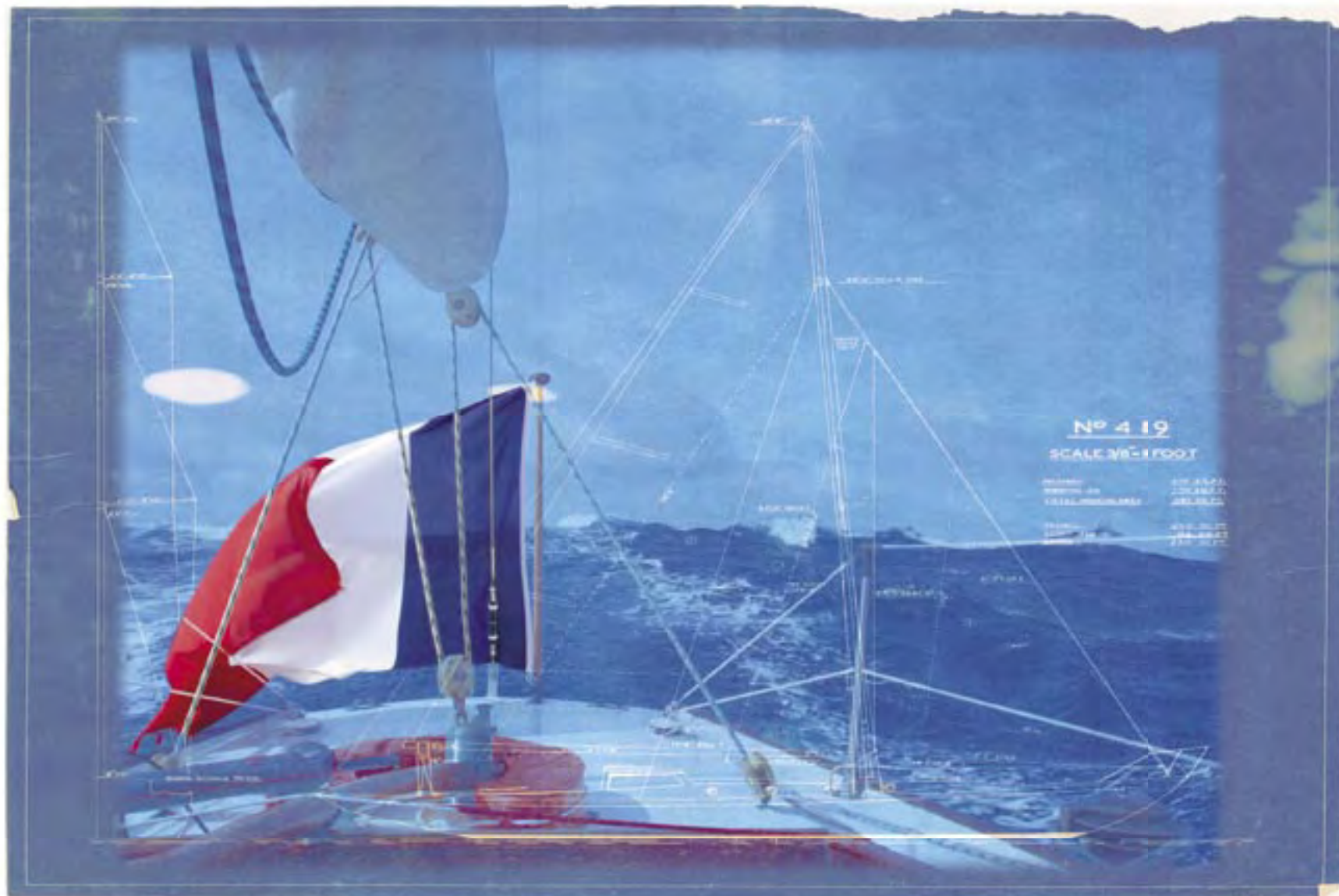
2008 CCA Program 60

KRAKEN II DRAWINGS (2 sheets)

LE HUITIÈME VOYAGE DE SINBAD

THE EIGHTH VOYAGE OF SINBAD

François Frey



© Michel Hourcade

Sinbad en mer d'Irlande - Sinbad in Irish sea

Les aventures de Sinbad le Marin, ajoutées aux Mille et Une Nuits, prirent fin avec un septième voyage. Pourtant, au cours de l'été 2007, *Sinbad* allait offrir à son équipage et ses vieux amis écossais un nouveau et étonnant périple : son «Voyage au Bleu».

Parti des Abers à la mi-juin, il y revint à la mi-août, la veille du départ de la Coupe des deux Phares, ses équipiers ayant entre temps écumé avec lui la mer d'Irlande, le Canal de St Georges, Malin et les Hébrides. Soit près de 2000 milles

The Voyages of Sinbad the Sailor in Arabian Nights (The Book of One Thousand and One Nights) ended with a seventh adventure. However, during the course of summer 2007, *Sinbad* offered her crew and old Scottish friends a new and surprising adventure, the "Blue Voyage".

Starting from the Abers (North Brittany) in mid-June *Sinbad* returned in mid-August, just one day before the Coupe des Deux Phares began. In between boat and crew sailed across the Irish Sea, the St. Georges Channel, Malin, and the



© François Frey

Sinbad au mouillage de Canna - Canna anchorage

de détours entre lochs et sounds, firths et canaux, à la découverte de nouveaux rivages, à la recherche d'anciens visages et de vestiges insoupçonnés...

A l'issue de cette course, il semble que *Sinbad* avait tout prévu. Ainsi cette étonnante rencontre avec Ann McGregor qui pendant de longues minutes – sous l'œil hilare de son époux – refusa de le reconnaître sous sa robe verte.

Quarante ans auparavant, elle avait quitté «son» *Sinbad* alors propriété du Commodore du Cruising Club de la Clyde, sur lequel elle avait disputé ses premières régates. Or à cette époque, il était verni et non peint !

Ainsi également ces paysages qui se succédèrent aux escales – longtemps le souvenir de la cheminée de l'unique pub de l'île de Coll réchauffera nos soirées d'hiver les plus froides – et l'attraction de ces Français bien décidés à ramener «ce vieil Ecosais» en ses eaux originelles, amusa les navigateurs locaux.

Si les soirées dans les distilleries de l'Ouest furent chaleureuses - les Ecosais partageant toujours avec les Français la mémoire d'une jeune reine catholique au funeste destin - le voyage fut ailleurs : *Sinbad* avait résolument décidé de réveiller ses propres racines !

Sea of the Hebrides; roughly 2 000 nautical miles, including lochs, sounds, firths and canals, discovering new shores, searching for old faces and encountering unexpected traces of *Sinbad*...

With the voyage behind us it seemed as though *Sinbad* had been helmed by the Fates... An incredible encounter with Ann McGregor. She ignored her husband's laughing eyes when she failed to recognise this green boat, in spite of looking long and hard. Ann had left "her" *Sinbad* forty years before, the yacht was then owned by the Commodore of the Clyde Cruising Club, and on board she had experienced her first regattas. Her eyes had deceived her since at that time *Sinbad* had been varnished not painted!

Picturesque, welcoming ports of call. The fireplace in the only pub on the isle of Coll and the interest of local sailors in we Frenchmen determined to return this old yacht to her native waters will warm our hearts for many cold winters to come.

Evenings spent in the western distilleries were enriching with Scottish people continually reminiscing about our shared heritage and the young, ill-fated, French, Catholic, Mary Queen of Scots and our telling of the tale of how *Sinbad* had decided to find her roots again.

Then three Scotsmen boarded on the isle of Bute to stroke the mahogany again and evoke the atmosphere of the cabin: Campbell, very moved when recalling his memories of the craft he had built when he was a carpenter at Alfred Mylne,



Coll, François Frey

A bord de Sinbad - Onboard Sinbad : Jimmy Morton, François Frey, Campbell Leitch

C'est alors qu'ils ont embarqué pour réinvestir l'acajou et la chaleur de son carré : Campbell, si ému d'avoir retrouvée intacte l'une de ses œuvres de charpentier pour les Mylne ; Jimmy alors apprenti quand *Sinbad* revenait chaque hiver se refaire une coûteuse beauté – détestable manie que le yacht refuse toujours de perdre – et Crawford, dont le *Trefoil* est frère de construction de *Sinbad*. Avec eux, c'est un mystère qui ressort enfin des brumes pour retrouver un rayon de soleil et redécouvrir l'azur.

Tout se précipite alors. Un premier bleu se découvre : l'étonnante parure transitoire d'une coque couchée sur un plan aquarellé par Alfred lui-même, illuminant le bureau de Stan Fergusson, le patron du chantier de ferries et successeur des Mylne... qui, dans les années 70 brûla sur la plage toute proche les archives d'un siècle de construction de yachts : plans, notes, modèles...

Par bonheur, ce jour-là, Sinbad le Marin veillait : un voisin, Jack McKenzie, parvint à extraire de l'enfer trois liasses de plans... au bleu ! Dont les plans n°419 de *Sinbad*. Il conserva le grimoire 419 en ignorant le nom du bateau construit. Honorant la promesse que son père s'était faite 35 ans plus tôt, George McKenzie est venu restituer à *Sinbad* le fragile document ; grand moment d'émotion !



Plan à l'aquarelle par Alfred Mylne
Watercolored drawing by Alfred Mylne, circa 1968

Coll. YCC

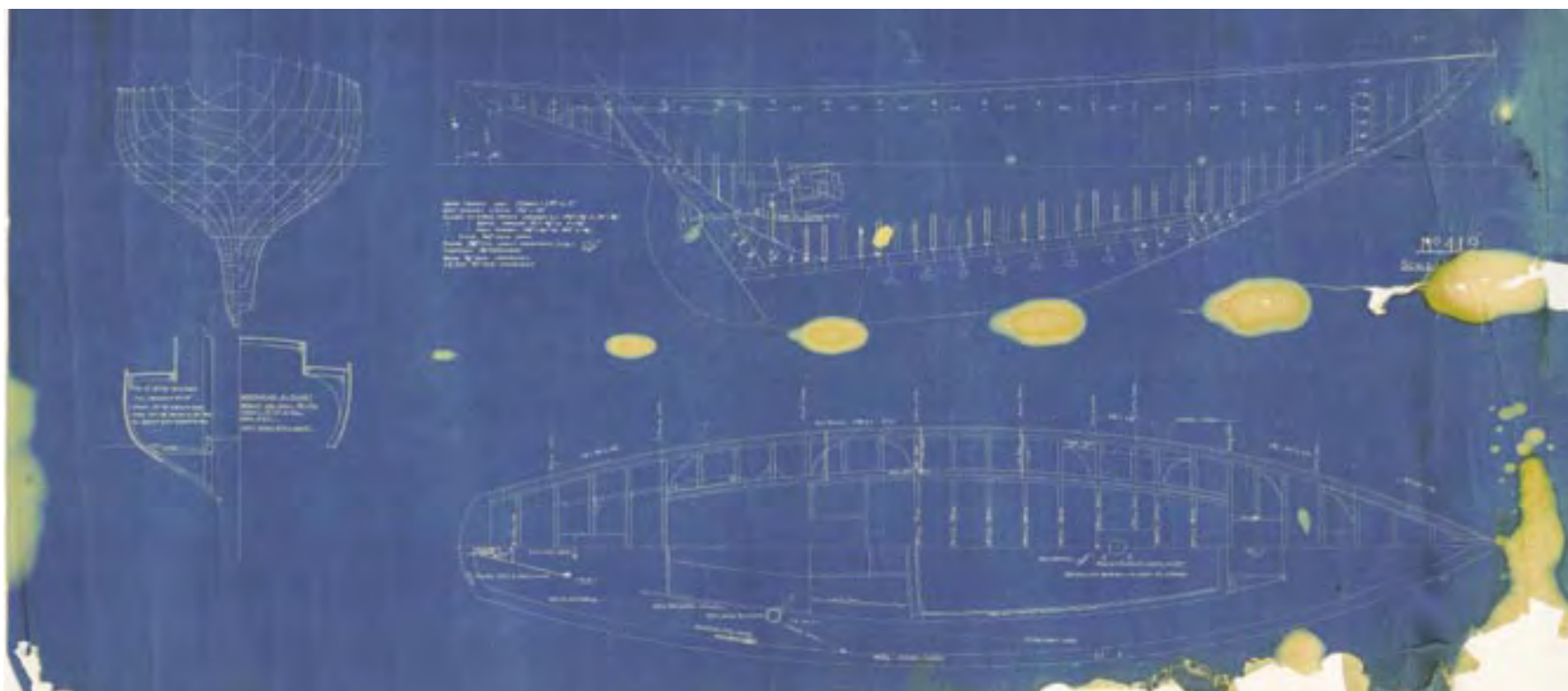
Jimmy, who was an apprentice when *Sinbad* returned each winter for an expensive refit (a terrible habit *Sinbad* cannot seem to kick!) and Crawford, whose *Trefoil* was built in the same year, next to *Sinbad*. Aided by all these people the mystery emerged from the mist, the sun shone and blue sky appeared.

The "Blue Voyage" then gathered pace. A first "blue" appeared, an unexpected blue hull on a watercolour painted by Alfred himself, which had hung on Stan Fergusson's office wall. Stan is Mylne's successor and now owns the boatyard, building ferryboats. In the 1970's he lit a pyre on the beach and burned one century of archives, drawings, models, notes, etc.

Fortunately that very day Sinbad the Sailor was on watch! A neighbour, Jack McKenzie, walking along the beach, pulled from the funeral pyre three files of drawings...the second "blue"; blue prints including the *Sinbad* file of Plan n° 419. Jack then his son George kept the drawings; they did not know the names of the boats listed on the plans. George stepped aboard *Sinbad*, honouring the promise his father had made to himself 35 years earlier, after recognizing the boat in the harbour and offered us the fragile document. A hugely emotional moment for all!

Cette seconde touche de bleu venait de clore le bel album du huitième voyage de *Sinbad*...

This second touch of blue was a fitting grand finale to the Eighth Voyage of *Sinbad*!



Extrait de la liasse des plans au bleu - Extract from the blue prints

Coll. YCC

CHALLENGE CLASSIQUE ATLANTIQUE 2007

2007 CHALLENGE CLASSIQUE

François Frey, Claude Harlé, Bertrand Kerrand et Philippe Payen.

À l'image de la précédente, la saison 2007, même mouvementée, a été somptueuse confirmant la vocation pleinement atlantique de notre challenge classique préféré !

BREIZH STORMING en Baie de Quiberon (12 et 13 mai) – YCCA

La première manche du CCA est en principe destinée à chauffer les équipages et remettre les bordés dans le bon sens, avant la Semaine du Golfe, en douceur...

Breizh Storming... Avec un nom pareil, «*nous aurions dû nous méfier !*» Unissant leurs forces, Eole et Neptune ont brutalement réveillé la flotte : *Just Pure* rallie le port du Crouesty sans tête de mât, *Tête en Bois* sans pataras et *Sinbad* délesté de la moitié de ses coulisseaux de grand-voile... Dans ces conditions, les retrouvailles à l'orée de la saison ont lieu autour de la table dressée par le YCCA. Il ne reste plus qu'à trouver un nom moins redoutablement prémonitoire !



Just like the previous season, 2007, even busier, was of high quality confirming the obvious commitment to our favourite classic yacht challenge.

BREIZH STORMING in Quiberon Bay (May 12th and 13th) – YCCA

The first CCA race is normally intended to warm up crews and to put back the planking in the right direction before the Semaine du Golfe gently

Breizh Storming... with such a name "we should have been wary!" Uniting their forces, Aeolus and Neptune brutally woke the fleet: *Just Pure* made Crouesty harbour without the top of her mast, *Tête en Bois* without her preventer shroud and *Sinbad* bereft of her mainsail slides... In these conditions, reunion at the brink of the season took place around the table set by the YCCA... For the future a name will have to be found less laden with premonition!







© Agnès Naveaux

Une saison mouvementée, mais conviviale - Une saison mouvementée, mais conviviale

SEMAINE DU GOLFE – Golfe du Morbihan (17 au 19 mai) – YCCA – ASG

Depuis 2003, la flotte des yachts classiques déguste la Semaine du Golfe, un événement à la magie toujours renouvelée, afin de s'offrir de belles régates jusqu'au sud de Méaban. Dommage que les conditions météorologiques aient empêché la présence des amis britanniques et espagnols parmi l'escadre d'une belle quarantaine d'unités rutilantes venues ici lancer le Challenge et étreindre la nouvelle Jauge Classique. Ce référentiel unifié s'applique désormais aux régates de la côte atlantique.

La Semaine du Golfe donne aussi l'occasion de fêter le beau centenaire de *Lady Maud* et la venue de nouveaux camarades de jeu : *Pangur Ban*, *Cygnét*, les métriques *Elfe*, *Thelma* et *Hispania IV*, *Sir Hocco*, un Tümlare restauré avec soin tout près de son Léman d'origine !

Superbes, les régates ! Très disputées, même si parfois l'inattention conduit les plus pressés à oublier, qui de noter une réduction de parcours, qui d'écouter les consignes du Comité de Course, qui de se réveiller... Au petit jeu de la patience et de la régularité, *Kraken II* s'impose devant *Orana*, le 8 Mètre CR McGruer et *Pangur Ban*, le yawl Stephens.

Lancement du Trophée JEAN-CLAUDE LANGLOIS

Le CCA innove cette année encore en lançant dès la Semaine du Golfe le Trophée Jean-Claude Langlois, en hommage à notre regretté ami. Il y a dix ans, par son action, nos régates prenaient un virage résolu vers le strict respect des règles de course, pour le plus grand bien d'équipages heureux de naviguer sur des yachts rendus à leur usage premier !

Jean-Claude était passionné par la phase tactique et technique du départ. Pour l'honorer, le YCC a créé un prix récompensant le yacht le plus régulièrement bien placé au passage de la ligne. Distinct du Challenge Classique Atlantique, ce classement permet à tout bateau, à chaque manche de chaque course du CCA, de cumuler des points avant la récompense finale en fin d'année !

Juste lancé, le trophée est un succès, les équipages semblant plus pressés qu'à l'habitude d'entamer la course au risque parfois, d'être rappelés à l'ordre !

ECHAPPEE CLASSIQUE à QUIBERON – Baie de Quiberon (26 et 27 mai) – YCQ

Dès le week-end suivant, de l'autre côté de la Baie de Quiberon, les yachts sont prêts pour l'Echappée Classique. Comment snober l'incourtournable week-end de Pentecôte concocté par le Yacht Club de Quiberon ? Même si, une nouvelle fois, dame Météo décide de jouer les trouble-fêtes : seules deux manches sont courues le samedi par une quinzaine de bateaux et par brise de 25 à 30 nœuds.

Si les admiralers respirent, les plus fragiles n'apprécient guère cette nouvelle blague du ciel : *Griffon* l'emporte devant *Christina II* et *Pen Duick II* qui ne s'était pas montré à pareille fête depuis sa victoire au Grand Pavois 1999 !

La régata s'arrête au crépuscule, un méchant coup de vent imposant un repos dominical ensoleillé. *Griffon* et *Kraken II* se partagent la première place du CCA suivis de *Pangur Ban* et *Christina II*.

SEMAINE DU GOLFE – Gulf of Morbihan (17 to 19th May) – YCCA-ASG

Since 2003, the fleet of classic yachts has sampled the Semaine, an event of ever renewed magic, which offers fantastic regattas up to the south of Méaban. It was a pity the weather conditions prevented the presence of our British and Spanish friends attending amongst the around forty sparkling craft which were here to launch the CCA and to test the new Classic Rule for the first time. Its place applies henceforth in the regattas of the Atlantic coast.

The Semaine du Golfe also gave occasion to celebrate the beautiful centenary of *Lady Maud* and the coming of new playfellows: *Pangur Ban*, *Cygnét*, the metrics *Elfe*, *Thelma* and *Hispania IV*, *Sir Hocco*, a Tümlare restored with care to her Lake Geneva origins!

Regattas were superb. Very competitive, even if sometimes inattention drove the most impatient to forget to note a course reduction, to listen to the Race Committee instructions, to wake up... In the game of patience and regularity, *Kraken II* led *Orana*, the 8-meter McGruer CR and *Pangur Ban*, the S & S yawl.

Launch of the JEAN-CLAUDE LANGLOIS' Trophy

The CCA this year introduced the launching from the Semaine du Golfe the Jean-Claude Langlois' Trophy in homage to our missing friend. Ten years ago, thanks to his action, our regattas took a determined tack towards strict respect for the race rules for the overall benefit of the many crews sailing on yachts coming back to their racing roots.

Jean-Claude was fascinated by the tactical and technical phase of the start. To honour his memory the YCC have created a prize rewarding the yacht most frequently well placed when passing the start line. Different for the CCA, this class permits any boat in every leg of every CCA race to accumulate points towards the final prize giving late in the year.

Just launched, the trophy was an instant success, crews seeming more anxious than usual to start the race correctly than to risk being re-called.

ECHAPPEE CLASSIQUE IN QUIBERON – Quiberon Bay (May 26, 27) – YCQ

The following weekend, on the other side of Quiberon Bay, yachts were ready for the Echappée Classique. How could we ignore the call of the Pentecost weekend arranged by the Yacht Club de Quiberon? Even when, once again, the weather decided to play tricks: only two races were sailed on Saturday by around 15 boats in a "breeze" of 25 to 30 knots. Even if the "admiralers" were just sighing the most fragile did not appreciate this prank from the skies. *Griffon* won ahead of *Christina II* and *Pen Duick II*, who had not been at her best since her victory in the 1999 Grand Pavois! The regatta ended in the twilight and a fluky wind gave us all a rest on Sunday in the sunshine. *Griffon* and *Kraken II* shared first in the CCA ranks followed by *Pangur Ban* and *Christina II*.

BELLE PLAISANCE à BÉNODET – Anse de Bénodet - Les Glénans (22 au 24 juin) – YCQ

Depuis le début de la saison, le CCA est placé sous le signe du «Breizh Storming»... et Belle Plaisance n'échappe pas aux augures ! Le vendredi, des vents d'Ouest de 25 à 30 nœuds avantagent à nouveau les grands et mettent les petits dans le rouge, à l'exception de quelques habitués de la «chasse aux gros». Traditionnellement le soir, on profite de la remontée de l'Odet et des parfums des langoustines... Mais le temps est si mauvais que celles-ci sont dégustées à Bénodet, sans perdre de leur saveur !

Retour à la course le lendemain, le vent de 15 à 20 nœuds laisse enfin porter les spis. Les équipages mangent leur pain blanc et après le pique-nique au mouillage à l'Est de Penfret, un troisième départ est donné par un vent de travers soutenu d'Ouest que *Saba* s'adjuge souverainement. Une fois de plus en tête avec cette brise, les plus grands laissent les petits à leurs trousses. Le soleil couchant illumine ce splendide paysage breton, et le buffet est salué jusque tard dans la nuit par des chants marins.

Le dimanche, pas de course, nouvelle tempête oblige... *Orana* s'octroie la première place, suivi de *Khayyam* et du chasseur de gros, *Kraken II*, qui conforte sa position en tête du CCA.

LES VOILES CLASSIQUES à LA TRINITÉ – La Trinité (13 au 15 juillet) – SNT

Grisaille le matin, belles éclaircies l'après-midi ; l'été se fait attendre à La Trinité où le plateau est bien représenté ! Les premiers du CCA 2007 sont là : *Griffon*, *Kraken* et *Juste Pure*, *Orana*, encadrent *Acteia*, *Pen Duick II*, *Skal* et *Faiaohae*.

Enfin à bout de souffle, Eole est aux abonnés absents : la pétrole réjouit ceux qui, depuis le début de saison, galèrent le plus.

Le vendredi, un départ est donné sur une chasse improbable à une bouée erratique. A ce petit jeu, *Kraken II* et *Saba* sont les plus prompts mais la manche est finalement annulée, comme celle du lendemain, faute de vent !

