

# CHALLENGE CLASSIQUE ATLANTIQUE



YACHT CLUB CLASSIQUE  
2007



**Hennessy**  
**X.O**  
EXTRA OLD COGNAC

**L'ORIGINAL**

L'ABUS D'ALCOOL EST DANGEREUX POUR LA SANTÉ. A CONSOMMER AVEC MODÉRATION





© Odile Boyé-Carré

## ENSEMBLE, POURSUIVONS LE RÊVE

Le Yacht Club Classique est né à l'automne 2005 et c'est au printemps 2007 qu'il se livre à vous, membres et amis, sous la forme d'une revue carrée, accompagnée des plans d'*Actéïa II*, le Maïca splendidement restauré par Stéphane Hupin, vainqueur du Challenge Classique Atlantique 2006 (CCA) et primé par la Coupe du Patrimoine Maritime Bouvet-Ladubay.

Les Classiques ne font rien comme les autres ! *Khayyam*, *Sinbad*, *Wi-Ki* et *Catina VI* le prouvent, tout comme ceux qui ont fait briller le Challenge Classique Atlantique 2006, dont *Marguerite*, *Sapho*, *Christina II* et bien sûr tous les autres !

Les passionnés des Classiques et du YCC expriment leurs autres talents cachés. Ce n'est pas notre ami hollandais John qui nous démentira ! Et que dire des leçons de navigation de Bertrand Chéret qui fit ses premières armes en habitable à bord du Maïca de l'Auto Journal...

En 2007 on fêtera les 100 ans de la Jauge Métrique mais également la naissance de la Jauge Classique du YCC, du YCF et de l'AFYT réunis. C'est aussi en 2007 que se disputera la 32e America's Cup à Valencia ! Une première en Europe... Bien loin des Classiques ! Pourtant, quelle amusante anecdote que celle de la cave à vin d'*America* en 1851... Nos armateurs du YCC seraient-ils capables d'une telle bévue ?

Merci à Paule Sergent pour la belle évocation de l'amitié qui lia Tonton Hervé à François Sergent... Merci aux Yachts Clubs du CCA et au Yacht Club de Monaco qui trouveront toujours ici une place de choix !

Enfin, avant la saison 2007, les conseils du charpentier seront les bienvenus. Pour la préservation de nos yachts, pour la sécurité des femmes et des hommes qui les aiment et les font régater. À propos de préservation, voyez les travaux en cours du Conseil Scientifique.

Un dernier mot ! Merci à nos premiers partenaires annonceurs. Sans eux, il faut le dire, la revue Challenge Classique Atlantique ne serait qu'un rêve... inachevé !

## TOGETHER, LET US PURSUE THE DREAM

The Classic Yacht Club was first established in the autumn of 2005 and it is now in Spring 2007, that it can present itself to you, members and friends, in the form of a periodical with, as a bonus, the plans and design of *Actéïa II* (Maïca) magnificently restored by Stéphane Hupin, winner of the 2006 Challenge Classique Atlantique (CCA) and honored by the Bouvet-Ladubay Maritime Heritage Cup.

Classic yachts are "something different"! *Khayyam*, *Sinbad*, *Wi-Ki* and *Catina VI* are great examples, as are those who raced the 2006 CCA, among which *Marguerite*, *Sapho*, *Christina II* and of course all the others!

It will therefore come as no surprise that Classic Yacht enthusiasts and the YCC can also draw on other hidden talents. It is not our Dutch friend John who will contradict us! Or Bertrand Chéret, who started off his sailing career aboard Maïca, owned by Auto Journal magazine, and now gives exceptional navigation lessons....

2007 will mark the hundredth anniversary of the Metric Rule but also the birth of the Classic Rule, joint development of the YCC, the YCF and the AFYT. It is also in 2007 that the 32nd America's Cup will take place in Valencia! A first in Europe... how different from Classic yachting! Having said that, we were greatly amused by the fabulous story of *America's* wine cellar in 1851... and wonder whether the YCC ship-owners are capable of repeating history?

Our thanks to Paule Sergent for the beautiful contribution about Uncle Hervé and François Sergent's friendship... Our thanks also to the CCA Yachts Clubs and the Yacht Club of Monaco, who will always have a special place in our magazine!

Finally, before going to sea for the 2007 season, ask a carpenter for some timber maintenance advice. For the conservation of our beloved yachts, for the sake of the safety of the men and women who love and race them. On the subject of conservation, take a look at the work in progress of the Scientific Committee.

And last but not least! Our thanks to our first advertising partners. Without them, and this goes without saying, Challenge Classique Atlantique mag would only be an unfinished dream!

# SOMMAIRE

- 1 Editorial  
Editorial
- 3 Ces Classiques qui naviguent  
The YCC yachts are sailing
- 4 Khayyam en Islande  
Khayyam in Iceland
- 6 La saison 2006 du CCA  
The 2006 CCA Season
- 15 Les résultats de la saison 2006  
The 2006 Season Results
- 16 John Illingworth, architecte du Maïca  
John Illingworth, Maïca Designer
- 17 Course en Mer à bord du Maïca  
Offshore racing aboard a Maïca
- 20 François Sergent et Fernand Hervé :  
une histoire d'amitié  
François Sergent and Fernand Hervé:  
A long friendship
- 24 La nouvelle jauge classique  
The new Classic Rule
- 25 Les 100 Ans de la Jauge Internationale  
Hundred years of the International Rule,
- 26 Les conseils du charpentier  
The shipwright's notes
- 28 Les Clubs du Challenge Classique Atlantique  
The Challenge Classique Atlantique Yachts Clubs
- 32 La Monaco Classic Week 2007, YCM  
The 2007 Monaco Classic Week, YCM
- 34 Touchwood BV :  
Le retour du Spruce Sitka d'Alaska  
Touchwood BV:  
The Building of a Sawmill in Alaska
- 37 Le Conseil Scientifique du YCC  
The YCC Scientific Committee
- 38 La cave à vin secrète d'America  
The secret wine cellar of America
- 39 Odile Boyé-Carré, photographe de marine  
Odile Boyé-Carré, marine photographer
- 40 CCA : le programme 2007  
2007 CCA program
- Plans de Maïca (2 feuilles)  
Maïca drawings (2 sheets)



En couverture  
Cover page :  
*Viola,*  
*Trophée Sergent 2006*  
Photo Odile Boyé-Carré

## CHALLENGE CLASSIQUE ATLANTIQUE N° 1 MAI 2007

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

**Rédacteur en Chef :**  
Jacques Taglang,  
Vice-Président du Yacht Club Classique

**Régie publicitaire :**  
Philippe Lepage pour le Yacht Club Classique

**Traductions :**  
Roly Machin et Sarah Vaughan

**Plans du Maïca :**  
François Chevalier

**Photos et graphisme :**  
Odile Boyé-Carré

**Impression de la revue :**  
Les Héliades, Les Sables d'Olonne

**Impression des plans :**  
ESAT de l'Essor, Poitiers

**Yacht Club Classique**  
c/o Musée Maritime de La Rochelle  
Place Bernard Moitessier  
BP3053  
17031 La Rochelle cedex 01  
France  
[www.yachtclubclassique.com](http://www.yachtclubclassique.com)



# CES YACHTS DU YCC QUI NAVIGUENT...

Tous ! Ils naviguent tous ! Toutefois, quelques-uns se singularisent... On vient de lire ici les aventures de *Khayyâm* en Islande en 2006, on lira bientôt celles de *Sinbad*. Jugez plutôt ! Trente-cinq ans après avoir quitté l'Ecosse pour l'Angleterre, le Pays de Galles et l'Irlande avant de gagner La Rochelle en 1996, *Sinbad* voguera à la belle saison 2007 vers Glasgow et les eaux de sa Clyde natale. Avec un programme chargé à la clé, s'il vous plaît : participation à la Tobermory Race gagnée par *Sinbad* en 1961 ; il courait alors en Classe 2, aux mains du Commodore du Cruising Club de la Clyde. Puis il disputera la Classic Malts Cruise..., avant de retrouver de vieux amis qui l'attendent de pied ferme, dont Campbell Leitch, charpentier au Bute Slip Dock, le chantier de la famille Mylne de 1936 à 1960, et qui se souvient encore de son lancement, ou encore Ian Nicholson, le dépositaire des Mylne...