Dimanche, même scénario, mais vers midi, le départ est donné. La régata débute dans 6 nœuds de vent puis les bateaux de tête bénéficient d'une brise qui va monter jusqu'à 21 nœuds ! La flotte se scinde alors en deux. A l'arrière, *Marguerite*, *Pangur Ban*, *Aibe* et *Tête en Bois*, entre autres.



Lady Trix

BELLE PLAISANCE TO BÉNODET – Bénodet – The Glénans (22 to 24, June) – YCQ

From the beginning of the season the CCA seemed to be affected by an omen from “Breizh Storming” and the Belle Plaisance did not escape the prophecy. On Friday, west wind of 25 – 30 knots again favoured the bigger yachts putting the smaller well behind, with the exception of some habitués amongst the “big game hunters”. Traditionally, in the evening crews enjoyed the banks of the Odet and the taste of the langoustines, but the weather was as bad as that sampled at Bénodet, we lost our appetites!

Back to racing the following day: wind 15-20 knots at first allowing spinnakers to be hoisted. The crews ate their picnic and afterwards at the moorings in the east of Penfret a third state was given in a west wind giving a beam reach that *Saba* took advantage of superbly. Once again at the head of the race with this breeze, the biggest left the smallest chasing.

The sunset illuminated the magnificent Breton landscape and the buffet was accompanied till midnight with songs of the sea. On Sunday a new storm obliged... *Orana* gained herself first place, followed by *Khayyam* and by the “hunter” *Kraken II* who consolidated her lead position in the CCA.

LES VOILES CLASSIQUES in LA TRINITÉ – La Trinité (13 to 15, July) – SNT

Grey in the morning, lovely bright skies in the afternoon; summer was waiting at La Trinité and was well attended. The best of the 2007 CCA were there, *Griffon*, *Kraken* and *Juste Pure*, *Orana* boxing in *Acteia*, *Pen Duick II*, *Skal* and *Faiaohae*. Finally, out of breath, Aeolus was absent and light airs delighted those who had been struggling since the beginning of the season.

On Friday a start was given to hunt an apparently missing buoy. In this game *Kraken II* and *Saba* were the fastest but the race was finally abandoned, as was the race the next day. Lack of wind!

Sunday, the same scenario but at around midday a start was given. The regatta began in 6 knots of wind then the yachts benefited from a breeze, which eventually rose to 21 knots! The fleet split in two. Behind were *Marguerite*, *Pangur Ban*, *Aibe* and *Tête en Bois* amongst others. In front were found the future winners: *Orana*, *Juste Pure* and *Acteia*,

A l'avant on trouve les futurs vainqueurs *Orana*, *Juste Pure* et *Acteia*, qui bouclent dans cet ordre l'unique manche. Protestations et réclamations obligent, la remise des prix a lieu tardivement sous les grains. *Orana* remporte sa seconde victoire.

LES VOILES DE LEGENDE en baie de La Baule – (27 au 30 juillet) – YCLB

Tous les équipages reviendront enchantés de la classique bauloise. L'accueil est digne de cette superbe baie où les parcours sont parfaits grâce à Michel Briand, un président de Comité de Course très attentif !

La brise de 15/20 noeuds du samedi n'intimide guère un superbe sloop à corne de 1909 comme *Lady Trix*, habilement mené par un fin connaisseur de la baie, Bruno Peyron en personne ! La *Lady* s'offre ainsi une belle victoire de manche devant *Orana*. Le lendemain, le vent gravit les échelons : 25 à 30 nœuds avec rafales à 35 ! Sagement, le départ est annulé.

Le lundi voit la reprise des hostilités. Un doux zéphir permet à *Kraken II* de talonner *Lady Trix*, *Orana* restant à l'affût. Las ! Se trompant de bouée au vent, *Lady Trix* fourvoie toute une flotte que Panurge n'aurait pas reniée et la course est annulée.

La belle *Lady* se rattrape et confirme dans les deux manches suivantes devant *Kraken II*, *Orana* et *Viola*. Au général, *Lady Trix* l'emporte devant *Orana* et *Kraken*.

Le lendemain, la plupart des yachts font route au nord. La mythique Coupe des Deux Phares les attend....



who finished this unique leg in this order. Protests and complaints dealt with, the prize giving was celebrated under showers, *Orana* secured her second victory.

LES VOILES DE LEGENDE in La Baule Bay – (27 to 30, July) – YCLB

All crews returned enchanted with the La Baule classic. The welcome did this magnificent bay proud, with perfect courses thanks to a very attentive Race Committee President, Michel Briand!

Saturday, 15 -20 knots hardly intimidated the fabulous 1909 gaff sloop, *Lady Trix*, skilfully helmed by the skilful connoisseur of the bay, Bruno Peyron himself! The *Lady* won a fantastic victory ahead of *Orana*. The next day the wind had increased to 25 – 30 knots with squalls of 35 knots. Wisely, racing was cancelled.

Monday saw the resumption of the battle. A light wind allowed *Kraken II* to chase *Lady Trix*, *Orana* staying in the hide. However, missing a windward buoy, *Lady Trix* misled the whole fleet, which Panurge could not deny, and the race was cancelled. The *Lady* performed better in the two following races ahead of *Kraken II*, *Orana* and *Viola*. Rules taken into account, *Lady Trix* won ahead of *Orana* and *Kraken II*.

The next day most of the yachts made sail to the North. The legendary Coupe des deux Phares awaited...



ASSURANCES MADER

Tél. 05 46 41 20 22

Assureur de l'YCC



Assurances MADER

Boulevard de la République Immeuble le challenge
(rond point de l'Europe les minimes)
BP 3004 - 17030 LA ROCHELLE Cdx 1 - France

info@mader.fr www.mader.fr Fax: 33 (0)5 46 41 64 80



© Odile Boyé-Carré

COUPE DES DEUX PHARES, Les Abers – Lorient – La Rochelle (11 au 17 août) – YCA – SNL – YCC

Eole continue de contrarier le Challenge, et dans les Abers, la direction de course annule le prologue de la Coupe des Deux Phares et lance la course vers Larmor-Plage où s'impose un «arrêt-buffet-on-se-met-à-l'abri-et-on-fait-la-fête-pendant-la-baston». La course-croisière préférée de tous se mue en deux sprints de 110 et 140 milles, courus tout dessus, à la limite et parfois un petit peu plus loin !

Profitant des petits airs de la première manche, c'est *Pen Duick* qui a les honneurs de la ligne. Le plan Fife est le seul à enchaîner le Four puis le Raz de Sein dans la même marée. Mais si *Khayyam* et *Eloise II* se font refouler en Baie de Douarnenez par une marée de 105, c'est toute une équipe de petits discrets qui attend la nuit, les contre-courants et les petits airs, pour raser le Chat et tracer vers le sud. *Helisara*, *Sinbad*, *Kyrielle*, *Pangur Ban* et *Kraken* sont de cette fournée, lancés dans un sprint bord à bord jusqu'à l'entrée de Lorient.

Un dîner dans la tradition de la Coupe (mille bravos à Bernard Ballanger, et aux amis de la SNL), deux nuits de repos et une dépression plus tard, voilà les yachts qui repartent dans la houle et la brise pour une descente éclair vers la Rochelle. *Khayyam* laisse parler son aisance naturelle dans la brise. Et si *Pen Duick* réduit sa toile, certains ne lâchent rien, parfois au risque de devoir bricoler ! Ainsi, *Kraken II* se lance dans la couture pour sauver son spi, *Eloise II* abandonne les vestiges de son rail de tangon, *Orana* grille son spi et *Sinbad* envoie un homme en tête de mat pour frapper une nouvelle poulie de drisse de spi.

Le passage du Pont d'Yeu et la nuit ne perturbent ni les équipages ni le classement. Les Maïca *Kyrielle* et *Saba* restent à distance des premiers, *Khayyam*

COUPE DES DEUX PHARES, Les Abers – Lorient – La Rochelle (11 to 17, August) – YCA – SNL – YCC

Aeolus, having drawn breath once more, continued his onslaught on the Challenge, and, in Les Abers the Race Committee cancelled the lead up to the Coupe and launched a course towards Larmor-Plage where it was decided to have a required stop to eat, rest and live it up during the gale! The favourite long distance race was split into two legs of 110 and 140 miles, sailed with full sails and sometimes over the limits!

Taking advantage of light airs on the first leg, it was *Pen Duick* who had the honours on the finish line. This Fife yacht was the only one to achieve the Four and the Raz on the same tide. If *Khayyam* and *Eloise II* were hurled out of Douarnenez Bay by a 105 tide, then a small team waited for night, better currents and lighter airs, sailing close the Chat and heading south. *Helisara*, *Sinbad*, *Kyrielle*, *Pangur Ban* and *Kraken* were part of this band, thrown together in a head to head sprint to the entrance of Lorient.

There, a dinner given in the tradition of the Coupe (three cheers for Bernard Ballanger and to the friends of the SNL), two nights rest and a depression later, here were the yachts that started in the swell and the breeze for a lightning descent to La Rochelle. *Khayyam* with her natural ease in this wind, *Pen Duick* reduced her sail but some did not, running the risk of having to do some odd jobs; *Kraken II* had to quickly raid her sewing basket to save her spinnaker, *Eloise II* abandoned the remains of her spinnaker pole, *Orana* blew out her spinnaker and *Sinbad* sent a man to the masthead to fit a new block for the spinnaker halyard...



franchit la ligne vers 3 heures, sous les applaudissements et les projecteurs de la télévision ! Profitant enfin du soleil, *Sereine* et *Tête en Bois* sont les derniers courageux à atteindre les Minimes.

A l'arrivée, toute la flotte a atteint son but en un temps record, mais comme en 2003, ce sont les règles de course qui départagent *Kraken II* et *Sinbad*, ce dernier emporte finalement cette quinzième édition au bénéfice de la dernière et plus longue manche remportée !

COUPE BOUVET-LADUBAY DU PATRIMOINE MARITIME, Bassin des Chalutiers à La Rochelle (18 août) – MMLR

La Coupe Bouvet-Ladubay est une gageure annuelle : rassembler au Musée Maritime un jury de passionnés devant désigner le plus beau bateau restauré !

Paule Sergent, venue inaugurer l'exposition consacrée au cinquantenaire d'*Eloise II*, Jakez Kéroas et Anne Burlat, les créateurs des fêtes de Douarnenez, de Brest et de la Semaine du Golfe, les journalistes Yves Gaubert (Chasse-Marée) et Philippe Barroux (Sud Ouest), Bruno Barbara, ébéniste et charpentier naval et Patrick Schnepf, directeur du Musée Maritime de la Rochelle se mettent d'accord pour attribuer la Coupe Bouvet-Ladubay à *Mowgli* (plan Sergent) mais aussi à *Pangur Ban* (Stephens) !

Rejointe par une flottille de plans Sergent, venue faire sa fête à *Eloise II*, la flotte des Deux Phares défile entre les Tours de La Rochelle devant un public fourni !

The passage inside Ile d'Yeu and the night did not upset either crews or placing. The *Maïca Kyrielle* and *Saba* stayed out in front; *Khayyam* crossed the line around 3 am to applause and under the gaze of TV cameras! Taking advantage of the daylight *Sereine* and *Tête en Bois* made up the courageous end of the fleet to reach Minimes.

At the end up, all the fleet reached the finish rapidly, but as in 2003, it was the race rules which decided between *Kraken II* and *Sinbad*, the latter winning the 15th Coupe with the help of the final, longer leg!

COUPE BOUVET-LADUBAY DU PATRIMOINE MARITIME, Bassin des Chalutiers in La Rochelle (August, 18) – MMLR

The Coupe Bouvet-Ladubay is an annual gamble. Collect at the Musée Maritime a committee all-passionate about classic yachts, which then must decide on the most beautiful and best, restored!

Paule Sergent, here to open the exhibition dedicated to the 50th anniversary of *Eloise II*; Jakez Keroas and Anne Burlat, the founders of the Fêtes de Douarnenez, Brest and the Semaine du Golfe; the journalists, Yves Guabert (Chasse-Marée) and Philippe Barroux (Sud-Ouest); Bruno Barbara, cabinet-maker and marine carpenter and Patrick Schnepf, Director of the Musée Maritime de La Rochelle all agreed to award the Coupe Bouvet-Ladubay jointly to *Mowgli* (Sergent design) and *Pangur Ban* (Stephens' design).



© François Bertrand

© Odile Boyé-Carré

Pangur Ban

Jean-Louis VELASQUE (*Mowgli*) & Didier HEBERT (*Pangur Ban*)

CLASSIQUE DU GRAND PAVOIS et TROPHEE PHILIPPE HARLE, Pertuis charentais (22 et 23 septembre) – YCC

Etonnant ! Ce week-end est marqué par du beau temps, de petits airs, des vagues sans lames. Contraste inespéré au regard du début de saison et beau cadeau pour les 24 concurrents présents à la Classique du Pavois et les 20 courageux disputant le Trophée Philippe Harlé. Ce beau temps expliquerait-il la forte présence féminine à bord des bateaux ?

Le premier départ est donné par une jolie brise qui voit *Kraken* partir devant *Sinbad* et *Saba*. La flotte enchaîne les bords jusqu'à ce que la bascule frappe à un quart de mille de la dernière marque et creuse l'écart après le peloton de tête.

Beau départ dimanche sous spi vers le pont, puis des errances entre les piles, des tribords à gogo et l'option sous Ré qui laisse scotchés ceux qui sont partis à terre. A l'image du vent, quelques gouttes d'eau tombent quand le Comité de Course annonce la réduction du parcours. *Viola* devant *Kraken*, *Kraken* devant *Viola*, la proclamation des résultats du week-end et la remise des prix sont ponctuées des lazzis habituels.

CHARENTE CLASSIQUE, Rochefort (13 octobre) – YCC

La remonte de la Charente démarre dans une brise un tantinet mutine. Troublés, les skippers dont l'étrave titille habituellement la ligne partent souvent après le signal individuel de la Marseillaise qui voit *Patch*, le folkboat imaginé en 1942 par Tord Sunden, partir et arriver en tête. Il fait beau, la mer est plate et l'air frais. La vie

Joined by a flotilla of Sergent's designs, here to celebrate the 50th birthday of *Eloise II*, the Coupe des deux Phares fleet filed between the entrance towers of La Rochelle harbour to the delight of the assembled audience.

CLASSIQUE DU GRAND PAVOIS and TROPHEE PHILIPPE HARLE, Pertuis Charentais (22 and 23, September) – YCC

What a pleasant surprise! This weekend was blessed by good weather, light airs and a gentle, slow swell. It was a stark contrast with the beginning of the season and a well-received gift for the 24 competitors of the Classique and the courageous 20 vying for the Trophée Philippe Harlé. Was it the good weather that explained the strong female presence on board the yachts?

The first start was accompanied by a wonderful breeze, which saw *Kraken* leaving ahead of *Sinbad* and *Saba*. The fleet put in tack after tack until the fateful moment when the seesaw struck a quarter of a mile from the last mark and opened the gap behind the leading group.

A perfect start on Sunday with spinnakers flying towards the bridge, then meanderings between the piles, many starboards and the choice near Ré which left those stuck who had chosen to sail close to the coast. Like the wind, some drops fell when the Race Committee announced a shortening of the course. *Viola* ahead of *Kraken*, *Kraken* ahead of *Viola* the declaring of the results for the weekend and the prize-giving were punctuated by the usual gibes!

serait si belle... mais *Khayyam* se plante près de la bouée de dégagement dans le chenal et doit attendre la renverse.

A l'arrivée à Rochefort, on refait la saison ! Le retour matinal se fait dans un brouillard si dense que les rives de la Charente semblent absentes. Bravo à *Patch*, *Lorna* et *Kraken*, dans cet ordre sur le podium de la dernière épreuve d'un CCA mouvementé !

LES DERNIERS BORDS DU CCA 2007, la réunion des clubs du CCA, l'Assemblée Générale du YCC et la remise des prix annuels, Le Pouliguen (17 novembre)

Les retrouvailles sont superbement organisées au Pouliguen par le YCLB. La cérémonie finale débute par la proclamation des résultats du Challenge Classique Atlantique en présence de Bruno Peyron, l'homme qui plane sur l'eau que poussent les yachts classiques...

En synthèse, voilà les résultats des 12 régates de la saison 2007 : 74 bateaux ont participé aux épreuves, dont 10 à plus de 6 régates (*Pangur Ban* les a toutes disputées). *Kraken II* s'adjuge le titre pour la troisième fois ! Le second est *Orana*, pour sa première vraie participation. *Saba*, premier Maïca, remporte également le tout premier Trophée Jean Claude Langlois !

L'assemblée salue la belle croissance du Yacht Club Classique avec 51 bateaux et 153 membres. Avisés, les administrateurs du YCC signalent que les régates du CCA 2008 reprendront le 1er mai. Dans l'intervalle, il est conseillé de se reposer !

CHARENTE CLASSIQUE, Rochefort (October 13th) – YCC

The onslaught on the Charente started in a bit of a mutinous breeze. Unsettled, most of the skippers whose bows usually tease the line started after the individual signal of La Marseillaise, which saw, *Patch*, the folk boat designed in 1942 by Tord Sunden, leave and arrive in the lead. The weather was beautiful; the sea was flat and the air was fresh. All would have been perfect by *Khayyam* messed up near the release buoy in the channel and had to wait for the tide to change.

Arriving at Rochefort, we relived the season! The morning return was made in a fog so dense the banks of the Charente could not be seen. Congratulations to *Patch*, *Lorna* and *Sinbad*, in this order on the podium, for the last race of an eventful CCA.

THE LAST LEGS OF THE 2007 CCA SEASON, the annual meeting of the CCA yacht clubs, the General annual meeting of the YCC and the annual prize giving at Le Pouliguen (November 17th)

The reunion was well organised in Le P by the YCLB. The final ceremony began with the announcement of the results of the Challenge Classique Atlantique in the presence of Bruno Peyron, the man who glides on the water, which is pushed by classic yachts...

In summary, here are the results of the 12 regattas of the 2007 season: 74 yachts sailed the races, 10 sailed in more than 6 and *Pangur Ban* in them all. *Kraken* won the CCA title for the third time! Second was *Orana*, her first serious participation. Also, *Saba*, the first Maïca, won the very first Trophée Jean-Claude Langlois!

The assembled company saluted the fantastic growth of the YCC with 51 boats and 153 members. Advice from the board of the YCC, who announced the start of the regattas in 2008 would be 1st May, rest till then!!



Joshua

LES RÉSULTATS DU CCA 2007

2007 CCA RESULTS

PTS	RG	YACHT	DESIGNER	Date Year	LOD	TYPE	Semaine du Golf	Echappée Classique	Belle Plaisance	Voile Classique	Voile de Légende	Coupe des 2 Phares	Classique du Pavois	Trophée P. Harlé	Charente Classique
Classe 1 à 3							du Morbihan	Quiberon	Bénodet	La Trinité	La Baule	Les Abers Lorient - LR	LR	LR	LR Rochefort
604,50	1	KRAKEN II	DERVIN	1950	10,00	SLOOP	100,25	97	98	97	98	109	99	100,25	
598,50	2	ORANA	MAC GRUER	1959	12,80	SLOOP 8 MCR	99		100,25	100,25	99	104	96	96	
590,25	3	SINBAD	MYLNE	1950	11,60	CÔTRE	96	90				110,25	97	99	98
581,00	4	SABA	ILLINGWORTH	1964	11,30	SLOOP Maïca	77		96	92	97	105	89	94	97
577,00	5	PANGUR BAN	STEPHENS	1948	11,65	YAWL BERMUDIEN	98	95	86	91	92	107	91	89	94
576,25	6	GRIFFON	LEMAIRE	1967	12,45	SLOOP	97	100,25	95	95	94		95	93	
572,00	7	KHAYAM	STEPHENS	1939	18,30	CÔTRE		89	99			106	94	90	94
562,00	8	MARGUERITE	SERGENT	1958	11,75	SLOOP	80	96	92	94	91	97	92	88	90
543,00	9	TÊTE EN BOIS	BRIX	1961	8,15	SLOOP	82	87	89	89		99	87	91	88
468,00	10	ACTEIA II	ILLINGWORTH	1963	11,30	SLOOP Maïca	94	92	94	98	90				
460,00	11	PEN DUICK	FIFE	1898	15,10	CÔTRE AURIQUE	86	88	91	93		102			
460,00	11	CHRISTINA II	VAN ESSEN	1966	12,80	SLOOP	92	99			93		90	86	DNC
397,00	13	KYRIELLE	ILLINGWORTH	1964	11,30	SLOOP Maïca					96	108	98	98	93
386,25	14	VIOLA	FIFE	1908	12,50	CÔTRE AURIQUE							100,25	95	95
290,25	15	PATCH	FIFE	1966	7,65	SLOOP FOLKBOAT							93	97	100,25
283,00	16	JUST PURE	ABRAHANSON	1950	9,58	SLOOP KRUSTKRYSSARE	93	91		99					
282,00	17	ELOISE 2	SERGENT	1957	13,50	YAWL	88	93				101			
274,00	18	JOSHUA	KNOCKER	1962	12,10	KETCH	85					100			89
270,00	19	LORNA	CLARK	1948	10,00	SLOOP								84	99
266,00	20	CARPE DIEM	ROY	1998	7,05	CÔTRE AURIQUE								87	86
264,00	21	PETITE LANDE	ALDEN	1992	16,40	GOÉLETTE FRANCHE			93	88				88	
261,00	22	THALAMUS	SERGENT	1964	14,40	YAWL								83	
255,00	23	SYLPHIDE	HUMBLLOT	1968	12,00	KETCH CHASSIRON TM								85	92
250,00	24	LA STERNE	CORNU	1963	11,00	SLOOP								82	91
250,00	24	PANURGE	CORNU		8,55	SLOOP								81	84
246,00	26	ELLEN SOPHIA	NICHOLSON	1939	9,00	SLOOP								80	87
189,00	27	PEN DUICK II	COSTANTINI	1964	13,60	KETCH	91	98						79	85
184,00	28	DEM DEIL	CORNU	1961	11,30	SLOOP	90	94							
172,00	29	FIONA	FIFE	2005	8,20	CÔTRE AURIQUE	87		85						
167,00	30	AGRAMANT II	VERNAZZA	1963	8,40	SLOOP	81	86							
162,00	31	GIPSY MOTH III	CLARK	1959	12,00	SLOOP	74		88						
161,00	32	YORI IV	TALMA BERTRAND	1948	8,60	SLOOP							79		96
103,00	33	HELISARA	CARTER	1968	11,30	SLOOP TINA						103			
100,25	34	LADY TRIX	MYLNE	1909	8,80	SLOOP À CORNE					100,25				
98,00	35	SEREINE	DERVIN	1952	12,50	CÔTRE							98		
97,00	36	MERRY DANCER	FIFE	1938	15,30	SLOOP									
96,00	37	AIBE	REIMERS	1934	8,40	SLOOP TÛMLARE									
96,00	37	LYCIA									96				
96,00	37	BRYELL II	MAAS	1964	11,20	SLOOP	DNC								96
95,00	40	PINCHGUT	REIMERS	1988	12,80	SLOOP 30 SQM	95								
90,00	40	SKAL	RHODES	2006	17,80	CÔTRE AURIQUE				NJ					
90,00	40	VELA	CORNU	1960	15,50	KETCH				90					
89,00	43	CABRETTE	SERGENT	1957	9,00	SLOOP	89								
87,00	44	TALENDUICK	HUMBLLOT	1973	9,12	SLOOP CHASSIRON									
86,00	45	MORDIGUS	DAUCHEZ	1932	7,50	SLOOP								86	DNC
84,00	46	YASUMI	NICHOLSON	1964	9,60	SLOOP			84						
83,00	47	TAIRA	GRIVEL	1930	10,70	CÔTRE BERMUDIEN			83						
83,00	47	WOODSTOCK	RAYNAUD	1965	7,25	SLOOP			DNC						83
79,00	49	PEN DUICK V	BIGOIN/DUVERGIE	1968	10,70	SLOOP			79						
79,00	49	TELEMAQUE III	HUMBLLOT	1966	10,50	SLOOP CHASSIRON GC			DNC				79		
78,00	51	WAROC'H	HERVE	1964	10,80	SLOOP «ONE TON»			78						
76,00	52	CALYPSO II	SERGENT	1968	10,50	KETCH			76						
75,00	53	BOLERO	CARTER	1976	11,30	SLOOP TINA			75						
0,00	54	BILOU BELLE	CARTER	1967	11,30	SLOOP TINA				NJ					
0,00	54	CHRYSANDO													
0,00	54	CLYDE	FIFE	1955	11,10	SLOOP 6 MJI									
0,00	54	CYGNET II		1938	9,05	CÔTRE AURIQUE									
0,00	54	DELFINA III	ELKRISOFFERSEN	1960	9,30	SLOOP KNARR									
0,00	54	ELFE			10,45	SLOOP 6 MJI									
0,00	54	ELLAD	FIFE	1957	10,47	YAWL									
0,00	54	GRANDE HERMINE		1940	15,00	YAWL AURIQUE									
0,00	54	HISPANIA IV	GUEDON	1927	14,00	SLOOP 8 MJI				HJ					
0,00	54	LA MOUETTE RIEUSE	LE PAVEC	1960	10,10	CÔTRE AURIQUE				DNC					
0,00	54	LADY MAUD	LUKE	1907	12,00	CÔTRE AURIQUE				DNC					
0,00	54	LOBELIA	CORNU	1956	6,50	SLOOP BELOUGA									
0,00	54	MICROMEGAS II	TEILLET	1965	7,90	SLOOP									
0,00	54	MITSUKO			9,05										
0,00	54	NEW LIFE	CAMATTE	1954	9,85	SLOOP 5,5 MJI									
0,00	54	PENN BRELL	HARLE	1964	9,50	SLOOP				DNC					
0,00	54	SAINT LUC	CORNU	1962	9,30	SLOOP									
0,00	54	SIR HOCCO	REIMERS	1938	8,40	SLOOP TÛMLARE									
0,00	54	THELMA	CAMATTE	1935		SLOOP 6 MJI									
0,00	54	TIKAROA	CORNU	1961	11,30	SLOOP									
Classe 4															
250,00	1	FAIAOAHÉ	RIBADEAU-DUMAS	2006	20,00	CÔTRE			100,25	100,25					