En 2006, il nous faut signaler la belle 13e place (sur 21 participants, modernes et classiques confondus) de Fred Meyer, notre ami Suisse et membre du YCC et son 8 Mètre *Catina VI* (plan 1936 de Vittorio Beltrami) au championnat du Monde de la Classe disputé sur le lac de Constance (Allemagne). Il s'est adjugé le Neptune Trophy, attribué au 1er des « Vintages », devant le Japonais *Aun* et l'Allemand *Germania III*.

Enfin, notre ami américain Thomas Wood achève à La Rochelle la restauration de son sloop de 16 m de long *Wi-Ki* (1921) dessiné par l'Allemand Harry Wustrau (1878-1945). *Wi-Ki* sera dès juin prochain à Valencia pour assister à l'America's Cup 2007 !

Jacques Taglang

## THE YCC YACHTS ARE SAILING...

They are all at sea! All of them! However, some performances stand out more than others... We recently recounted the performance of *Khayyâm* in the 2006 Iceland race; we shall soon be reading the exploits of *Sinbad*. Judge for yourselves! Thirty-five years after having left Scotland for England, Wales and Ireland before gaining La Rochelle in 1996, *Sinbad* will set out for Glasgow and the waters of its native River Clyde to embrace the 2007 season. With a fully booked calendar to mark its homecoming: firstly, the Tobermory Race (already won by *Sinbad* in 1961; it raced then in Class 2, in the hands of the Commodore of the Clyde Cruising Club). *Sinbad* will then take part in the Classic Malts Cruise, before joining up with old friends, among whom Campbell Leitch the carpenter of the Bute Slip Dock, who worked for the Mylnes' yard from 1936 to 1960, and who still remembers its launch... and Ian Nicholson, from A. Mylne & Co.

In 2006 we have to applaud Fred Meyer, our Swiss friend and member of the YCC and his 8-Metre *Catina VI* (1936 Vittorio Beltrami design) who scored a commanding and much deserved 13th place (out of 21 entrants, both modern and classic 8-Meter R) in the World Championship of the Class raced on Lake Constance (Germany). He won the Neptune Trophy awarded to the winner of the "Vintages", ahead of the Japanese *Aun* and *Germania III*.

Finally, our American friend, Thomas Wood has almost finished the loving restoration, in La Rochelle, of his 16-meter long sloop *Wi-Ki* (1921) designed by the German Harry Wustrau (1878-1945). *Wi-Ki* will sail next June to Valencia to attend the 2007 America's Cup!





# KHAYYÂM EN ISLANDE

## LA COURSE PAIMPOL - REYKJAVIK - PAIMPOL 2006 !

Après deux ans en Méditerranée, il nous fallait à nouveau goûter à la fraîcheur de l'Atlantique et retrouver enfin du vent capable de faire avancer notre vieux *Khayyâm* ! Aussi pour 2006, nous décidons (Antoine, le commandant Bernard et moi-même) de participer pour la deuxième fois à « Skippers d'Islande » (1e édition en 2000).

Dès l'annonce, Pierre Marcel (*Pen Duick*) et Bertrand Kerrand (*Krakken*) ont manifesté leur désir de mettre leur sac à bord. Bientôt, ce furent dix solides gaillards, dont des vétérans de 2000, tous membres du YCC qui se joignaient à moi !

Au départ de l'étape « aller », il nous faut faire face à 48 heures de louvoyage en Manche. Le relais est pris par des vents portants de 5 à 8, si favorables que le retard pris dans les premières heures est effacé : calé par les repas roboratifs de Michel Tigole et dopé par le froid ambiant, notre équipage se donne à fond. Résultat : nous terminons 1er en temps compensé !