74 yachts classés au 28/05/07 - RAPPEL : LES 6 MEILLEURS RÉSULTATS ANNUELS SONT PRIS EN COMPTE - EN BLEU : 24 YACHTS EN PREMIÈRE PARTICIPATION AU CCA
 © Odile Boyé-Carré NJ : non jaugé Jauge Classique 2007 - HJ : hors jauge (en particulier, du fait de matériaux de voiles non acceptés par le règlement du CCA)

RÉSULTATS DU TROPHÉE JC LANGLOIS 2007

2007 TROPHÉE JC LANGLOIS RESULTS



© Odile Boyé-Carré

Saba

PTS	RG	YACHT	DESIGNER	Date Year	LOD	TYPE	Classique du Pavois	Trophée P. Harlé
Classe 1 à 3							La Rochelle	La Rochelle
36,00	1	SABA	ILLINGWORTH	1964	11,30	SLOOP MAÏCA	1	
35,00	2	KRAKEN II	DERVIN	1950	10,00	SLOOP	7	
21,00	3	LADY TRIX	MYLNE	1909	8,80	SLOOP À CORNE		
19,00	4	KRAKEN	MYLNE	1950	11,60	CÔTRE	4	
18,00	5	GRIFFON	LEMAIRE	1967	12,45	SLOOP		
13,00	6	ORANA	MAC GRUER	1959	12,80	SLOOP 8 MCR		4
12,00	7	PINCHGUT	REIMERS	1988	50	SLOOP 30 SQM		
12,00	7	MARGUERITE	SERGENT	1958	11,30	SLOOP		7
11,00	9	ELOISE 2	SERGENT	1957	15,10	YAWL		
9,00	10	ACTEIA II	ILLINGWORTH	1963	8,40	SLOOP MAÏCA		
8,00	11	PEN DUICK	FIFE	1898	9,12	CÔTRE AURIQUE		
7,00	12	SIR HOCCO	REIMERS	1938	9,85	SLOOP TÛMLARE		
7,00	12	TALENDUICK	HUMBLLOT	1973	11,30	SLOOP CHASSIRON		
6,00	14	NEW LIFE	CAMATTE	1956	8,20	SLOOP 5,5 MJJ		
4,00	15	DEM DEIL	CORNU	1961	15,30	SLOOP		
4,00	15	FIONA	FIFE	2005	17,80	CÔTRE AURIQUE		
4,00	15	MERRY DANCER	FIFE	1938	6,50	SLOOP		
4,00	15	SKAL	RHODES	2006	8,40	CÔTRE AURIQUE		
4,00	15	LOBELIA	CORNU	1956	11,65	SLOOP BELOUGA		
2,00	20	AIBE	REIMERS	1934	7,05	SLOOP TÛMLARE		
2,00	20	PANGUR BAN	STEPHENS	1948	10,70	YAWL BERMUDIEN		
1,00	22	CARPE DIEM	ROY			CÔTRE AURIQUE		1
1,00	22	PEN DUICK V	BIGOIN/DUVERGI	1968		SLOOP		
0,00								

23 yachts classés au 28/06/07

EN BLEU : YACHTS EN PREMIÈRE PARTICIPATION AU CCA



UNE PERSONNALITÉ PRÉSENTE SUR LE CIRCUIT 2007 : BRUNO PEYRON

AT THE HELM OF LADY TRIX: BRUNO PEYRON

Propos recueillis par François Frey

Est-ce utile de présenter Bruno Peyron, le skipper détenteur entre autres titres, du fabuleux record du tour du monde à la voile en équipage depuis mars 2005 à bord du catamaran *Orange II*... Ce diable de marin, homme pressé s'il en est ne dédaigne pas, loin s'en faut, de s'adonner à la lenteur. Mais toujours avec la gaine au cœur !

Il se confie à CCA 2008 :

Qu'est-ce qui te fait courir sur Lady Trix, (plan Mylne 1909) ? (Lady Trix a remporté les «Voiles de Légende» en Baie de La Baule organisées par le YCLB - 27 au 30 juillet 2007)

Les heureux hasards de la vie entre rencontres et disponibilité, entre amour des belles choses et passions partagées... Ce sont les sourires de Gérard Fries et de Bruno Barbara qui peuvent être fiers de leur œuvre. Il y a également l'enthousiasme immuable d'Olivier Morel, toujours présent quand l'amitié est au rendez-vous. Enfin, c'est le bonheur simple de partager des moments d'exception avec des gens de qualité et, évidemment, l'élégance de ce plan exceptionnel sur l'eau de La Baule.



© Odile Boyé-Carré

Bruno Peyron

Lors de cette manche bauloise du CCA, qu'est-ce qui t'a le plus surpris ?

Ma plus grande surprise fut le plaisir de barre, la simplicité de manoeuvre et l'aisance insolente du passage dans l'eau de cette carène étonnante. Amoureux des Fife comme beaucoup, il semble que ce plan Alfred Mylne était un peu en avance sur son époque, comme le montre les formes arrières, très tendues, qui font planer ce bijou dès les premières vagues. Autre sujet d'étonnement : nos tentatives de porter le foc-ballon par 30 noeuds de vent furent d'une insolence qu'il conviendra de mesurer à l'avenir...

Comment abordes-tu la régates sur ce type de bateau ?

Exactement comme sur n'importe quel autre bateau de course avec, toutefois, un souci particulier de respecter une «vieille dame».

En cours de régates, as-tu encore parfois en tête l'âge du bateau et l'état très particulier de la concurrence ?

Oui, toujours ! C'est ce qui donne une dimension particulière à un exercice où se mélange obligatoirement tout ce qui relève de la régates pure mais également une prise de conscience aiguë de la somme de travail et d'amour qu'il faut pour que de tels bijoux puissent encore naviguer !

Is there any need to introduce Bruno Peyron, the skipper and holder of many titles amongst them the fabulous sailing record of the circumnavigation with his crew aboard the catamaran *Orange II* begun in March 2005. This sailor, a man in a hurry, if ever there was one, does not veer away from an opportunity to devote himself to sailing at a more sedate pace. However, winning is always in his heart.

He confides to the 2008 edition of CCA:

What makes you race on Lady Trix, (Mylne 1909)? (Lady Trix won "Voiles de Légende" at the Bay of La Baule, organised by the YCLB - 27th- 30th July 2007)

Strokes of good fortune in encounters and opportunity, a love of beautiful things and shared passions... With smiles on their faces Gerard Fries and Bruno Barbara can be justifiably proud of their work on *Lady Trix*. Also, there is Olivier Morel's ever present enthusiasm for the values of friendship. Finally, simple things such as mutual appreciation of exceptional moments with people who share an understanding of quality and who, altogether, enjoy the happiness brought by the elegance of this exceptional design on the waters of La Baule.

During this round of CCA in La Baule, what surprised you most?

My greatest surprise was the pleasure of helming; the simplicity of manoeuvring and the blatant ease with which this amazing hull cut through the waters. Being very fond of Fife, like many others, it seems that this Mylne design was ahead of its time, this can be seen in the shape aft, tapering beautifully which makes this gem dance from the moment you meet the first waves. Another astonishing matter – our attempts to sail with the balloon jib in 30 knots of wind were acts of arrogance, which, admittedly, we will have to reassess in the future...

How do you approach racing on this type of yacht?

Exactly the same as on any other racing boat but with, however, particular consideration for an older "lady"!

In the course of the regatta, did you have in mind at any time the age of the boat and its very particular place in the competition?

Yes, always! It gives a special dimension to the exercise where all comers are inevitably mixed together and it is not a pure classic regatta. There is an equally sharp realisation of the amount of work and care you need to put in so that such gems can still sail

Quel est ton meilleur souvenir sur ce type de canote ?

N'ayant guère eu le temps ces dernières années de pouvoir profiter de toutes les opportunités qui m'étaient offertes, c'est assurément les premiers bords de *Lady Trix* et la découverte de son aisance à toutes les allures.

Quels sont tes prochains projets pros (sur Orange ou ailleurs) ?

J'ai beaucoup de projets, comme toujours, entre la relance de «The Race», réclamée par tous, probablement pour 2010/2011. Il y a la relance du projet maxi dès que nos records tomberont. J'ai des intentions d'exploration en Arctique, des projets artistiques et humanitaires..., et évidemment, reprendre du plaisir à bord de *Lady Trix* en préparant son centenaire, comme il se doit. La vie, quoi !

Te reverrons-nous à La Baule fin juillet 2008 sur Trix si tu es libre à cette date ?

Je l'espère de tout mon coeur, en espérant que la *Lady* donne de belles idées à de nouveaux amoureux des belles choses...

What is your best memory on this type of boat?

Having had very little time over previous years to be able to enjoy all opportunities that came my way, it was certainly when I first boarded *Lady Trix* and discovered how easily she sailed at full tilt.

What are your next professional plans (with Orange or elsewhere)?

I have loads of projects, as ever, for instance the relaunching of "The Race" probably 2010/2011. There is also the resumption of the maxi project as soon as our records fall. I also intend to explore the Arctic and to be involved in humanitarian or artistic projects...and obviously, to have further pleasure aboard *Lady Trix*, preparing for her centenary. C'est la vie!

Will we see you again at the end of July 2008 at La Baule on board Trix if you are free?

I hope so with all my heart...hopefully once again the *Lady* will inspire new lovers of beautiful things...



Lady Trix

VAINQUEUR DU CCA 2007 : KRAKEN II

2007 CCA WINNER: KRAKEN II

Bertrand Kerrand, Philippe Payen et Jacques Taglang

L'an passé, la revue CCA avait fait honneur au Maïca – conçu par les Anglais Illingworth & Primrose – vainqueur du Challenge 2006, *Actéïa II*. Il allait de soi que, pour la présente édition 2008, il en soit de même pour *Kraken II* – réalisé par le Français Henri Dervin –, le champion du CCA 2007, dont on trouvera encartés les plans redessinés par François Chevalier.

«Le traditionnel vainqueur du CCA 2007 est *Kraken II* qui, remportant l'épreuve pour la troisième fois, a fatigué l'excellent «demi-coqueur» (*) et, du coup, s'est vu attribuer un quart de demi-coque. Les précédentes ayant été remises à Louis, Bertrand et Damien qui, faute d'autres descendants mâles à portée de main, l'ont spontanément dédiée à Solenn présentement au mouillage sur son super tanker dans la banlieue de Saïgon.» C'est dans son style inimitable que Philippe Payen, l'armateur du Maïca *Saba*, résumait la troisième victoire du Challenge Classique Atlantique 2007 du cotre *Kraken II* à Louis Kerrand, après celles de 2005 et 2003 ! Un exploit peu banal il est vrai, d'autant que l'équipe qui anime le canote ne l'est pas moins : trois générations de Kerrand sont à la manœuvre pour conduire le voilier aux avant postes, si ce n'est à la victoire.

KRAKEN II (1949), UN PLAN D'HENRI DERVIN

Le *Kraken* est l'unique exemplaire encore en état de naviguer d'un yacht mixte de 10 mètres dessiné par l'architecte Henri Dervin en 1947 et dont deux unités furent alors construites. Le premier exemplaire avait appartenu au célèbre coureur hauturier André Viant. Hélas, *Kraken* fit naufrage au milieu de la Manche dans les années cinquante. Les œuvres vives du *Kraken* sont une extrapolation du célèbre *Les Quatre Vents* (1950), le cotre de 9 mètres de long construit pour lui-même en 7 ans par Marcel Bardiaux.

La construction du *Kraken II* débute en 1949 au chantier Le Gourriec à Ploemeur près de Lorient pour le compte de Maître Jean Donval, avocat à Lorient. A l'époque, Donval est un régatier de renom qui écume le littoral Atlantique et la Manche. Le bateau est mis à l'eau la même année puis immatriculé en 1950 ; c'est

Last year, the CCA magazine did credit to Maïca *Actéïa*- designed by the English Illingworth & Primrose- winner of the 2006 Challenge. For the current 2008 issue we do the same for *Kraken II* – designed by the French Henri Dervin- winner of the 2007 CCA. The plans and drawings redesigned by François Chevalier are included in annexe.

“The traditional victor of the CCA 2007 is *Kraken II* which, by winning this race for the third time, tired out the “half-huller”(*) and, consequently was given a fourth half-hull. The previous ones having been given to Louis, Bertrand and Damien who for want of a natural heir spontaneously dedicated it to Solenn, currently

moored near Saïgon on her super-tanker.” It was with inimitable style that Philippe Payen owner of the Maïca *Saba* summed up the third victory of the Challenge Classique Atlantique 2007 by the cutter *Kraken II* belonging to Louis Kerrand following those of 2005 and 2003! It is true, a rare achievement, since the crew that sails the yacht is rare too; three generations of the Kerrand family push the yacht before the finishing line, if not to victory.

KRAKEN II (1949), A HENRI DERVIN DESIGN.

Kraken II is the sole specimen, remaining in sailing trim out of two originally built, of the 10-meter long yacht designed in 1947 by the naval architect Henri Dervin. The first one was for Andre Viant, which alas during the fifties sank in the Channel. The brightwork of *Kraken* take inspiration from the famous *Les Quatre Vents* (1950), the 9 meters long cutter built by Marcel Bardiaux for himself over 7 years.

The construction of *Kraken II* started in 1949 at Le Gourriec boatyard near Lorient for Maître Jean Donval, barrister at Lorient. At that time Donval was a famous racer who ruled the Atlantic coast and the Channel. The boat was launched the same year and registered in 1950, when began for *Kraken* a first, glorious epic.



Kraken II

alors que démarre pour *Kraken* une première glorieuse épopée. Il participe avec succès aux grandes régates internationales entre la France, l'Espagne et l'Angleterre dans les années soixante : Cowes-Dinard, Belle Ile - Santander, le Fastnet pour ne citer que les courses les plus prestigieuses. Hélas ! Après dix-huit ans de régates acharnées et... 16 mâts brisés (qui dit mieux ?), il est laissé à l'abandon en 1968.

KRAKEN II : UN «QUIRAT» À TROIS GÉNÉRATIONS...

C'est en 1972, au fond d'une vasière au chantier Kervilor-Vanek sis à Carnac, que Louis Kerrand découvre *Kraken*. Il faudrait plutôt dire re-découvre car Louis connaît bien le voilier dont il a été l'un des fidèles équipiers au cours de ces glorieuses années ! Son sang ne fait qu'un tour, il décide d'en faire l'acquisition, malgré le piètre état dans lequel le bateau se trouve, après plus de quatre années d'abandon. Qu'importe, Louis décide de remettre lui-même le coursier en état. Il est aidé dans cette longue entreprise par son fils, Bertrand Kerrand alors patron sur les goélettes *Etoile* et *Belle Poule*, puis par ses petits-enfants, Solenn, devenue depuis lors capitaine de marine marchande et Damien, fin régatier depuis toujours. Revivifié par les soins attentionnés de trois générations de Kerrand, *Kraken* retrouve bientôt la mer et la course ! Impossible de louper depuis le gang des «K» reconnaissable entre tous dans la flotte du CCA : *Kraken II* est le seul à régater sous la houlette de trois générations de Kerrand... Régater et gagner !



Trois générations de Kerrand
à bord de *Kraken* :
Damien, Bertrand et Louis -
three Kerrand generations
onboard *Kraken II*

In the sixties she attended, with success, the great international races between France, Spain and England: Cowes-Dinard, Belle-Ile- Santander, with the Fastnet being the most prestigious. However, after eighteen years of intense regattas and... 16 broken masts she is left abandoned in 1968.

KRAKEN: A “QUIRAT” AT THREE GENERATIONS...

Louis Kerrand found *Kraken* in 1972, on a mud bank at Kervilor-Vanek yard in Carnac. We should say “re-found” since Louis knew the yacht very well as he had been one of her dependable crew members in the glory years! Immediately, he decided to purchase her, in spite of the terrible condition she was in after four years of neglect. Undeterred, Louis decided to restore the yacht himself. In this long task he was helped his son Bertrand Kerrand, then captain on the French Navy schooners *Etoile* and *Belle Poule* and then by his grandchildren, Solenn, who became a captain in the merchant navy and Damien, a skilful racer since young. Resuscitated by the care of the

Kerrand family, *Kraken* soon renews her acquaintance with seawater and races! She is impossible to miss, easily identifiable in the midst of the CCA fleet due to the “K” gang; *Kraken* is the only yacht to have three generations of one family aboard, racing means winning!



Kraken II dans ses «terres» - *Kraken II* sailing in Brittany

KRAKEN LE KRAK !

Il fallait oser, mais comment faire autrement. En 1980, *Kraken* adhère au G.F.C. (Groupe Finistérien de Croisières). Il participe aux rallyes croisières comme la «Route de la Bière» dont il prend la 3e place. Déjà une place d'honneur !

Puis, de 1980 à 1988, on assiste à la saga des rassemblements de vieux gréements et de la vieille plaisance qui se déroulent, entre autres, à Pors-Bear et à Douarnenez. Les Kerrand et leur *Kraken* y participent régulièrement. Au début des années 1990, le team des «K» participe à trois reprises à la «Falmouth Classic» en territoire britannique. *Kraken* s'adjuge par deux fois le trophée dans sa classe, en 1994 et 1995.

Enfin, en 1998, le bateau rejoint la flotte du Musée Maritime de la Rochelle – puis en 2005 le Yacht Club Classique qui vient d'être créé – et participe pour la première fois au Challenge Classique Atlantique et à la Coupe des deux Phares. *Kraken II* s'adjuge une belle cinquième place toutes classes. L'enthousiasme de l'équipage est tel que depuis lors, dopé par une motivation sans égal, il parvient à placer le bateau sur le podium et à trois reprises sur la plus haute marche, comme en 2007 !

(*) Néologisme dont nous laisserons l'entière responsabilité à Philippe Payen... Tout le monde aura reconnu notre ami et maquettiste du Musée Maritime de La Rochelle, Serge Robigo.

KRAKEN II (1949)

Numéro de voile/sail number :	532 C
Port d'attache/home port :	Le Crouesty
Yacht-Club :	YCC
Chantier/builder :	Le Gourrierec à Ploemeur

Kraken II fut lancé du chantier en 1949/ launched in 1949.

Données techniques/Data

Longueur de coque/LOA :	9,975 m
Longueur de flottaison/LWL :	7,35 m
Bau/Beam :	3 m
Tirant d'eau/Draft :	1,71 m
Déplacement/Displacement (Tonnes) :	7,2
Surface de voilure au près/Sail area windward :	55,041 m ²
Spinnaker :	37,617 m ²
Gréement/rig :	sloop-bermudien/bermudian sloop
moteur/inboard :	Yanmar1
Matériau de Coque/hull material :	bois/wood
Matériau du mât/mast :	bois/wood

Palmarès récent/Recent prize winner list

- 2001 :** Prix d'élégance YCF, Semaine du Golfe du Morbihan & 2/end classement général/overall
- 2002 :** 1er/st Classe 1, Challenge Classique Atlantique.
- 2003 :** 1er/st Echappée Classique de Quiberon
Challenge Classique Atlantique 1er/st toutes classes/overall
- 2005 :** 1er/st Coupe des Deux Phares – Aber Wrac'h - La Rochelle
1er/st Défi de l'Isle d'Yeu
Vainqueur du/winner of Trophée Philippe Harlé
1er/st Challenge Classique Atlantique, toutes classes/overall
- 2007 :** Vainqueur/winner Challenge Classique Atlantique – 3ème succès/3rd success.

KRAKEN THE ACE!

Then very daring, but what was the choice? In 1980 *Kraken* joins the G.F.C. (Groupe Finistérien de Croisières). She enters the cruising rally known as “Route de la Bière” and finishes third. Already gaining distinction.

From 1980 to 1988 she participates in the old gaffers and old yachting meetings, which take place, amongst others, at Pors Bear and Douarnenez. The Kerrand family and *Kraken* participate regularly. In the early nineties the “K” team take part, on three occasions, in the partakes in the “Falmouth Classic” in England. Twice *Kraken* wins her class trophy, in 1994 and 1995.

Finally, in 1998, the yacht joined the La Rochelle Maritime Museum fleet- then in 2005 the Yacht Club Classique, which had just been created- and enter the Challenge Classique Atlantique and the “Coupe des deux Phares” race. *Kraken II* wins the fifth place overall. The crew's enthusiasm is such that, since then, pushed on by unrivalled motivation, they succeeded in placing the boat's name, three times, on the highest step of the podium, just like in 2007!

(*) Everybody has recognized our friend and Maritime Museum of La Rochelle modeller, Serge Robigo.



© Collec. Kraken

Kraken II

HENRI DERVIN, L'ARCHITECTE DE KRAKEN

HENRI DERVIN, DESIGNER OF KRAKEN

Jacques Taglang

L'architecte naval français Henri Dervin se fait connaître très tôt en réalisant ses premiers dessins de yachts dès 1922, en signant les plans d'un 8,50 m, *Duchesse-Anne*. Il se fait remarquer deux ans plus tard en dessinant pour le chantier Casenave sis à Morlaix un monotype «4,50 m de Morlaix» pour le compte de la Société des Régates de Morlaix, gréé en cat-boat, *Chéri-bibi*... qui truste dans la série victoire sur victoire. En 1925, Dervin réalise dans la même veine *Poupette*, mais ne parvient pas à détrôner sa précédente création. Bientôt les commandes affluent et dès 1927, Henri Dervin dessine également de grandes unités de croisière – sloops, goélettes, yawls – des yachts à moteur, mais aussi des bateaux de travail comme des thoniers, des cotres de pêche, des dundees et même des vedettes de pilotage. Il réalise enfin des bâtiments de service pour la Marine nationale auprès de laquelle il est nommé architecte conseil en 1945. Il travaillera jusqu'à son décès, en 1966.