Suivent dix jours d'escale en Islande avec ses paysages somptueux, son climat frisquet et l'accueil jovial des habitants. L'étape est l'occasion d'échanger avec les autres équipages. *Khayyâm* a un franc succès grâce au jeu combiné de son abondante cave et... à la chaleur de son carré qui dispose d'un poêle. Les présences féminines (quelques courageuses ou... amoureuses) nous ont rejoint, « civilisant » un peu la vie du bord.

Mi-juillet : c'est le temps du retour. Il faut alors affronter durant treize jours de vents principalement orientés au sud principalement, variant de 0 à force 10 ! De quoi éprouver le moral et l'estomac



© Khayyâm

des plus amarines... 24 heures après le départ un fort coup de vent est annoncé. L'angoisse monte et la quasi-totalité de la flotte trouve refuge sur la côte sud d'Islande. Seuls 3 voiliers restent en course dont *Khayyâm* !

Quarante-huit heures plus tard, les 40 pieds open repartiront. Nous les retrouvons entre Perros-Guirec et Paimpol, la nuit précédant notre arrivée, le 26 juillet. Au classement général, nous sommes troisièmes, bien satisfaits d'avoir emmené notre *Khayyâm*, presque septuagénaire, dans ces eaux agitées (3 coups de vent supérieures à 8).

Ce fut un beau parcours et une bien belle aventure. Je pense que cela donnera des idées à d'autres grands bateaux du YCC qui devraient se lancer lors de la prochaine édition en 2009.

Jean Christian Fandoux



## KHAYYÂM IN ICELAND: THE 2006 PAIMPOL - REYKJAVIK - PAIMPOL RACE!

After 2 years spent in the Mediterranean Sea, it was again necessary for us to enjoy the coolness of the Atlantic Ocean and to find at last some wind in which to sail our old *Khayyâm* seriously! So for 2006, we decided (Antoine, Skipper Bernard and myself) to race the “Skippers of Iceland” for the second time (1st sailed in 2000).

As soon as this had been announced, Pierre Marcel (from *Pen Duick*) and Bertrand Kerrand (from *Krakken*) showed their desire to put their bag on board. Soon there were 10 robust strapping guys, all members of the YCC, who joined me! Some of them being veterans of the 2000 expedition.

At the start of the first leg, it was necessary to us to face a 48 hours windward tack in the Channel. Then we had winds from force 5 to 8 on the beam, so favorable that the time lost in first hours was soon made good: thanks to Michel Tigole’s fortifying meals and numbed by the piercing cold, our crew gave it’s all. Result: we finished first, on corrected time!

Ten days of stopover followed in Iceland with its sumptuous landscapes, its chilly climate and the cheerful reception of its inhabitants. The stopover was an occasion to socialize with the other crews. *Khayyâm* had great success in this thanks to the combination of its plentiful wine cellar and the heater, which was fitted, in its main saloon. The fairer sex (some brave, some lovers.) soon joined our party "civilizing" the life on board a little.

In the middle of July it was time to return. It was then necessary to face thirteen windy days blowing mainly from South, varying in force from 0 to 10! Of which, to test the morale and the stomach of the best seamen ... 24 hours after the start a strong gale was forecast. The fear rose and almost the whole fleet sought refuge on the south coast of Iceland. Only 3 yachts stayed racing, of which one was *Khayyâm*!

Forty-eight hours later, the 40-foot modern racer restarted. We met them between Perros-Guirec and Paimpol, on July 26th the night before our arrival. In the general ranking, we finished 3rd, well satisfied to have sailed our *Khayyâm*, almost a septuagenarian, in these testing seas (3 blows greater than Force 8!).

It was a beautiful race and a wonderful adventure. I think that it will give ideas to the other big YCC yachts, which ought to race during the next edition in 2009.



© Khayyam



© Khayyam



# LA SAISON DU CHALLENGE CLASSIQUE ATLANTIQUE 2006







## LA SEMAINE CLASSIQUE DE LA VOILE : EXPLORER DE NOUVELLES VOIES !

Ce week-end de régates de la Semaine Classique de la Voile (SCV) et du Trophée François Sergent lançait la saison 2006 du Challenge Classique Atlantique (CCA), coordonné pour la première fois par le Yacht Club Classique (YCC) qui prenait le relais du Musée Maritime de La Rochelle, son créateur et organisateur depuis 1997.