Dervin réalise des voiliers qui entreront dans la légende comme le fameux cotre norvégien *Kurun* construit au Croisic aux chantiers Leroux pour le compte de Jacques-Yves Le Toumelin. Ce dernier effectuera à bord du voilier un tour de monde (1949-1952) en solitaire. Le Toumelin est imité par Marcel Bardiaux qui réalise une circumnavigation entre 1950 et 1958 à bord d'un cotre qu'il a construit lui-même à Paris entre 1943 et 1950, d'après les plans de Dervin, *Les Quatre Vents*. Henri Dervin, à la demande de Philippe et Hélène Viannay, fondateurs des Glénans, dessine le cotre bermudien *Sereine* (1951) à bord duquel de nombreux marins se formeront. On peut noter que *Kurun* et *Sereine* ont été classés à l'inventaire des Monuments historiques. En 1947, Dervin dessine les plans d'un yacht mixte, *Kraken*, qui sera construit en deux exemplaires... *Kraken II* à Louis Kerrand navigue toujours sous les couleurs du Yacht Club Classique !

Après la Seconde Guerre mondiale, la plaisance se démocratise et Henri Dervin perçoit clairement cette évolution. Il produit des plans de yachts pouvant être construits par des amateurs. Dans cette logique, il publie dans les années cinquante, deux petits ouvrages toujours consultés : *Notes Pratiques sur la Construction des Navires en Bois* et *Notes Pratiques sur la Résistance des Coques*. De très nombreux yachts Dervin, la majorité construite en bois, naviguent encore de nos jours. Un «réservoir» que ne négligent pas les amateurs de classiques !

The French naval architect Henri Dervin was known from the point he designed his first yachts in 1922; from signing of the lines plan of the 8.5m *Duchess-Anne*. Two years later he drew a one design built by Casenave boatyard in Morlaix "4.5m of Morlaix" for the Société des Régates de Morlaix; a catboat rig, named *Chéri-bibi* that performed in this class with win after win. In 1925 Dervin, in the same vein, created *Poupette*, but she did not succeed in dethroning the previous design.

Orders streamed in and from 1927, Dervin also designed larger cruising craft – sloops, schooners, yawls and powerboats – but also worked on working boats such as fishing boats, Dundee boats and even pilot speedboats. He finally designed service boats for the French Navy and was named council architect in 1945. He worked up to his death in 1966.



Kraken II

Dervin created sailing boats that passed into legend, for example, the famous Norwegian cutter, *Kurun*, built in Le Croisic in Leroux boatyard for Jacques-Yves Le Toumelin, who sailed her solo around the world 1949 – 1952. Le Toumelin was imitated by Marcel Bardiaux who circumnavigated the globe 1950 – 1958 aboard a cutter, *Les Quatre-Vents*, that he built himself in Paris between 1943 and 1950 following Dervin's drawings. At the request of Philippe and Hélène Viannay, founders of the Glénans sailing school, Dervin designed the Bermudan cutter *Sereine*, 1951 aboard which numerous yachtsmen (and women) would be trained. Notably, *Kurun* and *Sereine* were classified and listed in the French historic inventory. In 1947, he designed a yacht, *Kraken*, which was built in duplicate; *Kraken II* belonging to Louis Kerrand sailing under the banner of the Yacht Club Classique!

After the Second World War sailing became more accessible to all and Henri Dervin clearly grasped this evolution. He produced drawings of yachts that could be built by amateurs and, following this logic, in the Fifties he published two small reference booklets, *Practical Notes on Wooden Boat Building* and *Practical Notes on Hull Resistance*.

Numerous Dervin yachts, most of them built in wood, are still sailing today, providing a "réservoir" giving recognition to the amateurs in the field of classic boats!

A BORD DE KRAKEN : LA COUPE DES DEUX PHARES 2007

ABOARD KRAKEN: THE 2007 COUPE DES DEUX PHARES

Solenn Kerrand

Jeudi 9 août 2007, nous voici avec *Kraken* à l'Aber Wrac'h en pleine préparation de cette édition 2007 de la Coupe des deux Phares. Les concurrents arrivent peu à peu au gré des marées. La météo s'annonce menaçante. La date de départ sera avancée au dimanche et la course se fera en deux manches, via Lorient !

La tension monte et le mauvais sort a déjà fait son choix... Cette année, ce sera pour *Kraken* dit *Krakou*. La «chkoumoune» a décidé de nous casser les pieds, enfin surtout celui de Bertrand, notre skipper, qui se fracture la malléole. C'est donc Jérôme qui aura l'honneur et le privilège de tenir la barre. Dimanche 12 août, *Kraken* quitte l'Aber Wrac'h avec un pincement au cœur, laissant Bertrand sur le quai. Mais bien vite sa « douce » voix se fait entendre sur la VHF lorsqu'il nous aperçoit flirter, dans un fort courant contraire, avec la ligne de départ sans oser l'embrasser. Déjà les plus gros, *Khayyam*, *Pen Duick*, *Eloise*, *Orana*..., s'éloignent et se fondent dans le crépuscule.

Au passage du Four, nous profitons d'un apéro, tandis que le chef ratatouille prépare une bonne petite popote. Nous ne sommes pas les seuls ; *Saba*, *Sinbad* et *Pangur Ban* en font autant avant d'affronter le redoutable Raz de Sein. Alors que l'espoir comme le vent tendent à la baisse, la radio vient nous secouer en annonçant le rejet propre et net de *Khayyam*, *Eloise* et *Orana*. L'option s'impose toute seule : passer à l'ouest de Thévenec afin de prendre la veine centrale qui nous fera passer le Raz. L'équipage est à l'affût, Jérôme soudé à la barre, Yves au piano, Damien riveté sur le loch et Solenn au pointage. On commence à chatouiller les moustaches du Chat, peut être un peu trop car celui-ci éternue en nous refoulant jusqu'au Nord Ouest de la Plate. Après nous avoir laissé mariner deux heures dans le bouillon, le Raz et le Chat se concertent et nous ouvrent enfin la porte de la baie d'Audierne ; c'est donc à 3h45 que nous passons l'alignement de la Plate avec la Vieille.

L'aube pointe le nez. On s'interroge : qui est resté prisonnier du Raz ? Quels sont ces bateaux fantômes qui nous escortent depuis la Chaussée de Sein ? Au petit jour nous nous retrouvons bord à bord avec *Sinbad*. *Helisara* n'est pas loin non



Solenn Kerrand

Thursday, August 9th 2007 found us aboard *Kraken* in the Aber Wrac'h in full preparation for the 2007 Coupe des deux Phares. Competitors arrived bit by bit according to tides. The weather report looked threatening. The start date was put forward to Sunday with the race being completed in two legs via Lorient.

Tensions rose, the evil eye had already focussed... this year on *Kraken* alias *Krakou*. The fates decided to toy with us, especially Bertrand our skipper, who broke his foot. It was thus that Jerome had the honour and privilege of helming. On Sunday, August 12th, *Kraken* left Aber Wrac'h with a heavy heart, leaving Bertrand on the quay. However, soon his "sweet" voice was heard on the VHF when he saw us, flirting with the starting line without managing a kiss, in a strong opposing flood. Already the biggest such as *Khayyam*, *Pen Duick*, *Eloise*, *Orana* flew away and lost themselves in the twilight.

In the Four we took an aperitif while our chef prepared a good meal. We were not alone; *Saba*, *Sinbad* and *Pangur Ban* did the same before facing the formidable Raz de Sein. While we hoped the wind would go down, the radio shook us by announcing the correct decision taken by *Khayyam*, *Eloise* and *Orana* in their refusal. This left us one option, to pass to the west of Thevenec to catch the central passage, which would help us cross the Raz. The crew was in the hide, Jerome welded to the helm, Yves at the keyboard, Damien riveted to the log and Solenn at timekeeping. We began to tickle the cat's moustache but a little too much since it sneezed and sent us to the northwest of the Plate. After keeping us waiting for two hours, the cat and the Plate conversed and finally opened the door to Audierne Bay. Therefore, it was 3.45 am when we crossed the alignment of the Plate and the Vieille.

The dawn rose slowly. We wondered whom the Raz kept prisoner? Who were the ghostly ships, which had escorted us from the Chaussée de Sein? As dawn lightened the sky we found ourselves neck and neck with *Sinbad* with *Helisara* not far off.

plus. Quel soulagement quand nous apercevons loin derrière la flamboyante bulle rouge de *Khayyam*, puis les bleues d'*Eloise* et de *Pangur Ban*... Mais qu'est devenu *Pen Duick* ? Il est déjà passé ! La course bat son plein : les équipages de *Kraken* et *Sinbad* se livrent bataille à coup de feintes et d'empannages. *Sinbad* aura le dernier mot quelques mètres devant nous ; toutefois, par le jeu du temps compensé, nous remportons la manche ! L'escale lorientaise sera, comme les homards, fameuse et à point, d'autant que la tempête s'acharne au-dehors.

Eole n'a pas dit son dernier mot au départ de la seconde étape. Et le mauvais sort ne lâche pas *Kraken*. Non seulement il a décidé de nous casser les pieds, mais également de nous couper les voiles. Après un départ plutôt raté, nous voilà partis à la chasse. Et pour bien faire il faut l'arme fatale : la grosse bulle violette. Nous sommes les premiers à déployer notre spi dans une brise qui s'établit à vingt noeuds. Mais quelques heures plus tard, le spi décide d'amorcer une déchirure qui nous contraint à l'affaler. Et comme le dit la loi « jamais deux sans trois, » après un pied cassé, un spi déchiré, pourquoi pas une drisse de génois coupée avec le paquet de noeuds qui va avec... Alors nous mettons en place le « Code *Kraken* » (génois plus inter tangonné en guise de spi), le temps que la couturière termine sa broderie. Vers 19h00, le vent n'a toujours pas faibli et les écarts se creusent. Le spi est renvoyé ! Après tout, on n'est pas là pour faire du tricot...

Avant le départ, Maître Bertrand, sur son ordinateur perché, nous tint à peu près ce langage : «*Prenez l'option à terre si vous êtes à contre courant, vous aurez la renverse plus tôt*». Respectueux des consignes données, nous décidons alors de saluer la pointe de l'Aiguille histoire de voir si notre couture va tenir jusqu'à l'arrivée. Reste une dernière option : les Pertuis. Ce n'est pas parce que nous entrons dans les eaux charentaises que nous devons oublier nos racines : ce sera donc le Pertuis Breton ! Jusqu'au pont de l'île de Ré, tout va bien puisque nous remontons la flotte. Mais comme prévu le vent tombe, la pluie avec et le courant s'inverse. Que l'arrivée est longue, surtout quand le comité annonce les passages resserrés de *Sinbad*, puis d'*Eloise* suivie de *Kyrielle*. Nous coupons enfin la ligne... Le spi ne tient plus qu'à un fil !

Tous les concurrents arriveront à La Rochelle de l'Aber... en «Vrac». Nous sommes deuxième de l'étape Lorient-La Rochelle, et deuxième à égalité avec *Sinbad* pour cette belle édition de la Coupe des deux Phares 2007. Comme il se doit, la victoire revient à *Sinbad*. Il termine en beauté après un entraînement intense en mer d'Ecosse. Belle revanche sur *Kraken* qui lui devait bien cela !

What reassurance when we saw behind the blazing red balloon of *Khayyam*'s spinnaker, then the blue of *Eloise*'s and *Pangur Ban*...But what of *Pen Duick*? She had already crossed! The race was on! The crews of *Kraken* and *Sinbad* were engaged in a battle of wits and gybes *Sinbad* had the last word some metres in front of us, however, with corrected time, we won the race! The stopover in Lorient was, like the lobsters, first rate and just in time, while the storm raged outside.

Aeolus did not have his last word with the departure of the second race. The evil eye did not stray from *Kraken*, deciding to not just unnerve us, but also to tear our sails. After a false start we started the chase and to ensure speed we armed ourselves with our ultimate weapon; our big purple chute. We were the first to set our spinnaker in a breeze, which rose and became steady at 20 knots. Some hours later the spinnaker decided to start a tear, which forced us to sheet in. As the saying goes "all things come in threes"... after a broken foot and a torn spinnaker then why not cut a Genoa halyard with its package of knots. We put in action "Code *Kraken*", Genoa plus inner boomed by way of spinnaker, until the seamstress finished her embroidery! At around 7.00 pm the wind had still not weakened and the distances between yachts had increased. The spinnaker was re hoisted...after all we were not there to crochet!

Before the start, Master Bertrand on his brilliant computer, gave us this guidance, "take the course between land if you are against tide and you will benefit from an earlier turning of the current". Respectful of orders we decided to greet Aiguille point just to see if our stitches would hold for the meeting. A last choice remained: the Pertuis. We did not forget our roots when we entered the waters of the Charente and thus it was the Pertuis. Up to the bridge to Ile de Ré all went well and we worked our way back up the fleet. However, as expected the wind fell, the rain with the current was against us. How long was the queue, especially as the committee announced the close finish of *Sinbad*, then *Eloise* followed by *Kyrielle*. We finally crossed the line...the spinnaker no more than a thread!

All the competitors arrived in La Rochelle from the Aber. We were second in the leg Lorient to La Rochelle, and second equal with *Sinbad* for this fantastic Coupe des deux Phares 2007. It was evident; the victory was *Sinbad*'s. She ended gracefully after intense training in Scottish seas, a sweet revenge on *Kraken* who bowed with respect!



Les tours de La Rochelle - La Rochelle famous towers

LA FLOTTE DU YCC 2008

THE 2008 YCC FLEET

YACHT	N° VOILE	ANNÉE/YEAR	DESIGNER
ALEA	FRA 163	1953	STEINBACH
AN TRI BEUR	FRA 753 C	1940	THOMSON
AANDREYALE		1994	JOUBERT
ARTAKO	ESP 1269	1964	SPARKMAN
BILOU BELLE	FRA 4335 C	1967	CARTER
BRYELL II	BEL	1968	MAAS
CARPE DIEM	FRA 17 C	1994	ROY
CATINA VI	SUI 1	1936	BELTRAMI
CHANTALAUBE	FRA 89 C	1950	MERLE
CHRISTINA II	FRA 1802 C	1966	VAN ESSEN
CUTTY TOU	FRA 25 C	1930	NICHOLSON
DAUPHIN VERT	FRA 4156 C	1958	CORNU
DEM DEIL	FRA 2019 C	1961	CORNU
DORIS	FRA 4417 C	1966	CARTER
ELOISE II	FRA 1489 C	1957	SERGENT
ESQUIROL II	FRA 1588 C	1961	ILLINGWORTH
FALCON OF BOSTON	BEL 272212	1955	VAN DE STADT
GIGHA	9	1931	MYLNE
GRIFFON	FRA 4242 C	1967	LEMAIRE
HELISARA	FRA 4376 C	1968	CARTER
JEAN LE BLEU		2008	SERGENT
JOSHUA	FRA 2 C	1962	KNOCKER
JUST PURE	SWE 243	1950	SVEN ABRAHANSON
KHAYYAM	FRA 273 C	1939	STEPHENS
KRAKEN II	FRA 532 C	1950	DERVIN
LA MARSA	FRA 1983 C	1983	SERGENT
LADY TRIX	FRA 13 C	1909	MYLNE
LORNA	FRA 1948 C	1948	CLARK
MARGUERITE	FRA 69 C	1958	SERGENT
MELISSA		1966	RHODES
MEN BRIAL	FRA 1969 C	1964	CHAUVEAU
MINAHOUE	FRA 1912 C	1912	
MORDICUS	FRA 28 C	1932	BRIX
NAN	FRA 15 C	1896	FIFE
ORANA	K 8	1966	MAC GRUER
OWL		1909	SHEPHERD
PANGUR BAN	GBR 8528	1953	SPARKMAN STEPHEN
PANURGE	FRA 1925 C	1964	CORNU
PETITE LANDE	FRA 6 C	1992	ALDEN
PYTHEAS III	FRA 1316 C	1974	SERGENT
ROSE NOIRE II	FRA 2729 C	1964	CORNU
SABA	FRA 2706 C	1964	ILLINGWORTH
SAN MARCO II	FRA 4034 C	1961	CORNU
SAPHO		1961	BOUDIGNON
SEAGULL	FRA 1903 C	1903	MYLNE
SEQUANA	FRA 1957 C	1957	CORNU
KRAKEN	FRA 9 C	1950	MYLNE
TETE EN BOIS	FRA 61 C	1961	BRIX
THALAMUS	FRA 2752 C	1963	SERGENT
TUIGA	D3	1909	FIFE
VARIAG	FRA 4386 C	1968	CARTER
VIKEN	FRA 1939 C	1939	BERTIN
VIOLA		1908	FIFE
WI-KI		1921	WUSTRU
WOODSTOCK	FRA 33 C	1965	RAYNAUD
ZWERVER II	NED 1038	1956	STEPHENS



© Odile Boyé-Carré

La flotte du YCC - The YCC fleet

Jean-Baptiste
Rautureau



LES DESIGNERS DES BATEAUX DU YCC : PRESTIGIEUSES GALERIE

PRESTIGIOUS SHOWCASE

Jacques Taglang

Cinquante-trois classiques ! La belle flotte que voilà naviguant sous le guidon du Yacht Club Classique et participant, plutôt bien ! – quelques armateurs restent encore à notre goût trop « discrets... » – aux épreuves du Challenge Classique Atlantique.

Cinquante-trois armateurs passionnés ! Mais comment pourrait-il en être autrement pour sauvegarder et surtout faire vivre et souvent « bousculer » ces vénérables et prestigieux voiliers ?

Une belle galerie de créateurs ! Honneur aux anciens : le plus vieux yacht inscrit au rôle du YCC est *Nan* le plan de l'Écossais William Fife III datant de 1896... À ses côtés, quelques centenaires ou quasi centenaires : deux Alfred Mylne, – *Seagull* (1903) et *Lady Trix* (1909) –, deux Fife – *Viola* (1908) et *Tuiga* (1909) – ainsi que des créations du fameux cabinet américain, Sparkman et Stephens, comme *Artako*, *Khayyam* (ex *Zwerver*), *Pangur Ban* et *Zwerver II*. A propos, en avril dernier, Olin J. Stephens fêtait son centenaire... Happy birthday, Mister Olin ! Comme quoi, la profession de designer conserve son homme !

Les créateurs français sont également bien représentés pour ne pas dire majoritaires ! Jugez plutôt : Eugène Cornu, François Sergent, Michel Lemaire, Jean Knocker le papa malgré lui de *Joshua*, Henri Dervin, Victor Brix, l'Arlésien Boudignon et Michel Joubert ! C'est près de 90 ans d'architecture navale française qui se présentent ainsi à nous !

Une belle galerie dont notre Yacht Club peut dès à présent s'enorgueillir !



Fifty three classic yachts! A beautiful fleet sailing under the flag of the Yacht Club Classique and participating well in the CCA programme – some owners still aren't flying the flag, however!

Fifty three passionate ship owners! But how could it be otherwise to safeguard and give life to these often disregarded distinguished and important yachts?

A fabulous showcase of designers! Honour the elders! The oldest yacht registered on the role of the YCC is *Nan* designed by the Scotsman William Fife III in 1896 and besides her some one hundred years old or nearly – two Alfred Mylne's; *Seagull* (1903) and *Lady Trix* (1909), two Fife's; *Viola* (1908) and *Tuiga* (1909) as well as some creations of the renowned American office, Sparkman and Stephens; *Artako*, *Khayyam* (ex *Zwerver*), *Pangur Ban* and *Zwerver II*. It should be mentioned that last April Olin J. Stephens celebrated his centenary ...Happy Birthday Mr. Stephens. So, the design profession looks after its men!

The French designers are also well represented if not in the majority – let's think Eugène Cornu, François Sergent, Michel Lemaire, Jean Knocker, the reluctant father of *Joshua*, Henri Dervin, Victor Brix, Boudignon and Michel Joubert! About 90 years of French naval architecture presented to us!

Our Yacht Club can be rightly proud of its prestigious showcase.





BIENVENUE AUX FIFE... LA COUPE EST MAGIQUE !

WELCOME TO THE FIFES... OUR MYTHICAL CUP!

François Frey

Chaque flotte a son Graal... et la flotte des classiques de l'Atlantique n'échappe pas à cette belle règle. Perdues dans la nuit des temps de l'âge de bronze de la préservation du patrimoine maritime atlantique (en vrai français, cela veut dire vingt ans), les origines de la « Coupe des deux Phares » sont floues... Suffisamment en tout cas pour que, par exemple, aucun de ses inventeurs ne puisse nous dire à quels phares elle se réfère ! Au fond, là n'est plus la question.

Mère des épreuves du yachting classique de ce côté-là du monde, la «Coupe» maintient et enrichit chaque année la flamme de la course-croisière telle qu'inventée en Manche dans la première moitié du XXe Siècle, et importée en France par une génération dorée de patrons de plaisance rochelais, aussi hétéroclite qu'efficace tels les Hervé, Menu, Lebon, Godet...

Pour sa 16e édition, la Coupe des Deux Phares invite d'autres mythes du yachting puisque les plans Fife se retrouvant cette année sur la Clyde, ceux-ci sont conviés à rejoindre ensuite notre flotte à Brest puis à Douarnenez et La Rochelle pour de très belles fêtes, chacune représentative de l'âme de sa cité !

Beau prétexte également pour parler « Fife » dans notre revue. Alors, bienvenue aux Fife ! et ... belle Coupe !

Each fleet has its Holy Grail and the Atlantic fleet of classic yacht do not escape. Lost in the bronze age of Atlantic maritime tradition (which in French really means twenty years ago!) the origins of our "Cup", *Coupe des deux Phares*, the Cup of the two Lighthouses, are vague. Vague enough, for instance, that none of its founders are able to state to which lighthouses it refers! In fact this does not concern us too much...

Mother of races on this side of the classic yachting world, the "Cup" maintains and each year enriches the flame of offshore yacht racing. This keeps alive the reasons for its invention in the Channel in the first half of the 20th Century and its importing to France by a golden generation of La Rochelle yachtsmen, so diverse including Messrs. Hervé, Menu, Lebon, Godet...

For its 16th edition, the *Coupe des deux Phares* extends a cordial invitation to other legends of the classic yachting world; the Fifes (this year meeting on the Clyde), to join our fleet in Brest and then in Douarnenez and La Rochelle for wonderful festivities; each representative of the soul of the host town.

This provides the perfect excuse to discuss "Fife" in our magazine. Welcome to the Fifes enjoy the "Cup"!



Moonbeam III, Moonbeam IV, Sunshine



Brest 08



Coupe des Deux Phares 2008



Very special Invitation

The Yacht Club Classique, Brest 2008
and
The Yacht Club de Monaco
are most happy to cordially invite the Fife yachts to join the
Atlantic classic fleet
from Brest and Douarnenez to La Rochelle,

Celebrating the centenary of



NAN : LE PLUS VIEUX CLASSIQUE DU YCC

THE OLDEST YACHT OF THE YCC: NAN

PLAN DE WILLIAM FIFE III, JR., DESSINÉ EN 1896, MIS A L'EAU EN 1897

WILLIAM FIFE III, JR. DRAWINGS DESIGNED IN 1896, LAUNCHED IN 1897.

Jacques Taglang



Nan of Fife

Séduit par la démarche du Yacht Club Classique Philippe Menhinick, l'armateur du plan Fife *Nan*, est membre de notre chère association. *Nan* est vraisemblablement l'un des plus anciens grands «Fife» à flot et le plus ancien bateau de la flotte du YCC. Sur les 53 yachts inscrits à notre club à la fin 2007, il est en effet le seul à avoir navigué au XIXe siècle. Honneur à l'ancêtre !

ÉMOUVANTES RETROUVAILLES :

Saint-Malo, fin décembre 1998. Long surf sur... Internet et les sites de brokers. Soudain, l'attention de Philippe Menhinick se fixe sur une annonce d'un marchand du Cap d'Agde qui vend un ketch de 1932, *Nan*. Enfant, il avait écouté son père raconter ses navigations, dans les années 50, à bord d'un ketch qui appartenait à son grand-père, *Nan*... Le Lloyd's Register de 1949 signale bien la présence d'un *Nan*, un cotre, lancé en 1897, et non en 1932 - et qui a appartenu à George-Henry Menhinick (le grand-père de Philippe) un plan de William Fife III, Jr. !

Philippe se rend à Agde, prend des photos du bateau qu'il montre quelques jours plus tard à deux anciens équipiers de son grand père. Le ketch amarré au Cap

Seduced by the ethos of the YCC, Philippe Menhinick is a member of our cherished group. *Nan* is in reality one of the most ancient big Fifes still afloat and the oldest yacht in the YCC fleet. Of the 53 yachts registered in our club by the end of 2007 she is indeed the only one to have sailed in the 19th Century. Hats off to her!

THREADS OF REDISCOVERY

Saint-Malo. End December 1998. Ages spent surfing the Internet and brokers' websites. Suddenly, Philippe Menhinick's attention settled on a broker's advert in the Cap d'Agde detailing who sold the 1932 wooden ketch *Nan*. As a young boy he had listened to his father telling him of his voyages in the 50s aboard a ketch which had belonged to his grandfather – *Nan*. Lloyd's Register of 1949 details the presence of *Nan*, rigged as a cutter, launched in 1897 not 1932 and which belonged to George-Henry Menhinick (Philippe's grand father) and a William Fife III design.

Philippe went to Agde (West French coast of the Med), took pictures of the boat which he showed some days later to two former crew members from his

d'Agde est bien celui qui a appartenu à George-Henry Menhinick de 1948 à 1952. La grand-mère de Philippe a même vendu sa bague de fiançailles pour subvenir aux frais d'entretien du voilier, ce qui permettra de différer quelque temps sa vente... Le 20 janvier 1999, Philippe acquiert le voilier et décide de mener la restauration lui-même avec l'aide de quelques bons professionnels. Après de longues recherches dans l'immense documentation «Chevalier-Taglang», le bateau est définitivement identifié : il s'agit du plan n° 377 de William Fife III, Junior, dessiné en 1896 pour l'Irlandais Thomas C. Burrowes et mis à l'eau à Fairlie sur la Clyde, le 30 avril 1897. Il participera en 1900 aux Régates de l'Exposition Universelle de Paris au Havre.

Les recherches permettent également de retrouver un descendant de Thomas C. Burrowes dans les environs de Dublin. Philippe peut passer un coup de fil à un certain Derek Burrowes qui, quelques jours plus tard, le rappelle : *«Je suis allé à la bibliothèque municipale pour feuilleter les journaux de l'époque et figurez-vous que je suis tombé par le plus grand des hasards sur Jim Grant, conservateur du Musée maritime d'Irvine, en Ecosse, réputé pour détenir une partie des archives de la famille Fife. Il cherchait des renseignements sur Thomas Burrowes.»* Contacté à son tour, Grant confirme. Philippe se rend à Irvine où Jim Grant lui présente un plan de forme partiel d'un Nan. *«Je tremblais tellement que j'ai eu du mal à vérifier les côtes relevées sur mon bateau. Elles correspondaient. L'architecte François Chevalier pouvait commencer la reconstitution des plans de Nan. Du vrai Nan.»*

grandfather's time. The ketch moored at the Cap was indeed that which had belonged to George-Henry Menhinick from 1948 till 1952. Philippe's grandmother had even sold her engagement ring to meet the expense of the maintenance of the yacht, which put off its sale for a while. On January 20th, 1999, Philippe acquired the boat and decided to restore it himself employing a few good professionals. Following long searches through the immense "Chevalier-Taglang" documentation, the boat was definitively identified: it was the William Fife III, Junior, number 377 design, drawn in 1896 for the Irishman Thomas C. Burrowes and launched in Fairlie, on the Clyde, on April 30th, 1897. During 1900 she participated in the Regatta of the Paris World Fair at Le Havre.

Research also found a descendant of Thomas C. Burrowes living near Dublin. Philippe phoned a certain Derek Burrowes who, some days later returned his call. "I went to the public library to go through newspapers of the time and by chance I discovered Jim Grant, curator of the Maritime Museum at Irvine, Scotland, attributed with having amongst its records part of the Fife family archive. He was looking for information on Thomas Burrowes." Contacted in turn, Grant confirmed what Philippe had discovered. Philippe flew to Scotland where Jim Grant presented him with a partial drawing of *Nan*. "I was shaking so much that I had trouble verifying the design of my boat; they matched. The architect Francois Chevalier could commence the re-design of *Nan*. The true *Nan*"



UNE RESTAURATION LOURDE...

En quelques mois, une petite équipe se forme autour de Philippe Menhinick : Gilles Baron, le charpentier de marine rejoint Philippe ; fidèle ami de longue date, Philippe Bellion, ébéniste de son état se lance dans l'aventure ; Jean-Bertrand Rondel se propose comme aide. Menhinick, homme à tout faire, s'occupe de la logistique et acquiert un lot de machines-outils pour permettre aux charpentiers de commencer à travailler, le 17 septembre 1999.

Le voilier est désarmé en préservant le plus de pièces d'origine, dont une grande partie du carré, en teck de Birmanie, datant de la première mise à l'eau. La coque est décapée, mise à nu. 2,5 tonnes de béton qui enrobaient diverses pièces de ferraille et 2,5 tonnes de gueuses en fonte qui servent de lest intérieur sont retirées car après la Seconde Guerre *Nan* a perdu son lest en plomb. La voûte arrière est tronquée et affaissée, la tonture a pratiquement disparu, la plupart des membrures en chêne sont brisées ou fendues. Le voilier accuse un gauchissement qui rend la coque asymétrique. Presque tout est à refaire... Une œuvre de longue haleine, réalisée avec la rigueur qu'impose la vénérable relique de 102 ans !

Le charpentier Gilles Baron va tout reprendre. Du vieux chêne bien sec est trouvé par Philippe. Toutes les membrures peuvent être changées, ainsi que la pièce d'étrave. Chaque fois qu'un bordé est posé, il sert à en redresser l'ensemble. Peu à peu, le vrillage de la coque est corrigé. Reste le plus dur : refaire la voûte. Celle-ci a été tronquée de 1,30 mètres et s'est affaissée. François Chevalier la redessine. Au chantier, le plan est porté à l'échelle un, des cordeaux sont tirés et des gabarits en contreplaqué de la future voûte sont découpés. Tout est ensuite réalisé dans les règles de l'art. La nouvelle voûte s'encastre parfaitement à l'ensemble. Les barrots de pont sont ensuite placés et recouverts de feuilles de contreplaqué marine. Les lattes de pont en pin d'Oregon sont posées, le cockpit est tracé. Conformément au plan de Fife, *Nan* a enfin retrouvé sa silhouette d'antan : espars, lest de 12 850 kilos en plomb, accastillage, safran en chêne, roof et structures vernis, coque peinte en blanc cassé et soulignée par le liseré doré qui s'achève par le célèbre dragon, la marque de William Fife III. Les œuvres vives reçoivent une peinture d'un vert bronze. Les voiles blanches en dacron sont taillées par la voilerie Tonnerre...

Le bateau est enfin mis à l'eau le 20 juillet 2001. Le temps presse, il faut courir les grandes classiques de la saison. *Nan* sera ainsi des fêtes du Jubilé de l'America's Cup à Cowes, où il se classera second,



Photo © Nigel Pert www.nigelpert.com

AN ARDUOUS RESTORATION...

Within months Philippe had gathered around him a small team; Giles Baron, the marine carpenter; a faithful long-standing friend, the cabinet-maker, Philippe Bellion leapt into the project; and assistant Jean-Bertrand Rondel. Menhinick, as handyman, took charge of the logistics and acquired a set of machine tools to allow the carpenters to begin to work, on September 17th, 1999.

The yacht was dismantled to save original pieces, amongst which was most of the stateroom, constructed in Burmese teak dating from the time of her launch. The hull was scraped back to bare. 2.5 tons of concrete and 2.5 tons of pig iron, which served as internal ballast were removed; after the Second World War *Nan* had lost her lead ballast. The counter had been shortened and was collapsed, the sheer had all but disappeared and most of the oak frames were either broken or split. The reason for the hull being asymmetric was blamed on altered rigging. Nearly everything had to be redone... A long haul, achieved adhering to the standards demanded by this revered 102 year old relic.

Gilles Baron the carpenter was to replace everything. Philippe found some old very dry oak. The entire frame could be altered as well as part of the bow. Each time one plank was placed it served to raise the rest and bit by bit the hull was corrected. The hardest part to be restored was the counter – it had been shortened by 1.3 m and had collapsed. Francois Chevalier redrew it. In the yard the drawing was transferred to actual size, tracings were taken and templates in plywood were cut of the renewed counter. All works went according to plan. The new counter fitted perfectly atop the planks. The deck beams were put in place and then covered with marine plywood. Deck planks of Oregon Pine were laid and then the cockpit was drawn according to Fife's original plan. *Nan* finally regained her original silhouette; spars, 12.85 tonnes lead ballast, fittings, oak rudder, coach roof and deck house varnish, hull painted off-white and finished with the gold covetto line punctuated by the famous dragon, the William Fife III signature, at the bow, bright work received a coat of verdi gris, the white Dacron sails were cut by Tonnerre..

The yacht was at last launched on July 20th, 2001. Time was of the essence, it was a priority to sail the big Classics of the season. *Nan* found herself at the America's Cup jubilee in Cowes, where she would win

derrière *Marilee* (1926, plan Nathanael G. Herreshoff). Quelques semaines plus tard, il participe aux épreuves du Prada Challenge des Yachts Classiques, à Monaco, à Cannes et à Saint-Tropez !

MEDITERRANEEN D'ADOPTION...

Depuis lors, basé à Cannes, *Nan* écume les eaux méditerranéennes et participe activement aux régates des yachts classiques où il truste très souvent les places d'honneur, comme ces victoires aux Voiles de Saint-Tropez en 2001 et 2007. Il navigue également en charter et peut alors accueillir jusqu'à 18 personnes. Un jour, peut-être, aurons-nous le plaisir d'accueillir ce vénérable coursier en Atlantique...

Caractéristiques :

Nan, cotre de course dessiné en 1896 par William Fife III, Jr.
Construit la même année aux chantiers William Fife & Son, mis à l'eau en 1897.

Longueur hors tout :	24,95 m
Longueur de coque :	19,25 m
Longueur à la flottaison :	13,47 m
Maître bau :	3,53 m
Tirant d'eau :	2,60 m
Lest en plomb :	12,85 t
Surface de voilure au près :	301 m ² (Surface de voilure au portant : 528 m ²)

second place, behind *Marilee* (1926 Nathanael G. Herreshoff's design). Some weeks later she participated in the races of the Classic Yacht Prada Challenge in Monaco, Cannes and Saint-Tropez.

MEDITERRANEAN BY ADOPTION...

Since then, based in Cannes, *Nan* skims Mediterranean waters and actively participates at classic yacht regattas often gaining a place of honour, such as wins in the Voiles de Saint-Tropez in 2001 and 2007. She is also available for charter and can accommodate up to 18 people.

One day, perhaps, we may have the pleasure of welcoming this respected old racer to the Atlantic Ocean....

Specifications:

Nan, racing cutter designed by William Fife III, Jr., built the same year by Messrs. Fife & Son and launched in 1897.

L.O.A.:	24,95 m
L.O.D.:	19,25 m
L.W.L.:	13,47 m
Beam:	3,53 m
Draft:	2,60 m
Lead ballast: 1	2,85 t
Sail area:	301 m ² (Sail area when running: 528 m ²)



Nan croisant devant Saint-Tropez - *Nan* sailing off Saint -Tropez

LA SAGA DE LA FAMILLE FIFE

THE FIFE DYNASTY

Jacques Taglang

La dynastie des Fife prend naissance sur les bords de la Clyde, en Écosse, en 1770, lorsqu'un certain John Fife, charron et constructeur de moulins, s'installe dans le petit village de Fairlie. Né en 1785, son fils William ne suit pas très longtemps ses traces. Vers 1800 - 1804, il monte un chantier naval et se fait connaître en construisant le vapeur de rivière *Industry* et le cotre de 30 tonnes, *Gleam* (1832). William Fife meurt en 1865, l'année même de la mise à l'eau du fameux cotre de 80 tonnes *Fiona*, conçu par son fils William Fife II, Senior.

William Fife Senior est né en 1822, à Fairlie. Il travaille dans le chantier paternel dès l'âge de treize ans. Ses plus beaux succès, il les obtient avec des yachts comme *Stella* (1848), *Surge* (1858), *Surf* (1863), *Fox Hound* (1870), *Cuckoo* (1873) et surtout *Neva* (1873), un cotre de 62 tonnes. Ce dernier remporte en quatre-vingt-quinze régates et quatre saisons le beau score de cinquante-sept prix ! En 1875, William Fife Senior réalise l'un de ses derniers dessins, le yawl *Latona*, puis confie le département "design" à son fils, William Fife III, Junior. William Fife Senior décèdera en 1902.



© Coll. Jacques Taglang

William Fife III, Jr.

Comme son père, William Fife III est né à Fairlie, en 1857.

Très tôt, il rôde dans le chantier tout proche de la maison familiale. Il s'initie ainsi à tous les secrets de la construction navale. Parallèlement, il se forme à la science de l'architecture et, soucieux de mieux maîtriser les nouvelles techniques de construction, celle des métaux notamment, part travailler aux chantiers Fullerton, à Paisley. En 1881, il devient le dirigeant du chantier Culzean de Paisley, propriété du Marquis d'Ailsa, et assure en même temps la gestion du chantier familial de Fairlie.

Commence alors une fantastique carrière d'architecte naval. Dès 1884, Fife dessine le cotre *Clara*, fameux entre tous, qui lui apporte la notoriété aux États-Unis, après une brillante série de victoires dans les eaux américaines en 1885. Deux ans plus tard, George L. Watson associe son collègue dans l'aventure de *Thistle*, le challenger écossais malchanceux de l'America's Cup. En 1888, William se taille un nouveau succès américain avec *Minerva*. Mené par le fameux Charlie Barr, le cotre écrase tous ses adversaires ! William enchaîne ensuite la création d'une série de petites unités : *Yvonne*, *Lenore*, *Neptune*, *Thalia*, *Zinita* et *Red Lancer*, toutes meilleures les unes que les autres. En 1889, le 20-Rater *Dragon* devient le premier Fife à porter le légendaire dragon stylisé qui finit le liseré à l'étrave. Ce dragon (*) devient la marque de tous les yachts du maître construits au chantier William Fife & Son de Fairlie, à l'exception de *Solway Maid*, l'ultime yacht lancé au chantier en 1940.

Fife s'essaie enfin, en 1893, à la réalisation d'une grosse unité : *Calluna*, un 140-rater de 258 tonnes. C'est un échec, mais William en tire profit, car deux ans plus

The birth of the Fife dynasty took place on the Clyde in Scotland in 1770 when a certain John Fife, wheelwright and mill builder, settled down in the wee village of Fairlie. His son William was born in 1785 but did not follow his father's trade. In 1800-1804, he began building fishing boats at Fairlie and gained recognition for building the steamship *Industry*, later William designed and launched the 30 tons cutter, *Gleam* (1832). William Fife died in 1865, the very year the famous 80-ton cutter *Fiona*, designed by his son William Fife II, aka William Fife Senior, was launched.

William Fife Senior was born at Fairlie in 1822. He worked at his father's shipyard from the early age of thirteen. He obtained his best successes with the yachts *Stella* (1848), *Surge* (1858), *Fox Hound* (1870), *Cuckoo* (1873) and, above all, with the 62-ton cutter *Neva* (1873). The latter won fifty-seven prizes over a period of two years taking part in ninety-five regattas! In 1875 Fife Senior conceived one of his last designs, the yawl *Latona*, and then entrusted his son William Fife III, Junior, with the design department. William Fife II died in 1902.

Like his father, William Fife Junior, was born at Fairlie in 1857. Wandering through the local boatyards from a young age, he soon learnt the secrets of boat building. He became drawn to boat design, and interested in new boat building technologies, particularly in the use of metal, he joined Fullerton Shipyards at Paisley. In 1881 he was appointed manager of the Culzean boatyard at Paisley, owned by the Marquess of Ailsa and at the same time also managed the Fairlie family yards.

There followed a fantastic naval design career. In 1884, Fife designed the famous cutter *Clara*, which built up his reputation in the USA due to a brilliant series of victories in American waters during 1885. Two years later, G L Watson engaged Fife in the building of the daring enterprise, *Thistle*, the unlucky Scottish America's Cup challenger. In 1888, William gained another American success with *Minerva*. The cutter helmed by the famous Charlie Barr beat all her competitors! Then William followed with the production of a run of small boats, *Yvonne*, *Lenore*, *Neptune*, *Thalia*, *Zinita* and *Red Dancer*, each one better than the last. In 1889 the 20-rater *Dragon* was the very first Fife to carry the legendary dragon* symbol at her bow. This dragon became the symbol for all yachts designed by the master and built at William Fife & Son of Fairlie, except for *Solway Maid*, the last yacht launched at the yard in 1940.

In 1893 Fife tried his hand at a bigger project, *Calluna*, 258 tons 140-rater, it was a failure. However, in the end the process was of benefit to William as

tard, il dessine le superbe *Ailsa*. Une réussite ! Dès lors, s'il lui arrive encore de dessiner de "petites" unités comme *Nan* (1897) à notre ami du YCC Philippe Menhinick, *Yum* (1898) le célèbre *Pen Duick* d'Eric Tabarly, ou *Viola* (1908) qui porte les couleurs du YCC, Fife s'oriente désormais vers la création de grands yachts. En 1899, Sir Thomas Lipton lui confie le dessin de son premier challenger pour la conquête de l'America's Cup : *Shamrock I*. Il récidive en 1903 avec *Shamrock III* (*Shamrock II* étant de George Lennox Watson). Mais il se heurte aux irrésistibles créations du "sorcier de Bristol", Nathanael Greene Herreshoff. Ainsi, en 1903, le mythique *Reliance* écrase le challenger imaginé par William Fife...

S'il n'est plus sollicité pour réaliser un projet de la Cup, Fife n'en continue pas moins à se consacrer au dessin de voiliers importants : *Suzanne* (1904), *Waterwitch* et le 23 Mètre *White Heather* (1907), puis un autre 23 Mètre, le réputé *Shamrock* en 1908, pour Sir Thomas Lipton. Plus tard, il trace les lignes de yachts dont les noms entrent dans la légende du yachting : *Cambria* (1928), *Bloodhound*, *Moonbeam*, *Rendez-Vous*... Il s'essaie aussi avec plus ou moins de bonheur à concevoir des 6 et des 12 Mètre J.I., réalise enfin de grands croiseurs hauturiers comme *Latifa* et *Evenlode*, en 1937.



William Fife III, Jr.

two years later he designed the superb *Ailsa* – a success! Ever since Fife looked mainly toward large yachts, but did build smaller ones from time to time, such as *Nan* (1897) belonging to the friend of the YCC Philippe Menhinick, *Yum* (1898), the renowned *Pen Duick* of Eric Tabarly and *Viola* (1908), which flies the YCC flag. In 1899 Sir Thomas Lipton entrusted him with the design of his first challenger for the America's Cup, *Shamrock I*. He repeated this in 1903 with *Shamrock III* (*Shamrock II* was by G L Watson). He sparred with the fabulous creations of the Wizard of Bristol, N G Herreshoff and so William Fife in 1903 that the mythic *Reliance* crushed the challenger designed it.

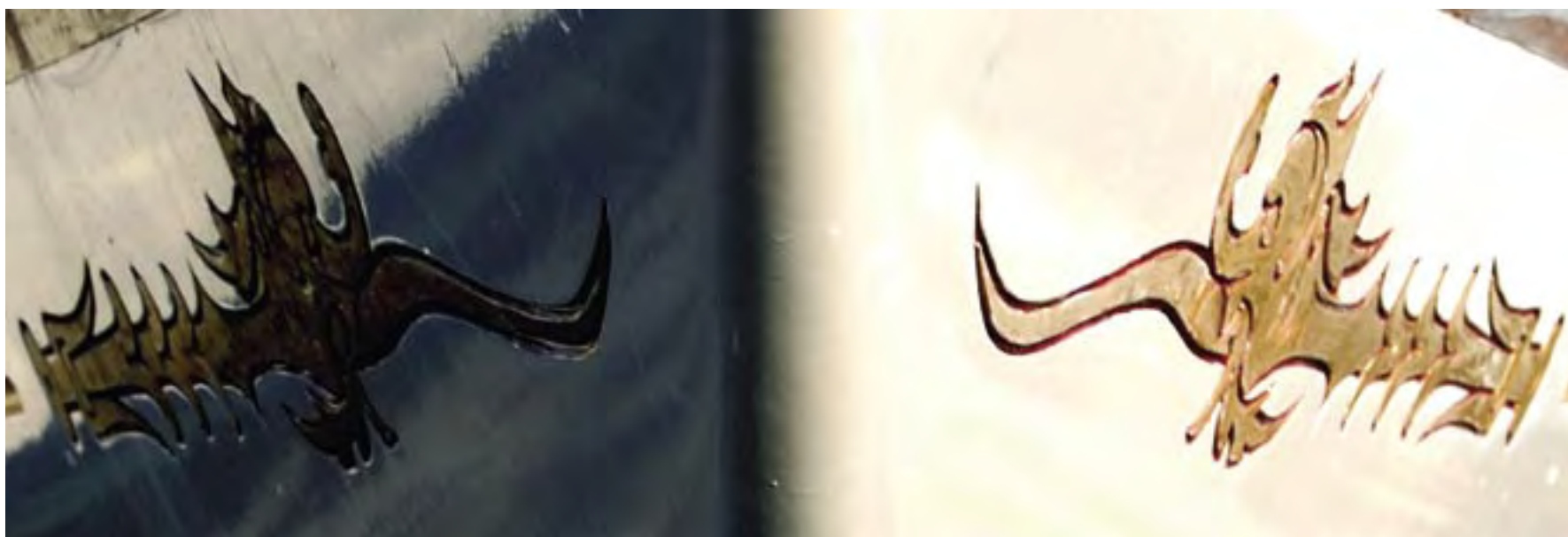
Even no longer sought for an America's Cup project, Fife was attributed with the design of important sailing boats, *Suzanne* (1904), *Waterwitch* and the 23 Meter *White Heather* (1907) and a further 23 Meter, the famous *Shamrock* (1908) for Lipton. Later he drew the lines for legendary yachts - *Cambria* (1928), *Bloodhound*, *Moonbeam*, and *Rendez-Vous*... He also tried his hand with limited success at designing 6 and 12 Meters JI, and finally created in 1937 some big offshore cruising yachts like *Latifa* and *Evenlode*.

À l'issue d'une vie entièrement dédiée à la création de yachts – il ne s'est jamais marié –, William Fife III, Junior s'éteint en 1944, à l'âge de 87 ans. De son vivant déjà, il était entré dans la légende... ce qui explique l'actuel engouement pour les bateaux classiques conçus par le maître !

At the close of a life entirely dedicated to yacht design – he never married- William Fife III died in 1944 at the age of 87. In his own lifetime he became legend, which explains the continuing love affair with the classic yachts designed by the master!

(*) William Fife III dessinera des yachts qui seront construits ailleurs qu'à Fairlie (en Grande-Bretagne ou à l'étranger). Par conséquent ces yachts n'ont jamais porté la marque du «dragon...»