Explorer de nouvelles voies c'est, par exemple, chercher un équilibre entre escales de charme comme Boyardville et Ars-en-Ré, et régates disputées dans la pétote, la brume ou la brise. Les spectateurs ont ainsi pu flâner autour des bateaux tandis que les équipages jouaient chacune des manches, souvent perdues, parfois gagnées pour une poignée de secondes...

Sur l'eau, les Bretons n'étaient pas venus pour rien : *Acteia II* et *Saba*, les deux *Maïca*, signèrent un superbe doublé, devant *Viola*. Le Trophée François Sergent fut remis par Paule Sergent à *Tête en Bois* qui remportait devant *Sinbad* sa première épreuve du CCA, au terme d'une régates qui avait débuté dans la brume et une brise évanescence au niveau du pertuis breton pour s'achever sous soleil et brise à l'entrée du pertuis d'Antioche.

## THE 2006 CHALLENGE CLASSIQUE ATLANTIQUE SEASON (ATLANTIC CLASSIC CHALLENGE)

### LA SEMAINE CLASSIQUE DE LA VOILE (CLASSIC SAILING WEEK): TO SEEK NEW HORIZONS!

This weekend regatta known as *La Semaine Classique de la Voile* (SCV) including the Trophée François Sergent, launched the *2006 Challenge Classique Atlantique* season (CCA). It was coordinated for the first time by the Yacht Club Classique (YCC), which took over from the Maritime Museum of La Rochelle its creator and organizer since 1997.

Seeking a new style it found a balance between charming moorings at Boyardville and Ars-en-Ré, and races sailed in still air, mist or gentle breeze. The spectators were able to wander among the yachts while the crews debated and reviewed each of the races, often lost and sometimes won by a hair's breadth...

On the water, the Bretons hadn't come for nothing: *Acteia II* and *Saba*, both *Maïca* type, scored a magnificent double ahead of *Viola*. The *Trophée François Sergent* was handed by Paule Sergent to *Tête en Bois*, which won its first race in the CCA ahead of *Sinbad*, at the conclusion of a race which had begun in the mist with a fickle breath of air in the waters of the 'pertuis Breton', and ended with sun and breeze at the mouth of the 'pertuis d'Antioche'.



## L'ÉCHAPPÉE CLASSIQUE À QUIBERON : QUI ARRÊTERA ACTEIA ?

Une chose était déjà sûre : le règlement 2006 ne comptabilisant que les 5 meilleures manches, il allait falloir jouer serré pour refaire son retard sur les premiers, déjà bien présents et affûtés ... sans compter ceux qui, comme *Seagull* le brestois, *Artako* le basque espagnol, ou les *Pen Duick*, étaient absents mais attendus dès l'étape suivante !

C'est toujours pareil : nous étions sur la ligne au « presque » petit matin – chaque lendemain d'un dîner des équipages, n'est-ce pas encore le petit matin ... vers dix heures ? En fait, dans la pétote, nous nous faisons la remarque que, « *décidément le printemps 2006 ne réchauffait*

*guère.* » Ce à quoi, sur le bateau d'à côté, quelqu'un répondit : « *faut pas s'plaindre, pourrait pleuvoir !* » Croyez-le ou non ! Il se mit à pleuvoir... Forcément, nous fûmes bien contents, lorsque deux minutes plus tard, nous entrâmes dans la procédure de départ. À ce moment-là, on oublie tout : la soirée de la veille, le temps et parfois la pièce de musée que l'on fait régater...

Comme commode Louis XV, *Actéia* n'est pas tout à fait une arme conventionnelle. Très bel exemple de restauration d'un Maïca à voûte construit à Cherbourg, il réagissait superbement dans les petits airs, sans contestation possible de la flotte, mis à part *Pen Duick*, qui sauva son rating dans les deux dernières manches mais dû renoncer au pied du podium pour départ placide dans la première... *Kraken* en profita pour se rap-

## QUIBERON 'ÉCHAPPÉE CLASSIQUE': WHO WILL STOP ACTEIA?

One thing was already certain: the 2006 result was closely contested after only the first five races, it was going to be a hard task to maintain the lead over the existing contenders, close behind ... without counting those who, like *Seagull* from Brest or *Artako* the Spanish Basque country were previously absent, or the others like the *Pen Duicks*, that were to be absent from the following leg!

It is the always the same story: we were on the starting line in what feels like early morning – every day after the crew dinner, isn't it still the early morning ... at about ten a.m.? In the still, cool mor-

ning someone remarked, “*spring has brought little warmth this year.*” To which a crewman aboard a nearby boat answered: “*Don't complain, it could rain!*” And what do you know? It started raining! ...Needless to say we were happy to be distracted a couple of minutes later by the excitement of preparing for the start. The moment when we forget everything – the previous evening, the weather and sometimes the fact that we are pressing a museum piece into being a racing machine ...

Like a Louis XV commode, *Actéia* is not a completely conventional piece of furniture: it's a magnificent restoration of a counter-stern Maïca built in Cherbourg; it responded magnificently to the light airs unaffected by competition from the rest of the fleet, apart





pele au bon souvenir de tous, tandis que *Marguerite* continuait sa progression en temps réel, venant titiller *Actéia II* dans la dernière manche.

Pour le plaisir de tous, les sublimes éclairages de la Baie de Quiberon étaient toujours présents... merci le YCQ ! *Gipsy Moth III*, *Pen Duick II*, *Petite Lande* ou encore *Sapho* manquèrent sacrément d'air pendant deux jours... Au classement du CCA, *Acteia II* prenait déjà la tête sur un groupe mené par *Sinbad*. Les régates de la première partie de saison avaient bien réussi au locataire de l'Aven.

Mais il fallait encore négocier les 200 milles de la Coupe des Deux Phares, qui allaient relier au mois d'août La Rochelle à Douarnenez.

## LA COUPE DES DEUX PHARES ET LE DÉFI GREK... OU COMMENT ELOISE II S'EMPRE DU GRAAL, ET KHAYYÂM CONSERVE LE THON D'OR

Les festivités s'ouvrirent dès le 7 août à la Rochelle, avec le prologue de la Coupe des Deux Phares. Cette édition s'annonçait très ouverte. Aucun ancien vainqueur ne figurait sur la liste des inscrits. Les deux *Maïca*, *Actéia* et *Raan*, avaient une excellente côte, alors que *Falcon of Boston* (Van de Stadt) et *Merry Dancer* (Fife), sortis depuis peu de leur chantier,

from *Pen Duick* who defended its positions of the last two races but had to surrender her place on the rostrum because of the slow start in the first one...

*Kraken* stayed well ahead of the rest of the fleet, while *Marguerite* continued to make advances in elapsed time, coming even to tickle the stern of *Actéia II* in the last race. Even though the sublime light of Quiberon Bay had been summoned for the pleasure of all by the

YCQ, *Gipsy Moth III*, *Pen Duick II*, *Petite Lande* and even *Sapho* lacked wind during the two days ... In CCA placing, *Acteia II* maintained its lead over a group led by *Sinbad*. The races of the first part of the season had delivered great success to the dweller of the Aven.

By then it was necessary to contemplate the 200 miles of the *Coupe des Deux Phares*, which were going to connect La Rochelle to Douarnenez in August.

## THE COUPE DES DEUX PHARES AND THE DÉFI GREK... OR HOW ELOISE II SEIZES THE GRAIL AND HOW KHAYYÂM KEEPS THE THON D'OR

The festivities began on August 7th in La Rochelle, with the prologue to the *Coupe des Deux Phares*. This event

looked very open. No former winner appeared on the list of the contenders. Both *Maïca Actéia* and *Raan* were highly rated while *Falcon of Boston* (Van de Stadt) and *Merry Dancer* (Fife) recently returned from the boatyard could not hope to threaten seasoned crews like those of *Marguerite*, *Eloise II* or *Tête en Bois*.

Even in myth none can engage the imagination more than the course of the





ne pouvaient espérer venir contrarier des équipages décidés, comme ceux de *Marguerite*, *Eloise II* ou *Tête en Bois*.