*The dragon symbol is only carried by the Fife designs actually constructed at Fairlie; Fife designed yachts but built elsewhere does not have this distinguishing feature.



Le dragon de Fife - Fife's dragon

LES 100 ANS DE VIOLA

VIOLA - 100 YEARS

Jacques Taglang

Dans l'indifférence générale à l'exception de son propriétaire, T.M. Hunter, et peut-être des quelques charpentiers qui l'ont construit, un modeste cotre est lancé au chantier William Fife & Son, sis dans le minuscule village écossais de Fairlie sur l'embouchure de la Clyde.

Nous sommes le 18 juin 1908. Dans son style inimitable – voûte arrière à grand allongement, étrave arrondie signée de la prestigieuse marque à tête de dragon – l'illustre William Fife III, Junior, a tracé en décembre dernier les lignes du «petit» *Viola*. Illustre, en effet, car ce génial créateur a déjà à son actif quelques gigantesques coursiers et deux immenses challengers de l'America's Cup... Mais avec ses 12,75 mètres de longueur de coque, *Viola* ne peut être pour le maître qu'un «petit» bateau...

Un siècle après cette discrète mise à l'eau et treize propriétaires plus tard, ce chef d'œuvre de l'éphémère, fascine comme jamais. C'est avec beaucoup d'émotion et de respect pour la belle – il en parle comme s'il s'agissait d'une personne – que son actuel armateur Yvon Rautureau explique : «*Elle n'a jamais changé de nom ! Elle s'est toujours appelée Viola et lorsqu'on admire son élégante silhouette, nous la voyons telle qu'elle était, il y a ... cent ans !*» musardant sur l'eau grise de l'embouchure de la Clyde en contournant les Cumbræes, Bute ou Arran, ou s'égarant dans les nombreux lochs des environs.

Puis, Yvon enchaîne avec passion : «*Viola est un petit cotre anonyme imaginé par Fife. Elle a été conçue pour la croisière côtière. Elle est restée longtemps sur la Clyde et n'a jamais régaté dans les eaux du Solent. Du coup, elle n'a pas été photographiée par Beken, ce qui a encore accentué la discrétion avec laquelle elle a traversé le siècle.*»

Aujourd'hui pourtant, *Viola* est l'un des témoins les plus admirés du talent de Fife. «*Elle focalise l'admiration*» insiste Bruno Barbara, le restaurateur et désormais skipper du cotre, aux côtés d'Yvon. «*Et ce d'autant mieux que peu de Fife que l'on voit sur le circuit des classiques peuvent prétendre à autant d'authenticité. Cette unité est à 80 % d'origine !*»

Cette année donc, *Viola* fête son centenaire. Le Musée Maritime de La Rochelle et le Yacht Club Classique organiseront les festivités et manifestations qui s'imposent dès ce mois de mai ! Et, du 20 au 27 juin, cette belle petite coque se pavanera une nouvelle fois sur la Clyde (après le rassemblement de 2003) à l'occasion des «Fife Regatta 2008 » devant des monstres comme *Cambria*, *Altair*, *Mariquita*, *Moonbeam III*, *Tuiga* et bien d'autres grands Fifes...

Féminine jusque dans sa plus modeste pièce d'accastillage, on comprend pourquoi Yvon Rautureau lui voue une passion sans bornes : «*J'en suis complètement tombé amoureux. Mais Viola ne m'appartient pas. En fait je n'en suis que le gardien du moment. D'autres me succéderont et tomberont sous le charme.*» Comme nous tous !

It was in a spirit of general indifference, except for the owner, T. M. Hunter, and perhaps some of her carpenters that a modest cutter was launched at William Fife & Son at the wee Scottish village of Fairlie on the Firth of Clyde.

The date was June 18th, 1908. This craft slipped into the water with inimitable style – long overhanging counter, rounded stern and marked with the now esteemed dragon's head symbol, drawn on the cavetto of the "little" *Viola* by the famous William Fife III the previous December. Famous indeed, since this inspired creator is credited with several big racers and two huge challengers for the America's Cup. However, with her 12.75 meter hull, *Viola* could only be considered a "small" boat by the maestro.

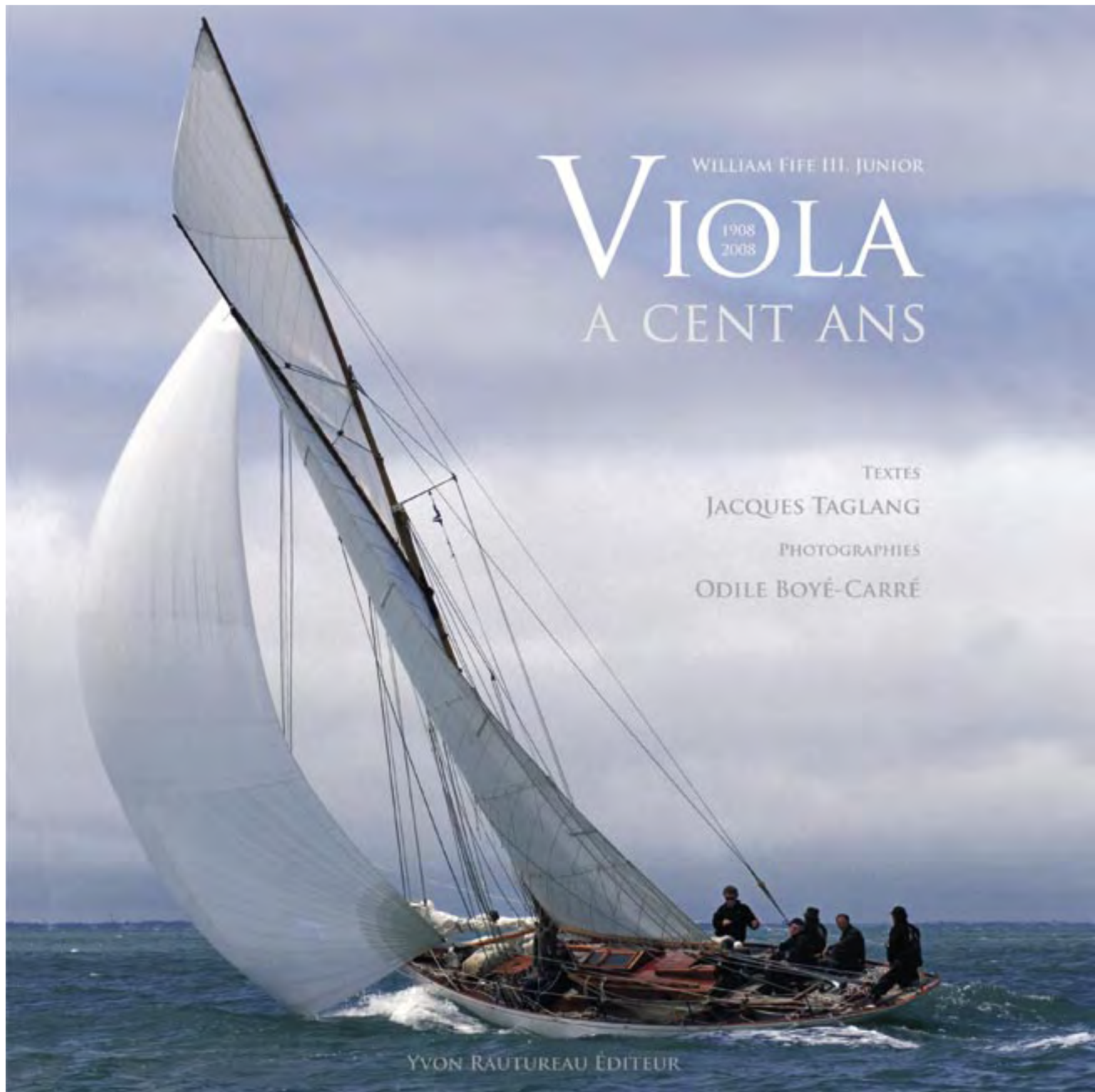
One century after this practically unobserved birth, and thirteen owners later, this masterpiece of the ephemeral continues to enchant. The current owner, Yvon Rautureau, talks in reverent tones laden with respect and emotion for this beauty as though she were flesh and blood, «She never changed her name! She has always been called *Viola* and when one gazes at her elegant profile, she can be seen exactly as she was one hundred years ago!» – drifting around the grey waters of the Firth of Clyde, rounding the Cumbræes, Bute or Arran, or gliding up the numerous lochs around.

With further passion, Yvon adds, "*Viola* is a small, unassuming cutter from the pen of Fife. She was designed for in-shore day cruising. She remained for many years on the Clyde and never raced on the Solent. By the way, she has never been captured by Becken, which increased the secrecy with which she proceeded to her centenary."

Nevertheless, *Viola*, much admired, today bears witness to Fife's skill. "She is the focus of admiration" insists Bruno Barbara, the carpenter who worked on the restoration and now skippers her alongside Yvon, "and this even more so since very few Fifes on the classic circuit can claim such authenticity. Her fabric is 80% original."

So, this year, *Viola* celebrates her centenary. La Rochelle Maritime Museum and the Yacht Club Classique will be organising appropriate festivities and appearances in the month of May. Between the 20th and 27th June this year, following the success of the 2003 event, once more this beautiful little craft will show off on the Clyde during the "Fife Regatta 2008" alongside the giants *Cambria*, *Altair*, *Mariquita*, *Moonbeam III*, *Tuiga* and many other larger Fifes.

Feminine to her very bolts we understand why Yvon Rautureau devotes boundless passion to his paramour. "I fell completely in love with her. But *Viola* is not my possession, in fact, I am just her current guardian, others will follow who yield to her charms." Just like us!



«*Viola a 100 ans*» écrit par / by Jacques Taglang. Photos : Odile Boyé-Carré - parution / publication Mai / May 2008

AUX BONS SOINS DES VOILES...

CLASSIC SAILS CARE

Bertrand Chéret



Photo © Nigel Perf www.nigelperf.com

Un spi de 40 g c'est costaud lorsque ça vous envoie au tapis bleu ! Et pourtant, un petit poil qui dépasse peut le transformer en oriflamme de la retraite de Russie.

UN TRAJET DE MINISTRE !

Souvent en excès de vitesse, un spi rencontre ces virgules un peu partout, planquées dans un toron de hauban, d'étai, de drisse, de filière... Dans sa fougue, il peut s'accrocher à une barre de flèche, un ridoir, un chandelier, un feu de mât, une ferrure, dans l'angle formé entre bas-haubans, diagonaux et mât, sans oublier l'extrémité de la bôme voire le rail barbu d'un capot. Le trajet du spi doit être dégagé comme celui d'un ministre.

La même logique est de mise pour les autres voiles d'avant. Tout ce qui peut accrocher doit... accrocher le regard. On pense aux têtes de chandeliers pour l'ourlet de bordure et aux extrémités des barres de flèche pour celui de chute. Il n'est pas rare que sur nos voiliers à quille longue on use d'un petit foc à contre pour aider au virement. Alors gare aux estocades des flèches à proximité d'une couture ou d'un renfort ! Puis, continuant sa bascule, la voile prend des risques, se frottant au mât et à toutes ses pièces rapportées, au balcon et ses feux, aux chandeliers (déjà évoqués), aux taquets voire à l'écurier haché par la chaîne...

A 40 g spinnaker is strong lying down in the sail loft! However, the tiniest thing can snag it changing it to the standard leading the retreat from Russia!

THE MINISTER'S AISLE!

Frequently at speed a spinnaker encounters these snags everywhere; hidden within a shroud strand, a forestay, a halyard, a lifeline... Full of haste, it can catch in a spreader, a turnbuckle, a stanchion, a masthead light, a steel plate, in between lower shrouds and mast, not to forget the boom end or a bearded hatch rail. An aisle for the passage of the spinnaker has to be as clear as the minister's!

The same logic applies to the other fore-sails. Everything likely to catch sails should catch the eyes, first. Consider stanchion heads for the foot and spreader ends for the leach. Commonly on our long-keeled sailing yachts we use a small jib sheeted windward to help us to tack. Keep an eye on stress points near a seam or reinforcement. On its course from starboard to port, the sail encounters risks, rubbing the mast as well as other obstacles, the pulpit and its lights the stanchions (already mentioned), the cleats and the hawse pipe jagged by the chain...

La grand-voile n'est pas à l'abri ! Voici une engoujure de mâts ou de bôme mal ébarbée, bois rugueux ou métal coupant, des rivets à la dérive ; voilà des balancines de bôme qui balancent et frappent ou des lattes qui saluent le pataras. Enfin, au vent arrière la GV se repose... comme elle peut contre les barres de flèche !

DU DUR DANS LE MOU...

Certains jouent au dur avec le spi, des œilletons ou des cosses (tordus, écrasés, coupés) se relâchent, créant des dommages collatéraux. Telles des termites sournoises, les lattes non protégées font des ravages au fond de leur gousset. Le foc sur sa ferrure d'amure, la grand-voile sur sa têtère bloquée en tête se tordent, sans rire. Il y a bien du dur dans le mou...

Les coulisseaux ou les mousquetons bloquent. Ça hisse mollo, il arrive même que la drisse y perde son âme ! Alors ça bat. Vous pouvez faire de même avec votre coulpe car, dans la trame de ses jours, la voile n'aime pas ça. Plus le tissu est tonique, donc performant pour la vitesse, moins il doit faseyer. Jamais deux efforts à la fois, ça fatigue. Les anciens diront qu'une voile bien réglée doit vrombir comme un régiment de hannetons. Bon pour l'écoulement mais mortel pour la voile... Il vaut mieux prendre du nerf de chute. Attention à ce que le bout libre soit bien rangé, car si en battant il se prend dans un hauban, il est, à lui seul, capable de déchirer votre voile.

VERNIS À ONGLES ?

Les garcettes de ris quelles garces ! Elles n'ont pas de renforts, ne tirez donc pas dessus. Ça rague, mauvaise blague ! Les coutures en relief sont les premières à trinquer ; dès qu'un fil se coupe, il faut vite l'arrêter ; à bord par un petit collant ou le vernis à ongles de votre équipière préférée. Partout où ça frotte il faut protéger. Mais bien placer un renfort est moins évident qu'il y paraît ; lorsqu'on choque ou borde le point de friction change de place. Ainsi à choquer, la pointe de barre de flèche va glisser sur l'arrière et vers le bas de la voile...

C'est bon l'équilibre ! Si la voile ne fatigue pas, c'est qu'elle ne développe pas de force. Si elle tire, elle... s'étire. «Classiques» nos voiles sont en tissu, tissées «au carré» qui plus est ! avec des fils qui se croisent à angles droits : c'est la trame et la chaîne, deux axes de résistance privilégiés d'où une grande faiblesse dans les diagonales. Pour garder la forme il faut tenter d'équilibrer les tensions ; plus le vent est fort et plus on borde en étarquant le guindant ; à l'inverse, ne pas oublier de le relâcher si on choque. Du près au vent arrière ou plus encore lorsqu'on enroule. Curieusement, la voile au repos fatigue...



© Agnès Neveaux

Neither is the main sail safe! Here is a mast or a boom track badly polished (or smoothed), rough wood or sharp metal, loose rivets; here are lifts lashing around, battens cheering the backstay. Finally, down wind the main sail can rest... on the spreaders!

SOME DIFFICULTY IN EASE...

Some play hard with spinnaker; grommets and thimbles (twisted, smashed, cut) are causing collateral damage. Just like industrious termites, the non-projected battens play havoc at the end of their burrow the jib on its tack plate; the mainsail on its head plate jammed at the masthead – no fun here. Obviously, some difficulty in the ease.

The sliders or the shackles jam. Hoisting is interminable sometimes the halyard scored out breathes its last... so it trashes. The sails do not like the trauma. The more calm the canvas, performing well relative to speed, the less it should shudder. Never two strains at once; it is tiring. The elders say – a well trimmed sail should sound like a flight of bees. Good for the circulation but fatal for the sails... It's better to tighten the leach nerve! Beware... the loose end should be round a shroud as it is capable on its own of tearing you sail apart.

NAIL VARNISH?

The reef points, what hussies! They have no strength of character; do not pull hard on them. The chafes are no laughing matter. The relief seams are the first to suffer; as soon as a thread is broken it has to be secured on board either with a piece of tape or the nail varnish from your favourite crew maid! All vulnerable points should be protected. It is not that easy to reinforce the right places. When you slack or haul-in the friction point changes place. So, when slacking the spreader end will slide backward and downward the sail...

Balance is good! If the sail does not tire it does not generate force. If it works it stretches. "Classics" our sails are cloth – square woven cloth with threads that cross each other at right angles. It is the weft and the warp, the two axes of resistance causing a great weakness in the diagonals. To stay in good shape the tension should be balanced; the stronger the wind the more we haul-in by tightening the luff; conversely, do not forget to release it when slacking, by the wind to down wind or more when furling. Curiously the sail tires at rest...

CLASSIQUE CETTE RÉPLIQUE : ATLANTIC

ATLANTIC: A CLASSIC A REPLICA

John Lammerts van Bueren

«Je regardais de grands bateaux entrer dans le port de New London et parmi eux, il y avait un très beau trois mâts. Comme je le voyais s'approcher de son point d'ancrage, je tombais en extase et je m'informais de son nom. Mon capitaine me répondit que c'était Atlantic, propriété du Général Cornelius Vanderbilt. Soudain la taille des autres yachts de la flotte me sembla se réduire. Les plus grands et plus imposants bateaux à moteur de MM. Vincent Astor et de Junius Morgan parurent comme des objets inertes et sans vie. Même avec ses voiles ferlées, tranquille à l'ancre, Atlantic vous laissait imaginer à quel point il était capable d'affronter n'importe quel temps ; une création construite pour pouvoir se servir du vent lui-même afin de supplanter une tempête.» Gerard Lambert, 1927.

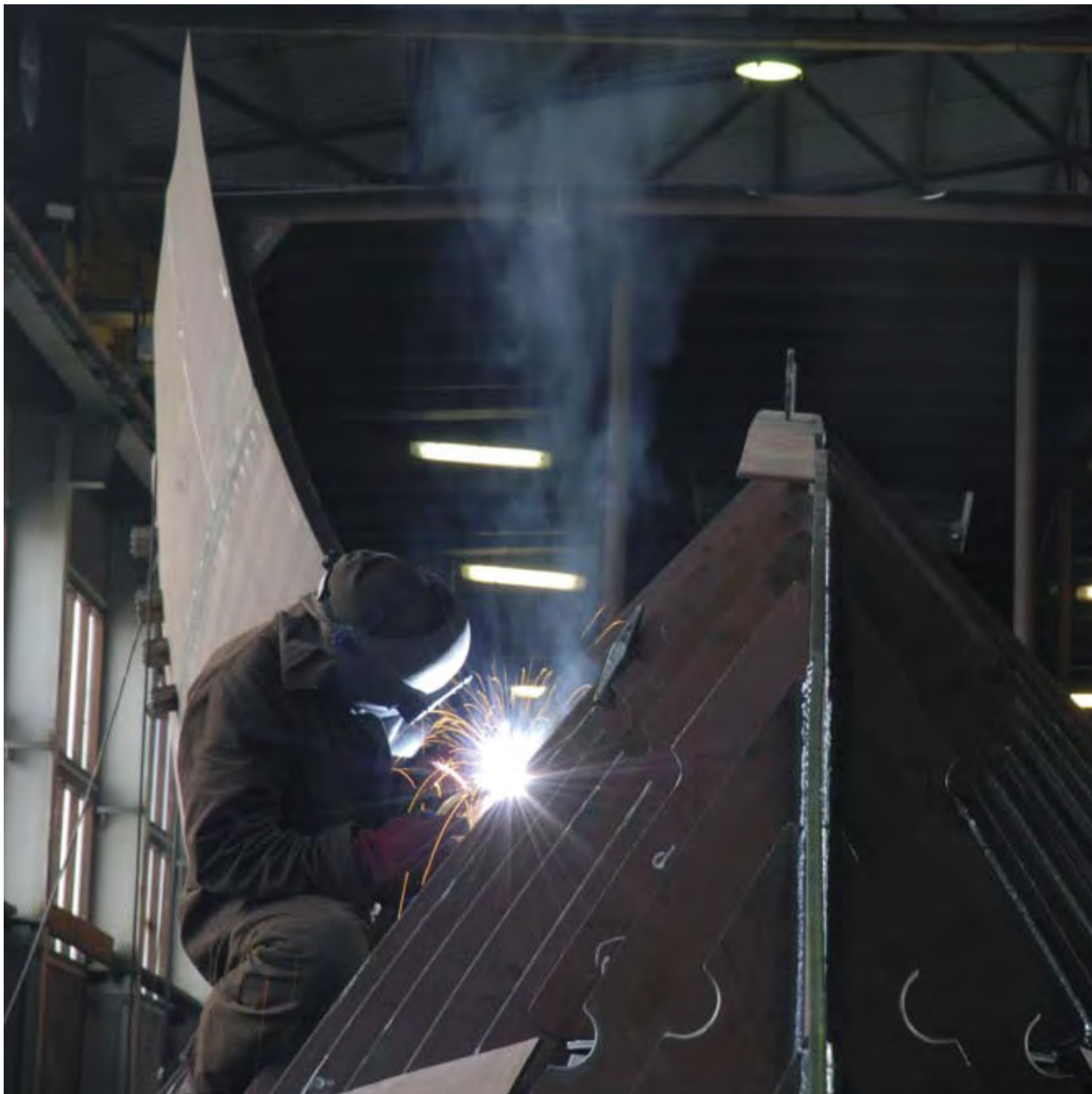
"I watched great boats come in the New London Harbor, among them was a very beautiful 3-Mast schooner. As I saw her come around the point and head into anchorage I was entranced and asked for her name. My captain said it was Atlantic and that it belonged to General Cornelius Vanderbilt. Suddenly the other yachts in the fleet diminished in importance. The much bigger and more impressive power yachts of Vincent Astor and Mr. Junius Morgan appeared dead and inert things. The Atlantic, even with her sails furled, lying quietly at anchor made you think how well she might handle any weather, a confident creation built to use the wind itself to defeat a gale." Gerard Lambert, 1927.



Yankee & Atlantic (1935)

Je ne sais pas quand Ed Kastelein a décidé de reconstruire *Atlantic* mais je me souviens bien de la fois où il m'a parlé de son rêve ; c'était en 2003 et nous étions à bord d'*Eleonora*, la réplique d'Ed Kastelein de la légendaire goélette d'Herreshoff, *Westward*. Nous étions à mi-chemin de la traversée de l'Atlantique, faisant route de Sao Luis, au Brésil, vers Cannes. Avec son étonnante vélocité, *Eleonora* avalait ses 250 à 300 milles quotidiens, et ce malgré sa taille immense et puissante (45,72 m de longueur hors tout) ; elle présentait le même comportement que les plus petits métriques. A l'évidence, elle avait été dessinée par le Sorcier de Bristol et cela se voyait à son sillage. En regardant par-dessus le tableau arrière, on se rendait compte que même à 12 nœuds, ses 220 tonnes déplaçaient à peine l'eau. Quoiqu'il en soit, l'océan l'avait adoptée, et tout en traçant sa route, elle fendait l'eau sans effort, puis ayant fait passer sa quille, elle la refermait en douceur, laissant une belle couche de mousse blanche.

I don't know when Ed Kastelein decided to built *Atlantic* but I do recall when he first told me about his dreams; It was 2003 and we where on board *Eleonora*, Ed Kastelein's recreation of the legendary Herreshoff schooner *Westward*. We are halfway the Atlantic Ocean, heading home from Sao Luis, Brazil to Cannes. With majestic urgency *Eleonora* was reeling of 250 to 300 miles a day, despite her enormous power and size (LOA 150ft) *Eleonora* had the same motion of the smaller metre boats. But then again, the wizard of Bristol designed her and it showed in her wake. You would look over her transom and realise that even at 12 knots, her 220-ton displacement would hardly disturb the water. Somehow the ocean accepted her, and as she made her way she would effortless move the water aside and as it passed her keel, she would gently return it to the ocean, topped of with a fine layer of white foam.