On ne présente plus le parcours mythique de la Coupe des Deux Phares : de La Rochelle vers Douarnenez, sans marque à passer. Bien avant le départ, toutes les options étaient à l'étude, d'autant qu'il fallait compter sur les taquineries de notre bon vieil anticyclone des Açores... Éternel débat entre l'option au large et les escarmouches au louvoyage le long des côtes !

À l'arrivée à Douarnenez, les équipages rincés et épuisés par le près dans la plume ne purent que féliciter *Eloise II*, le yawl de Tonton Hervé, qui retrouvait dans ces conditions difficiles l'énergie de son neuve et le souvenir des grandes classiques ! *Actéia* ne repartait pas bredouille. La splendide restauration menée par Stéphane Hupin fut récompensée par la Coupe Bouvet-Ladubay du patrimoine maritime.

Et la flotte des classiques rejoignait l'Île de Groix, pour le très étonnant Défi Grek. Pensez donc ! Un tour de l'île, mais pas de sens imposé ! Lignes de départ et d'arrivée neutres pour le parcours, des vents changeants, un petit grain de folie Grek... Voilà la recette de cette inimitable épreuve, qui alterne tous les deux ans avec sa petite sœur de l'Île d'Yeu, sur le même principe.

Il est bien connu qu'un mois d'août entamé dans la brise, se termine ... dans la brise ! Ainsi, pour la première fois et dans un bel ensemble, tous les yachts

s'échappèrent plein ouest. À ce petit jeu, profitant largement de la puissance du bateau, nos amis de *Khayyâm*, tout auréolés de leur performance dans la course Paimpol – Reykjavik – Paimpol, réalisèrent la course parfaite, déposant *Christabelle II* de 21 petites secondes, en temps compensé. La régata fut loin d'être de tout repos, en témoignèrent l'explosion du spi de *Christabelle*, les ennuis de grément de *Marguerite* ou encore la drisse de spi de *Sinbad*, très attachée à sa barre de flèche... Les quelques classiques locaux purent réaliser combien les jeux étaient ouverts, et qu'ils pouvaient mettre à profit leur connaissance du plan d'eau pour se hisser très près du Thon d'Or...

### CLASSIQUE DU GRAND PAVOIS : LES GROS BIEN PRÉSENTS !

La brise aidant, les dernières régates du CCA furent le terrain des joutes nautiques que se livrèrent, en avant de la flotte, les grands bateaux. À ce jeu-là, *Khayyâm* tirait une nouvelle fois son épingle du jeu. Le superbe départ donné au portant dans près de 20 nœuds de vent permettait aux unités les plus grandes de prendre les devants de la flotte. Seuls *Viola* et *Sinbad* s'agrippèrent un long moment avant de laisser *Khayyâm*, *Petite Lande* et *Merry Dancer* s'envoler vers le podium.

À leur aise dans cette belle brise de suroît, les anciens admirateurs *Griffon* et *Christina II* profitèrent des longs bords

*Coupe des Deux Phares*: from La Rochelle towards Douarnenez – with no mark. Well before the start the strategies were being considered and all the options were open. As always we were being teased by the old man of the weather – the Azores High... Endless debate between the adherents of the off-shore option and those for skirmishing and dueling along the coast...

At the finish in Douarnenez the crews, soaked and exhausted by a damp windward leg had only to congratulate *Eloise II*, 'Uncle Hervé's yawl'; it found in these difficult conditions the energy of its youth and the memory of the famous classic races of old! *Actéia* did not leave empty-handed either. It took the *Bouvet-Ladubay trophy*, for contribution to our maritime heritage, as a reward for its magnificent restoration. Stéphane Hupin skippered it.