© Johan Masson



Il était quatre heures du matin, Ed et moi passions le temps à discuter. La nuit noire était juste éclairée par les étoiles et *Eleonora* était propulsée par toute sa toile. Nous parlions bateaux et à un moment je me demandai en marmonnant s'il était possible qu'une meilleure goélette qu'*Eleonora* ait pu exister. Sans la moindre hésitation Ed me répondit : «Atlantic, sans conteste, Atlantic !» Ce fut à ce moment précis que débutèrent les 3 ans de recherches pour rassembler les plans, les photos et redécouvrir l'histoire technique du bateau.

William Gardner avait dessiné *Atlantic* pour le compte de Wilson Marshal en 1903. Ce devait être la goélette la plus rapide encore que Marshal ne fut pas prêt à accepter un quelconque compromis en ce qui concernait le confort. Sous le pont, il y avait la luxueuse suite des propriétaires et des cabines d'invités avec salles de bains carrelées en marbre, un office dernier cri au service de ses hôtes distingués. Sur le pont les winches principaux étaient mus à la vapeur et l'on disposait d'un puissant gréement capable de supporter 1850 m² de toile. Selon les standards actuels, il est difficile d'imaginer comment un yacht aussi extraordinairement luxueux était capable de gagner une course ou d'établir un record qui tiendrait cent ans, comme *Atlantic* le fit, et de belle manière. Son propriétaire, Wilson Marshal, l'engagea en effet dans la prestigieuse Kaiser's Cup disputée entre New York et le Cap Lizard en Angleterre ; il prit la mer en compagnie de six invités, d'un équipage de 39 hommes, de 2 cuisiniers et 4 stewards et, le plus important, avec le Captain Charlie Barr. Marshall avait l'intention de courir avec style – pas question de briser en deux les brosses à dents pour gagner du poids, d'emporter de la nourriture congelée de cosmonautes ou des plats à réchauffer, non ! Propriétaire et invités n'avaient pas d'autre exigence, sauf à être servis : les chaudières devaient fonctionner 24 heures sur 24 pour assurer un bain chaud à convenance et jouir de 4 repas quotidiens pendant qu'au-dessus, sur le pont, les marins poussaient *Atlantic* à son extrême limite...



Ed Kastelein - *Eleonora*

would last a hundred years, yet *Atlantic* did, and she did so in grand style. Her owner Wilson Marshal entered her for the prestigious Kaisers Cup from New York to the Lizard in England and set sea with 6 guest, a crew of 39 men, 2 cooks and 4 stewards, and most important, Captain Charlie Barr. Marshal intended to race in style, no breaking toothbrushes in half to save weight, no astronaut and dry frozen food, no hot bunking, no, owner and guests would have no other duty then to be served, the boilers would run 24 hours a day to ensure a hot bath at their convenience and of enjoy the 4 course meals while above deck the men would dive *Atlantic* to her very limits.

When *Atlantic* sailed through a gale, Wilson Marshal ordered Captain Barr to reduce sail and protect his comfort. His reply was; "Sir you hired me to win and that



Atlantic au chantier Van der Graff - *Atlantic* at the Van der Graff yard

Lorsque *Atlantic* a dû affronter un grand coup de vent, Wilson ordonna au Captain Barr de réduire la toile afin de préserver son confort. Ce dernier répondit : «*Monsieur, vous êtes attaché mes services pour gagner et c'est ce que j'ai l'intention de faire.*» Avec le «*Madame, il n'y a pas de second,*» cette réplique devint la plus fameuse de l'histoire du yachting, car *Atlantic* continua de progresser vers le record qui allait durer 75 ans jusqu'à ce qu'Eric Tabarly le batte avec son trimaran *Paul Ricard*. 97 ans plus tard, ce fut la goélette *Windrose* qui surpassa le plus long record invaincu de la course à la voile ; en fait, le record de vitesse d'*Atlantic* fut le record invaincu le plus long de l'histoire de tous les sports. Bien que cette traversée ait rendu *Atlantic* immortelle, il ne fait aucun doute que son extrême beauté en a fait la goélette la plus adulée de tous les temps. Ses proportions s'équilibrent entre grâce et puissance, son grément entre beauté et romance, l'héroïsme de son capitaine et de son équipage la transcendent ; enfin, l'histoire de ses riches et célèbres propriétaires la sublime.

Après la Deuxième Guerre mondiale, *Atlantic* ne naviguera plus. Les riches ne pouvaient plus afficher de manière outrancière leur opulence. Le plomb de la quille avait été récupéré et l'on envisageait sa destruction. Mais à nouveau *Atlantic* tentait de prendre son destin en main alors qu'une nouvelle génération de propriétaires bien moins aisés se manifestait. Rêveurs, plongeurs, écoles de voile, aucun d'eux ne parvint à s'offrir un yacht de sa taille, mais tous portèrent en eux une passion profondément ancrée pour *Atlantic*. Vers la fin de ses jours, il se dégrada, servant de station flottante de carburant à Norfolk, en Virginie, jusqu'à ce qu'il soit finalement détruit en 1982.

Vingt-cinq ans plus tard exactement, Ed Kastelein relève le défi de le reconstruire. Les gens discutent souvent de sa passion pour ce type de projets, mais son épouse Sophie en parle d'une manière différente : Ed est né pour construire ces bateaux, c'est sa vie. Entouré des personnes avec lesquelles il a réalisé et fait naviguer tant de bateaux, l'équipe s'est très vite mobilisée et est prête à travailler. Comme d'habitude Francis Langrenay s'est chargé de l'herculéenne mission de dessiner le grément. Francis a derrière lui une sérieuse expérience des grands voiliers, comme



is what I intend doing". Together with; "Ma'm there is no second", this line became the most famous in sailing and indeed, *Atlantic* went on to win and set a record that would stand for 75 years until Eric Tabarly would brake it with his trimaran *Paul-Ricard*. 97 years later it was the Schooner *Windrose* that broke the longest standing speed record in sailing, in fact, *Atlantic's* speed record was the longest standing in the history of any sport!

Although her record crossing made *Atlantic* immortal, there is no doubt that her exquisite beauty made her stand out as the most loved schooner of all times. Her proportions, balance, grace and power, her rig beauty and romance, the heroism of her captain and crew and last but not least, the stories of the rich and famous who one owned her.

After World War II *Atlantic* would not sail again. No longer could the rich afford extravagant exposure of their wealth. Her lead was removed and she was prepared to be broken up. But again *Atlantic* would take faith in her own hands as the rich and famous would make place for a new generation of owners with much lesser wealth. The dreamers, sailing schools, museum curators, none of them could afford a yacht of her size, but all they shared a deep-rooted passion for *Atlantic*. In her final working days she degraded to serve as a floating fuel station in Norfolk Virginia until finally in 1982 she would be broken up.

Exactly 25 years later it would be Ed Kastelein who would take on the challenge to recreate her. People often talk about his passion for these projects but his wife Sophie said it in a different way; Ed was born to build these boats, it's his life. Surrounded by people with whom he had built and sailed so many boats the team soon looked pretty familiar and got to work. As usual Francis Langrenay would take on the Hercules task of drawing up the rig. Francis looks back on a lifetime in seriously big boats starting in 1976 as crew with Alain Colas on the huge 4-mast staysail schooner *Club Méditerranée*. He joined Ed on *Zacca a te Moana* and they have sailed and built boats together ever since. His 16-year-old son Leo is following closely in his father's footsteps and now joins him where he can.

équipier en 1976 à bord de l'immense goélette quatre-mâts à trinquette d'Alain Colas, *Club Méditerranée*. Il rejoint ensuite Ed à bord de *Zacca a te Moana* et depuis, ensemble, ils n'ont cessé de naviguer et de faire des bateaux. Son fils de 16 ans, Léo, suit étroitement les pas de son père et le rejoint quand il peut.

Le premier travail fut de recréer ses lignes. Partant de plans originaux retrouvés, l'architecte naval Doug Peterson a redessiné sa forme en CAO ce qui, de nos jours, facilite le traçage, l'emboîtement et le découpage assisté par ordinateur. Le bateau se doit d'être comme il était, sans modernisation ou optimisation de ses formes. Il devra être l'*Atlantic* qui se rendit célèbre en 1905. Le chantier commis à la construction est de nouveau Van der Graaf qui avait également construit *Eleonora*. Ce petit chantier est en effet sélectionné comme sous-traitant pour la construction de coques par de nombreux chantiers hollandais célèbres. Et comme Ed, Van der Graaf tient à ce qu'*Atlantic* soit son chef-d'œuvre et puisse être montré en exemple de la qualité de son savoir faire et de sa main d'œuvre. En 12 mois, il réalise une coque extraordinairement parfaite. En attendant, les meilleures pièces d'acajou et de teck sont réservées pour être livrées en temps voulu. Dans le sud de la France, Ed Kastelein monte une petite usine de meubles très bien équipée afin de réaliser, avec des artisans passionnés, les deck-houses et les aménagements intérieurs. Au Portugal, la société Absolut commence de construire l'équipement de pont. En étudiant les plans et les photos, tout l'accastillage a été recréé en bronze. La recherche prend du temps et l'aide de ceux qui envoient de vieilles photos a été et continue d'être d'une importance primordiale. Le projet est maintenant en bonne voie. Le 15 mars 2008, le bateau est lancé par Atlan Kastelein, âgé de 9 ans. La coque est immédiatement prise en remorque pour être conduite à son mouillage près de Dordrecht. Là, son équipement sera monté et son gréement réalisé en vue de le convoier au début du printemps 2009 dans le Sud de la France. C'est alors que les travaux de peinture seront achevés et que les aménagements intérieurs seront finalisés. La goélette se joindra très probablement à la flotte des classiques en 2010. Quelle vision splendide ce sera de pouvoir admirer à nouveau *Atlantic*, probablement la plus belle goélette de course de tous les temps.

The first project was to recreate her lines. Based on the plans found, naval architect Doug Peterson recreated her shape in CAD allowing modern days lofting and computer aided nesting and cutting. She had to be the way she was, no modernising or optimising shapes, this had to be the *Atlantic* that made her fame in 1905. The yard to build would again be van der Graaf who had also built *Eleonora*. This small yard is committed to building the steel hulls and structures as a subcontractor to many of the famous Dutch yards. As with Ed, van der Graaf aimed for *Atlantic* to be their masterpiece and it showed in the dedication of management and workforce. In 12 months time they had built an extraordinary fair hull. Meanwhile the finest mahogany and teak was secured well in time for the project. In the south of France Ed Kastelein built a small but well equipped furniture factory to build the deckhouses and interior with a dedicated team of craftsman. In Portugal at the Absolut company started to build the deck hardware. Studying plans and photos all the deck hardware is recreated in bronze. Research takes up a great deal of time and the help those sending old photos has been, and continues to be, of paramount importance. The project is now well underway. On 15 March 2008 she was launched by the 9-year-old son of Ed & Sopjie; Atlan Kastelein. She was taken undertow immediately and brought to her mooring near Dordrecht. There her crew quarters will be fitted and the rig will be built with an aim to sail her round to the South of France early spring 2009. There her paint system will be completed and her final interior installed. Most likely she will join the classic fleet in 2010 and what a wonderful sight it will be to see *Atlantic* again, arguably the most beautiful racing schooner of all times.



Lancement d'*Atlantic*, 15 mars 2008 - *Atlantic's* launching, March 15, 2008

PROJET YACHTING AU MUSÉE MARITIME DE LA ROCHELLE

MARITIME MUSEUM OF LA ROCHELLE YACHTING PROJECT

Patrick Schnepf



La Rochelle

En 1988, à La Rochelle, naissait le premier Musée Maritime français afin de promouvoir une idée neuve : la sauvegarde active et dynamique d'un patrimoine riche et convivial.

UN PATRIMOINE QUI S'INSCRIT DANS L'AVENIR

Depuis quatre ans des travaux considérables sont engagés sur les bâtiments terrestres et flottants du Musée Maritime de La Rochelle. L'objectif à terme est de doter La Rochelle d'un complexe muséographique original, unique, polyvalent, multimodal capable de faire de la ville la capitale atlantique du patrimoine maritime. A deux pas du TGV, du centre historique, et jouxtant le plateau des industries nautiques, nos potentialités sont énormes : un bassin et des quais du dix-neuvième, les bâtiments de la criée et leur architecture caractéristique, un puissant et spectaculaire slipway...

A l'heure où le monde s'uniformise, La Rochelle prépare son avenir et son économie sans renier son histoire, son patrimoine.

1988 saw the birth of the premier French Maritime Museum at La Rochelle charged with a new idea: to safeguard a rich and accessible heritage.

A HERITAGE PASSED TO THE FUTURE

For four years extensive works have been undertaken on the buildings ashore as well as on the fleet of the Musée Maritime de la Rochelle. The objective is to provide La Rochelle with an original, unique and versatile museum complex that will position the town as the Atlantic capital of maritime history. A stone's throw (*our equivalent saying for a deux pas*) from the TGV station, the historic town centre and adjacent to the maritime industrial site; the potential is huge - a nineteenth century harbour and quays, the buildings of the fish market with their characteristic architecture, a strong and spectacular slipway... Currently La Rochelle prepares for its future and economic well-being without divorcing its past, its heritage.

UN SITE EXCEPTIONNEL...

Les quais ouverts librement offriront une magnifique promenade autour d'une collection unique de bateaux patrimoniaux. Dans les bâtiments réhabilités, on découvrira des expositions permanentes racontant la passionnante histoire maritime de La Rochelle, le dur apprentissage des routes océaniques. On réfléchira aux problèmes des ressources, du climat, on trouvera des animations pour rêver et découvrir les techniques de navigation. Des locaux seront mis à disposition de l'association des Amis du Musée, du Yacht Club Classique pour son projet d'archives du yachting. Une boutique, une librairie maritime, un bar-brasserie de la mer compléteront le dispositif.

... OÙ LES YACHTS CLASSIQUES AURONT PLUS QUE JAMAIS TOUTE LEUR PLACE !

Les pontons destinés à l'accueil du port des yachts classiques seront améliorés et étendus. Un bâtiment spécialement conçu pour l'entretien annuel des unités, le stockage des appareils et des voiles, sera mis à la disposition des yachts. Notre volonté est, dans un souci d'excellence, d'achever de faire de La Rochelle le port idéal pour le yachting classique.

A bord des navires du Musée parfaitement restaurés, une toute nouvelle muséographie embarquera les visiteurs dans l'imaginaire d'un monde passé. Des locaux seront dédiés à la collecte du fugitif patrimoine immatériel : les témoignages de ceux qui nous précèdent en ces lieux, sur ces navires.

Enfin progressivement le slipway sera remis en service, afin de servir aux restaurations des unités du patrimoine. Aménagé pour recevoir les publics dans le cadre d'un chantier visitable. L'inauguration de la première tranche de cet ambitieux programme est prévue pour la saison 2010. D'ici là, malgré les travaux, nous continuerons à accueillir sur le *France I* et l'*Angoumois*, nos visiteurs et dans le bassin les merveilleux classiques et leurs équipages du mieux que nous le pourrons.

AN EXCEPTIONAL SITE...

Wide, open quays will provide unforgettable walks around a unique collection of historic boats. Within the renovated buildings will be discovered permanent exhibitions narrating the fascinating maritime history of La Rochelle, the hard conquering of the great oceanic routes. Problems of resources and climate will be addressed and events and installations to imagine and learn about the discovery of navigational techniques will be sited within. Space and rooms will be available for friends of the museum "Amis du Musée", and for the Yacht Club Classique's project the International Yachting Archive Centre. A boutique, a nautical bookshop and a bar/seafood brasserie will complete the plan.

...WHERE CLASSIC YACHTS, ABOVE ALL, HAVE THEIR PLACE!

The pontoons allocated to the reception of classic yachts in the port will be improved and extended. In a building, specifically designed for annual boat maintenance, storage facilities for sails, tackle, etc will be available to the yachts. Our aim, with excellence in mind, is to make La Rochelle the ultimate harbour for classic yachts.

Aboard the Musée ships, perfectly restored, a totally new museum experience will see visitors embark on a journey through times past. The whole area dedicated to the heritage captured within: a testimony to those who preceded us, on these very ships.

Finally, the slipway will be put back into operation for works and restoration of our historic ships. The public will have access to an area from which to see works in progress. 2010 will see the opening of the first completed works of this ambitious project. Until then, in spite of on-going works, we will still be welcoming both visitors aboard *France I* and l'*Angoumois* and, in the harbour, to the best of our ability, the marvellous classics with their crews.



La flotte des classique à La Rochelle - Classic yachts in La Rochelle

UNE RESTAURATION EXEMPLAIRE : MINAOUET

MINAOUET'S RESTORATION: THE RIGHT EXAMPLE

Michel Villeneau

Minaouet, gentil Minaouet, Minaouet tu les plumeras...
...Sur l'air de « Alouette, gentille alouette »

Minaouet, gentil Minaouet, Minaouet tu les plumeras....
...On the music of « Alouette, gentille alouette » By Michel Villeneau



Minaouet en chantier - Minaouet restoration

Minaouet, dundee de 15 mètres, 4 mètres au maître bau et 1.80 de tirant d'eau a été construit en 1912 aux Chantiers Augustin Garaud à Royan sur les plans des pilotes de Gironde pour M. Auguste Moreau de Saint Nazaire.

Il semblerait que ce bateau ait toujours eu la fâcheuse habitude de ruiner ses propriétaires. Mais, est-il le seul yacht classique à avoir ruiné ses armateurs ? Tout cela tient un peu du pléonasme. Une de mes voisines, dont le grand-père, Monsieur H. Debect, avait été propriétaire de ce bateau, comme on le verra plus loin, me disait, quand je lui contais l'aventure de la restauration du *Minaouet* par mon ami Jack Briois « *Ton copain, comme mon grand-père, se ruinera avec ce bateau.* » Et bien, c'est fait, Jack est ruiné, mais il profite aujourd'hui de l'un des plus beaux bateaux de la côte atlantique, sinon le plus beau...

Mais revenons à l'histoire. Pendant la guerre de 14-18, *Minaouet* va servir de bateau-pilote dans l'estuaire de la Loire. En 1922, il est acquis par MM. Edouard et Debect de La Rochelle. Il semblerait qu'il ait travaillé à la pêche entre 1939 et 1945. On va retrouver le bateau à Lorient de 1959 à 1967 où il sert de bateau école. Puis le voilier va passer de mains en mains en subissant de nombreuses transformations. Il se retrouve à Royan en 1979 et finit par être abandonné sur une vasière dans le port de La Tremblade. En 1986 M. R. Paris le rachète pour 64.000 francs et entreprend une restauration malheureuse.

Minaouet, 15 meters over deck, Dundee rigged boat, 21 meters L.O.A., 4 meters maximum beam and 1.80 m draught was built in 1912 at Augustin Garaud's Shipyard at Royan, according to the Gironde Pilots boats drawings, for M. Auguste Moreau from Saint- Nazaire.

It seems that this boat always had the bad tendency of ruining her owners. But is she the only classic yacht that ruined her owners? One of my neighbours, whose grandfather, M. H. Debect, had owned the boat, as we will see further on, said to me, as I was telling her the saga of the restoration of *Minaouet*, by my friend Jack Briois "Your friend, just like my grandfather, will ruin himself with this boat" Well, this is the result, Jack is now totally ruined, but he does enjoy one of the most beautiful boats of the Atlantic coast, if not the most beautiful....

But, let's come back to history. During the 1914/18 War *Minaouet* was used as a pilot boat in the Loire estuary. In 1922 Messrs Edouard and Debect, from La Rochelle, purchased her. It seems she has been used as a fishing boat between 1939 and 1945. Then we trace her at Lorient from 1959 to 1967, where she was used as a school ship. Then the yacht passed from hand to hand suffering many alterations. We find her at Royan in 1979, and was finally abandoned on the mud at La Tremblade harbour. In 1986 Mr R. Paris bought her for 64 000 FF and undertook a disastrous restoration.

En janvier 1993 Jack Briois s'offre l'épave et entame, trois ans plus tard, la restauration complète du bateau. Elle se termine en juin 2007 par une mise à l'eau émouvante à Lorient. C'est l'association Voiles d'Iroise, présidée par Jack qui a assuré les travaux. Cette structure a déjà restauré des bateaux célèbres tels *Solveig* et *Manuréeva*. Un ancien hangar agricole, sur la commune de Meslan au pays du Roi Morvan, dans le Morbihan, en plein cœur de la Bretagne profonde, va être transformé en chantier naval. Des charpentiers de marine chevronnés épaulés par des stagiaires en réinsertion vont durant douze années remettre *Minaouet* dans son état de neuvage. Une ligne de conduite est fixée dès le départ : *Minaouet* sera restauré tel qu'il était en 1912.

La quête aux documents commence. Des photos anciennes, les plans de forme d'origine sont retrouvés. De nombreuses pièces vont être changées, d'autres sont conservées, entre autres l'étambot, quelques membrures, le guindeau etc... Pour financer ces travaux, Briois doit vendre sa maison mais comme ce n'est pas suffisant, il a l'idée de monter avec son association un restaurant ambulant spécialisé dans les grillades de poissons, participant à toutes les fêtes en plein air en Bretagne. En 2003 le fond du gouffre est atteint. On s'aperçoit, alors que la coque est bordée aux trois quarts, que la quille est morte. Elle est mangée par des vrillettes. Ces animaux cellulophages ne vivent pas dans l'eau et encore moins si elle est salée. Donc en 1912, cette pièce essentielle avait été réalisée dans un bois déjà mangé... Cela explique enfin pourquoi la coque a fait de l'eau depuis l'origine ! Il faut donc changer la quille et re-lisser tout le bordage qui n'a, bien entendu, plus la même assiette. Je me souviens être allé à cette époque, voir mon ami Jack à Meslan où je l'ai trouvé désespéré, sans le sou, les travaux étant loin d'être finis, parlant de craquer une allumette pour mettre le feu à toute cette folie et se jeter au beau milieu...

Neptune veillait, car bientôt les Conseils Généraux ... généreux... du Morbihan et du Finistère ainsi que la Région mettent la main à la poche, reconnaissant l'énorme travail de qualité déjà accompli. Ainsi, le samedi 2 juin 2007, douze ans après le premier coup de scie, *Minaouet* renoue avec l'élément liquide au cours d'une cérémonie émouvante. Jack a vieilli de quinze ans, mais son cœur a rajeuni d'autant : son *Minaouet* est redevenu un beau jeune homme. La tâche n'est pas totalement terminée. Les aménagements intérieurs sont à finir, les drisses doivent être changées, la grand-voile retailée, mais je compte avoir le plaisir de mettre mon sac à bord pour la Coupe des deux Phares. On pourra alors admirer la superbe voûte de 4 mètres de *Minaouet*...



© Coll. Briois

In January 1993 Jack Briois purchased the wreck, and three years later started the complete restoration of the boat. It would end in June 2007 with a very touching launching at Lorient. It is the association Voiles d'Iroise, whose president is Jack Briois, which was in charge of the works. This organisation has already restored, in the past, some famous boats such as *Solveig*, and *Manureva*. An old agricultural shed, at Meslan, Morbihan, in the country of King Morvan, in the deepest part of Brittany, would be turned into a boatyard. Several experienced naval carpenters helped by apprentices in a government re-insertion work programme would succeed in succession, during a period of twelve years to restore *Minaouet* to her original state. The rule was established from the beginning: *Minaouet* would be restored exactly as she was, when launched in 1912.

The quest of documents now started. Old pictures, original lines drawings were discovered. Many parts of the boat would be changed, others would be kept; like the sternpost, a few frames, the windlass, etc. As to financing all these works, Briois sold his house, but as this was not enough, he decided to create, with his association, a mobile restaurant specialized in cooking grilled fish. They attended all the outdoor regional festivities, and festivals in Brittany. In 2003 the bottom of financial abyss was reached. Three quarters of the hull planks were in place when Jack discovered that the keel was dead. Longhorn-beetles had eaten it. These animals do not live under water, and especially when it is salty. This means that the keel had been made, in 1912, out of an already damaged piece of wood. We now understand why *Minaouet* had always made water through the bilges. The keel had to be changed and all the planking smoothed again, the trim of boat being modified. I remember visiting my friend Jack at that time, at his boatyard, where I found him quite depressed, with no more money and a lot of work still to be done to finish the boat. He was talking about striking a match and setting fire to all this, and then sitting himself, in the middle.

But, Neptune was on watch this day, and very soon the Morbihan and Finistère Councils, together with the Region, put their hands in their pockets, acknowledging the enormous and skilful work already achieved. So, Saturday 2nd of June, twelve years after the very first saw stroke, *Minaouet's* planking could feel again the taste of salt water during a very touching ceremony. Jack is now 15 years older, but his heart renewed by the same amount: his *Minaouet* is back to a young looking fellow. The work is not totally finished. The accommodations need some more work, halyards are to be changed for new ones, the mainsail is to be re-cut, but I hope I will be lucky enough to put my sailor bag on board next July for the Coupe des deux Phares race. Many will, then, admire the superb 4 meters counter stern of *Minaouet*. Something one never forgets.

LES YACHTS CLUB DU CCA

THE CCA YACHT CLUBS

YC de l'Odet - YC de Quiberon

Faut-il le rappeler ? Le Challenge Classique Atlantique n'existe que par les yacht-clubs qui l'animent. Grâce à leur action, le CCA s'enrichit d'épreuves nouvelles et originales, toutes imaginées pour mettre en valeur nos classiques et répondre à la passion des armateurs et de leurs équipes. Cette rubrique est ainsi largement ouverte aux clubs et à leurs responsables. Cette année, la parole est donnée au YC de l'Odet et au YC de Quiberon.

Yacht-Club de l'Odet

Port de Penfoul
29950 Bénodet
www.yco-voile.com



Yacht Club de l'Odet

Port de Penfoul
29950 Bénodet
www.yco-voile.com

Fondé en 1882 le Yacht-Club de L'Odet (YCO), successivement Société des Régates de L'Île-Tudy-Loctudy et Société de Régates de Loctudy-Bénodet, encourage depuis plus d'un siècle le développement de la plaisance sous toutes ses formes en Bretagne sud. Au fil des ans, le club s'affirme comme l'instigateur de régates prestigieuses faisant de Bénodet idéalement placé sur l'embouchure de l'Odet, - la plus jolie rivière de France -, une escale essentielle pour les courses-croisières et un lieu privilégié pour les rassemblements nautiques.

Dès 1900 son Président, Maurice de Laubrière, fonde le «Comité des Coupes de Bretagne» dont le but est de réglementer et de coordonner les compétitions qui s'organisent le long des côtes de Bretagne sud.

En 1906 de Laubrière met en place le «Comité Breton» chargé de construire et d'armer le yacht challenger qui reprendra la prestigieuse Coupe de France conquise par les Allemands. C'est chose faite l'année suivante à Kiel avec *Armen*... sous les yeux de Guillaume II en personne !

En 1928 l'un des membres du club, Carl de la Sablière, se distingue en remportant les Jeux Olympiques à bord du 8 mètre JI *Aile VI* (plan Arbaut, 1928, classé monument historique en 1991) à Virginie Hériot et devenu depuis lors un prestigieux classique !

Après la guerre, le club s'établit solidement à Bénodet et sous l'impulsion de M. de Kerallain, son nouveau président qui le sera pendant 20 ans, il multiplie les régates pour les yachts lourds et légers.

Devenus une escale incontournable du programme du RORC (Royal Ocean Yachting Club), Bénodet et le YCO sont également sollicités pour l'organisation de nombreuses courses et championnats nationaux ou internationaux comme les Snipes, Vauriens, Requins, Dragons, 5,5 m J.I., 6 m J.I., etc.

Les années soixante-dix voient aussi la naissance de l'Obélix Trophy qui est devenu aujourd'hui l'une des épreuves IRC majeures pour bateaux habitables en France.

Depuis plus d'un siècle, le Yacht Club de l'Odet s'affirme ainsi comme un élément moteur de la plaisance et c'est donc tout naturellement que soucieux de faire vivre,

Do we need reminding? The Challenge Classique Atlantique only exists due to the yacht clubs, which gave it life. Thanks to their actions the CCA grew larger with new and original events, all brought about to enhance our classics and respond to the passion of owners and crews. This page is open to the clubs and their staff. This year it's the turn of the YC de l'Odet and YC de Quiberon to speak.

Founded in 1882, the Yacht Club de l'Odet (YCO) previously called Société des Régates de L'Île-Tudy-Loctudy and Société de Régates de Loctudy-Bénodet, has been encouraging the development of yachting in South Brittany for over a century. Throughout the years the club has instigated prestigious regattas placing Bénodet, ideally situated at the mouth of the Odet (the prettiest river in France), as an essential port of call for offshore races and as a privileged site for nautical events.

In 1900 the Commodore, Maurice de Laubrière, founded the Committee of the Brittany Cups whose mission was the regulation and co-ordination of all the competitions taking place along the southern Breton coast.

In 1906 de Laubrière put in place the Breton Committee in charge of constructing and equipping the challenger to bring back the esteemed Coupe de France at that time in the hands of the Germans. This was achieved the following year at Kiel with *Armen*.... under the gaze of William II himself.

In 1928 one of the club members, Carl de la Sablière, gained fame by winning the Olympic Games aboard the 8-meter *Aile VI* (designed by Arbaut in 1928 and in 1991 classed as a "monument historique") belonging to Virginie Hériot and known since as a prominent classic yacht.

After the War, the club based itself in Bénodet and under the influence of Mr. de Kerallain, its new Commodore who served for 20 years, greatly increased the number of inshore and off-shore races.

Bénodet and the YCO became an essential port of call for the RORC and also instigated the organization of many races and national championships such as those for Snipes, Vauriens, Requins, Dragons, 5.5m IR, 6m IR, etc.

In the Sixties the Obelix Trophy was born which today has become one of the major IRC events for cruiser racer yachts in France.

For over a century the Yacht Club de l'Odet has been a driving force in yachting and, therefore, is determined to keep the scene vibrant, arranging musters and

Ensemble,
Protégeons votre Patrimoine



Fabien MULLER

*Agent Général d'Assurances
Spécialiste en Gestion Patrimoniale*

4, rue Gresset 44 000 NANTES

Port : 06 10 61 47 21 Tél : 02 40 69 32 65

Email : agence.fabienmuller@axa.fr

N° ORIAS : 07 014 992

Proche de vous et de vos préoccupations, je suis à votre disposition pour :

- Vous **aider** à valoriser et transmettre votre patrimoine,
- Vous **informer** sur les dispositions fiscales de l'assurance vie,
- Vous **guider** dans vos choix pour en tirer le meilleur parti.



Fabien MULLER
Equipier du Kraken II



Vivre Confiant

rassembler et régater les yachts classiques sur la côte Atlantique, il organise dès 2001 le «Rendez-vous de la Belle Plaisance», dans le cadre du Challenge Classique Atlantique.

Yacht-Club de Quiberon

Port Haliguen 1
56170 Quiberon

<http://www.voile-bretagne.com/enfant/detail.php?clef=56070>



Yacht-Club de Quiberon

Port Haliguen 1
56170 Quiberon

<http://www.voile-bretagne.com/enfant/detail.php?clef=56070>

Le Yacht Club de Quiberon est idéalement situé à Port-Haliguen à Quiberon, ce qui lui permet d'organiser de multiples activités dans le site privilégié de la baie de Quiberon et vers les îles de Houat, Hoëdic et Belle-île.

Ces activités s'organisent essentiellement autour de la voile habitable : école de voile sur croiseur, organisation de régates sportives et de championnats, de régates corporatives ...

Le YCQ organise ses propres épreuves : la Twenties Cup, un Duo – un Bateau, les régates «club» en semaine l'été, et surtout, pour les yachts classiques, la désormais fameuse «Echappée Classique». Epreuve incontournable du Challenge Classique Atlantique, cette course réunit de superbes voiliers comme *Pen Duick* et *Pen Duick II*, qui cette année, au cours du week-end de la Pentecôte 2007, dans des conditions certes ensoleillées mais ventées, ont pu croiser l'*Hydroptère*, rappelant par là à tous le souvenir d'Eric Tabarly...

Reconnu par tous les équipages de classiques, au fil du temps, l'esprit du YCQ s'affiche haut et fort : la convivialité ! Car si le sérieux est toujours de rigueur dans le déroulement de ses régates, si parfois certains se sentent un peu distancés sur la ligne d'arrivée..., tout le monde se retrouve pour virer une dernière bouée au siège du Club et d'Eole !

Ces multiples actions ne seraient pas possibles sans l'énergie des membres et responsables du YCQ et sans le soutien de ses partenaires : la ville de Quiberon, le Département du Morbihan et la Région Bretagne.

regattas for classic yachts on the Atlantic coast, and organising each year since 2001 the "Rendez-vous de la Belle Plaisance," within the Challenge Classique Atlantique.

The Yacht Club de Quiberon is conveniently situated at Port Haliguen on the peninsula of Quiberon making for easy access to many events in the fantastic Bay of Quiberon and further a field at the islands of Houat, Hoëdic and Belle-île.

Activities are mainly organised around yachts with accommodation aboard and cruising yachts at the sailing school with regattas and championships, corporate regattas....

The YCQ also has its own events; the Twenties Cup, Two-handed – One boat, the club's regattas over a summer week which is mainly for classic yachts – the now famous Echappée Classique. The former, an unmissable regatta of the Challenge Classique Atlantique, bringing together superb yachts such as *Pen Duick* and *Pen Duick II*, these two yachts during Whitsun weekend 2007, in sunny but windy conditions, sailed with *Hydroptère* reminding us all of Eric Tabarly.

Gradually being recognised by all the crews on the classic yachts the spirit of the YCQ fosters conviviality above all. After all the seriousness required during racing some do feel a bit left behind on the finish line but they can look forward to meeting at the Club d'Eole to round the final mark together!

These many activities would not be possible without the energy of members and staff of the YCQ and without the support of our partners: the town of Quiberon, the Département du Morbihan and the Region of Brittany.



Viola sur La Charente - Viola on the Charente River



© Agnès Naveaux

Les yachts classiques prêts pour 2008 - Classic yachts ready for sailing the 2008 season



Monaco classic week

MONACO CLASSIC WEEK 2008

2008 MONACO CLASSIC WEEK – MARIGOLD, WINNER OF THE "LA BELLE CLASSE" TROPHY

Bernard D'Alessandri - YCM

Ils étaient près de soixante-dix yachts à voile et à moteur, une flotte dominée par les quarante voiliers et l'imposant yacht à vapeur *SS Delphine*, mais où les motor-yachts, si soigneusement entretenus, ont suscité beaucoup d'envie et d'admiration. Les petits racers, jouets d'une autre époque, retrouvaient pour leur part les eaux monégasques qui ont fait leur notoriété.

Organisé en collaboration avec Hublot, Chronométreur officiel du Yacht Club de Monaco et du constructeur italien Lancia, cette huitième édition était placée sous le signe des valeurs développées au sein de «La Belle Classe» : transmission et mise à l'honneur du patrimoine, respect de l'étiquette et la préservation de l'environnement.

«*Le Yachting, et plus particulièrement le Yachting de tradition, est une famille, avec ses codes et ses histoires. Chaque rassemblement est une grande fête, chaque absence est remarquée avec émotion, chaque nouveau venu est accueilli avec joie*», avait déclaré SAS le Prince Albert II, lors du cocktail d'ouverture. Ainsi, parallèlement aux différentes épreuves nautiques, de nombreuses soirées ont prolongé les rencontres sur l'eau. Nuit du Yachting, dîner La Belle Classe, soirée des équipages... autant de rendez-vous pour rassembler tous ces passionnés. Régates, épreuves de régularité, compétition des chefs et concours d'élégance... ces joutes ont mis en scène et en lumière l'Art de vivre la mer. C'est *Mercury* (1938) qui remporte le Prix très convoité de la Monaco Classic Week 2007, doté d'un chronographe Hublot Big Bang, tandis que *Marigold* (1892) reçoit le prix «La Belle Classe». Sauvé de la destruction par deux fois et restauré dans le respect de son histoire et de ses plans d'origine malgré toutes les difficultés rencontrées, *Marigold* était le yacht qui résumait le mieux l'esprit de «La Belle Classe».

Le Prix «La Belle Classe» 2008 sera remis le 3 Octobre lors d'une soirée organisée à l'occasion des Voiles de Saint-Tropez. Qui rejoindra alors les trois lauréats *SS Delphine* (1921), *Lulworth* (1920) et *Marigold* (1892) ?

Le Palmares de la Monaco Classic Week 2007

- Prix de l'élégance : *Ilona of Kylesku* (1907)
- Prix La Belle Classe : *Marigold* (1892)
- Le Concours des Chefs : *Montrevel* (1958)
- Régate, yachts inférieurs à 22 m : *Cotton Blossom II* (1925)
- Régate, yachts supérieurs à 22 m : *Cambria* (1928)
- Epreuve de régularité – Trophée Hublot (motor-yachts) : *Red*

L'explorateur français Jean-Louis Etienne, a été élu personnalité de la mer 2007. C'est à bord du motor-yacht *SS Delphine* que S.A.S le prince Albert II a remis au docteur Jean-Louis Etienne le Trophée de la Personnalité de la Mer 2007. Une consécration pour Jean-Louis Etienne, ce défenseur acharné de la planète, spécialisé dans l'étude de l'évolution des conditions climatiques dans les régions extrêmes, les plus sensibles à toutes variations du réchauffement que subit actuellement la Terre, très ému et surpris de se voir également remettre un chronographe Hublot Big Bang. «*C'est la première fois de ma vie que je mets un smoking !!! Je suis très honoré de recevoir ce prix, surtout remis par S.A.S. le Prince Albert, un homme que j'estime énormément tant pour son engagement en valeur de la préservation de l'environnement que pour ses qualités humaines*».

They were about seventy power and sailing yachts, a fleet dominated by forty sailing yachts and the impressive steam yacht *SS Delphine*, but, the motor yachts, so carefully maintained, aroused a lot of envy and admiration. The small racers, playthings from a previous age, were revived by the Monegasque waters, which built up their notoriety.

Organised by the collaboration between Hublot, official time-keeper of the Yacht Club de Monaco and the Italian car manufacturer Lancia, this eighth Monaco Classic Week was placed under the value developed in "La Belle Classe": promotion and emphasis of the respect for patrimony, etiquette and protection of the environment.

“*Yachting and particularly traditional yachting is a family with its codes and history. Each event is a big celebration, each absence noted with emotion, each newcomer welcome*,” said S.A.S. Prince Albert II, during the opening cocktail party. So, in number of evening gatherings lengthen the day begun on the water. Yachting Night, the “Belle Classe diner”, evening crew party... There were many rendez-vous to gather these passionate people together. Regattas, Regularity challenge, Chefs' challenge and Elegance Cup ... these jousts staged and brought into light the sea life style. *Mercury* (1938) won the much desired title of the 2007 Monaco Classic Week, endowed with a Hublot “Big Bang” time recorder, whereas *Marigold* (1892) was awarded the “Belle Classe” Prize. Twice saved from demolition and restored in the respect to her history and her original drawings in spite of all the met difficulties, *Marigold* was the yacht that summarized best the “Belle Classe” spirit.

The 2008 “Belle Classe” Trophy will be handed on October 3rd during an evening party organized on the occasion of the “Voiles de Saint-Tropez”. Who will join the three previous prize-winners *SS Delphine* (1921), *Lulworth* (1920) and *Marigold* (1892)?

Results of the Monaco Classic Week 2007

- Elegance Cup: *Ilona of Kylesku* (1907)
- La Belle Classe Trophy: *Marigold* (1892)
- Chefs' challenge: *Montrevel* (1958)
- Race of yachts < 22 m: *Cotton Blossom II* (1925)
- Race of yachts > 22 m: *Cambria* (1928)
- Regularity challenge- Trophée Hublot (motor-yachts): *Red*

The French explorer Jean Louis-Etienne, elected 2007 “Personality of the Sea”. Onboard the motor-yacht *SS Delphine*, His Highness Prince Albert II handed to doctor Jean-Louis Etienne the “2007 Personality of the Sea” trophy. A consecration for Jean-Louis Etienne, this relentless defender of the planet, specialized in the study of the climatic conditions of the extreme regions evolution, the most sensitive areas to any variations of the reheating, which undergoes the Earth. He was very stirred and surprised to be also awarded a Hublot “Big Bang” time recorder. “It is the first time in my life that I wear a dinner-jacket!!! I am very honoured to receive this prize, especially handed by His Highness Prince Albert, a man I enormously esteem both for his commitment to the protection of the environment and his human qualities.”

CCA ET JAUGE CLASSIQUE 2008

CCA AND 2008 CLASSIC RULE

François Frey

Les saisons se succèdent..., et l'organisation poursuit son développement !

Si 2007 fut fondatrice pour les régates de classiques de la côte atlantique, avec la création (enfin !) sous une bannière commune «Yachts Club de France –Yacht Club Classique» de la Jauge Classique, première du nom, l'année 2008 s'annonce comme une année aussi vivante sur le front du CCA. Les chantiers décidés lors de la réunion de fin de saison à laquelle participèrent dans les locaux du Yacht Club de La Baule les clubs du CCA, puis validés lors de notre assemblée générale, sont déjà bien lancés, voire achevés. Ainsi :

I - **L'Evolution – minime – de la Jauge Classique**, tout d'abord, qui prend le millésime 2008 autour de deux constats réclamant équilibrage :

> Les bateaux sans spi semblant jusque là «mécaniquement» avantagés dans le calcul du rating, leur surface de voiles d'avant de référence pour le portant est doublée pour les inciter à compléter leur garde-robe par de la lingerie fine...

> Le spectre d'une OPA des furieux de la régata sur le classement général du CCA semblant se faire jour, une dose de statistiques est désormais intégrée par la création d'une nouvelle correction du rating destinée au vainqueur annuel, valide et cumulable pendant trois ans...

La force la Jauge Classique ? Pas de mesure à reprendre cette année pour mettre à jour les certificats 2007 !

II - **L'identification des classiques** – la boîte noire des comités de courses, des photographes et autres spectateurs – est enfin organisée autour d'un partenariat solide avec la FFV. Depuis le début 2008, les armateurs de classiques peuvent demander à leur club, le YCC, de leur attribuer un numéro de voile dédié et identifiable très facilement, sous la forme suivante :

FRA XXXXC..., avec un simple C pour Classique, donc ! En fait, c'est le meilleur moyen de retranscrire d'anciens numéros de voiles – parfois antédiluviens ou exotiques. Mais c'est également un outil simple pour permettre à ceux qui nous croisent et nous photographient d'identifier enfin les yachts pour rechercher ensuite (sur le site du YCC ou du RFBC par exemple) des informations sur une étrange commode Louis XV, fantôme suranné, aperçue au petit matin devant l'île de Groix ou sous l'île d'Yeu.

Les autres chantiers sont également lancés :

- Accueillir dès 2009 une Régate de classique courue en Manche au sein du CCA,
- Voir la Jauge Classique employée de l'autre côté de la Manche,
- Créer un pont entre la Jauge Classique et d'autres systèmes de handicap ou encore former et assister les comités et jurys aux spécificités des régates de classiques ou faciliter l'identification des clubs et des sites organisant des manifestations de classiques par la création d'un pavillon dédié.

Non, le YCC «*ne traîne pas sur les vases...*», comme disait Tonton Hervé, sans nul doute en pensant déjà à notre club !

Regatta seasons after regatta seasons - organisation continues to improve!

At last 2007 was the year the Classic Rule was born on the Atlantic coast under both banners of the Yacht Club de France and Yacht Club Classique.

2008 will be a lively year for the CCA. During the annual meeting held at the end of last year at the Yacht Club de La Baule many projects were considered by the clubs of the CCA and then validated by consensus. Some of them have already been launched and others may follow.

I - **The minor evolution of the Classic Rule** – an alteration for 2008

> Boats without spinnaker appeared to have an advantage under the rule from now on their previously calculated downwind sail area will be doubled, hopefully, encouraging additions of canvas to sail lockers.

> The spectre of a takeover bid for the CCA overall ranking seems to appear amongst the “crazy regatta crews” from now on this will be dealt with by the creation of a corrected new rating for the overall winner each year, valid and cumulative for three years.

But what about the strength of the Classic Rule? There is no need to correct your 2007 certificates for this year!

II - **Identification of the classic fleet** - the pet hate of any Race Officer, photographer or spectator has been finally sorted out for boats flying the French flag thanks to help from the French Sailing Association. From 2008, classic boat owners may ask their club, the YCC, to issue them sail numbers which will be more easily identifiable in the form FRA xxxxC – a simple C for Classic! In fact, this is the best way to revise old sail numbers which previously have been outdated or more exotic in format. This is by far the simplest way for a yacht to be identified by others who sail, take pictures or see an apparition in the dawn around Ile de Groix or Ile d'Yeu! A name can now be found by a search for the sail number thanks to the websites of the YCC or RFBC!

Other targets set:

- For 2009 a new Classic Regatta within the CCA on the French coast of the Channel
- The start of the Classic Rule on the British side of the Channel
- Development of training to help committees and officials with the specifications for holding classic regattas and to make it easier to identify clubs and places which lay on classic regattas with the creation of a special CCA flag for them.

No, the YCC “is not a stick in the mud” as Fernand “Tonton” Hervé (one of the famous creators of the Plymouth – La Rochelle race) used to say, foreseeing our ethos in the early fifties!



© Odile Boyé-Carré

Prêts à hisser les voiles - Ready to set sails

RÉGATES DU CCA : PROGRAMME 2008

2008 CCA PROGRAM

MANIFESTATION	DATE 2008	LIEU	ORGANISATEUR
SEMAINE CLASSIQUE DE LA VOILE	1ER AU 3 MAI	PERTUIS	YCC
LA RÉGATE DU CENTENAIRE DE <i>VIOLA</i>	8 AU 10 MAI	LA ROCHELLE - PORT JOINVILLE PORT JOINVILLE - LA ROCHELLE	YCC - CPIY
TROPHÉE FRANÇOIS SERGENT	11 MAI	PERTUIS	YCC
LES VOILES CLASSIQUES	7 ET 8 JUIN	LA TRINITÉ	SNT
ECHAPPÉE CLASSIQUE À QUIBERON	14 ET 15 JUIN	BAIE DE QUIBERON	YCQ
RENDEZ-VOUS DE LA BELLE PLAISANCE	27 AU 29 JUIN	BÉNODET	YCO
COUPE DES DEUX PHARES	14 AU 21 JUILLET	BREST - DOUARNENEZ - LA ROCHELLE	YCC - BREST 2008 - SRD
COUPE BOUVET-LADUBAY	22 JUILLET	LA ROCHELLE	MMLR
LES VOILES DE LÉGENDE	26 AU 28 JUILLET	BAIE DE LA BAULE	YCLB
DÉFI GREK	23 ET 24 AOÛT	AUTOUR DE L'ÎLE DE GROIX	SNL
CLASSIQUE DU PAVOIS	13 SEPTEMBRE	PERTUIS CHARENTAIS	YCC
TROPHÉE PHILIPPE HARLÉ	14 SEPTEMBRE	PERTUIS CHARENTAIS	YCC
CHARENTE CLASSIQUE	4 OCTOBRE	ROCHEFORT	YCC



Thalamus