And then the fleet of classics convened at the Isle de Groix for the rather curious Greek challenge: the *Défi Grek*. Think about it! A course around the island in the direction of your choice! Interchangeable starting and finishing lines, shifting winds, a small touch of Greek madness... This is the recipe for this unique competition, which alternates each year on the same principle with its small sister island the Isle de Yeu. It is well known that when August starts with a breeze... it ends with a breeze! So it was, for the first time and with one accord all the yachts escaped due West. In this sparring, taking advantage of the power of the

boat, our friends on *Khayyâm*, inspired by their performance in the Paimpol - Reykjavik – Paimpol race, carved the perfect course beating *Christabelle II* by 21 seconds, on corrected time. The race was far from without incident: *Christabelle* burst its spinnaker, *Marguerite* had trouble with its rigging, and wee *Sinbad* had some gremlins playing with its halyard ... Some local classics were able to realize how open the competition was and that they could advantageously use their knowledge of the course to raise themselves near to the *Thon d'Or*...

### THE CLASSIQUE OF GRAND PAVOIS: BIG BOATS DOING WELL!

A helpful wind set the scene for the last CCA regatta; a nautical joust which was joined at the front of the fleet by the larger yachts. In this tournament *Khayyâm* again played the game well. The magnificent start given on a reach in about 20 knots of wind allowed the biggest boats to lead the fleet. Only *Viola* and *Sinbad* hung on for a moment before leaving *Khayyâm*, *Petite Lande* and *Merry Dancer* to fly away towards the podium.

At their leisure, in a wonderful south-westerly breeze, the old admirals *Griffon* and *Christina II* took advantage of long tacks to overtake their two Scottish ancestors and slip in behind the three leader vessels, without worrying them for all that...













© Odile Boyé-Carré

de débridé pour dépasser leurs deux ancêtres écossais et s'intercaler derrière les trois navires amiraux, sans pour autant les inquiéter...

## LE TROPHÉE PHILIPPE HARLÉ ET LA CLASSIQUE DE LA CHARENTE : DANS PLAISANCE... IL Y A PLAISIR !

Quand même, nous ne nous attendions pas à ce gros orage dès la ligne de départ : 48 nœuds avec sons et lumières... Ce type d'orage qui vous rince les voiles et le canote en fin de saison, juste pour que tout soit propre avant d'hiverner... Du coup, nous restâmes un moment sans voix à regarder les mats de *Joshua* et de *Tête en Bois* flirter avec le sommet des vagues !

Une demi-heure après, tout allait déjà mieux, le vent retombant à 30 nœuds, sur

une mer aplatie par une pluie tropicale (25° dessous !) : le bonheur... Nos admirateurs se montrèrent à leur aise, dans une brise de sud-ouest assez instable. Les yachts passaient bien dans une mer croisée (vent contre courant jusqu'à midi, comme l'a découvert notre ami le navigateur pigiste de *Marguerite*). *Bryell II* et *Christina II* pouvaient caracoler en tête de bout en bout, et ces soixante-huitards ne laissèrent aucune chance à leurs poursuivants. Dans ces conditions, les plus petits bateaux durent montrer beaucoup de courage et de ténacité et si *Tête en Bois* ou *Carpe Diem* ne terminaient pas le parcours, ils rejoignaient vaillamment le reste de la flotte avant d'embouquer la Charente.

Au final, *Christina II* remportait sa première régata classique du CCA, et Claude Harlé remettait à son équipage ravi le Trophée Philippe Harlé, à l'arrivée à Rochefort sur Mer. Ce dernier opus clôturait de façon saisissante une saison 2006 du CCA décidément pleine de vie !

## THE TROPHÉE PHILIPPE HARLÉ AND THE CLASSIQUE DE LA CHARENTE: IN YACHTING THERE SHOULD BE IS PLEASURE!

We did not expect this big thunderstorm on the starting line: 48 knots with 'special effects'... the type of thunderstorm, which rinses your sails and the boat at the end of the season just so that everything is ready for winter. Our attention was wrapped for a moment as we gazed at the *Joshua* and *Tête en Bois* when their masts dipped down to the waves!

Half an hour later things had improved, the wind had fallen to 30 knots on a sea flattened by tropical rain (25° below!): Ah, the happiness of it... Our

admiralers showed their form in a gusting southwesterly breeze. Yachts fought on in a choppy sea (wind against current till noon, as discovered by our friend the freelance navigator of *Marguerite*). *Bryell II* and *Christina II* could cavort ahead from the start to the finish and they left no opportunity for their pursuers. In these conditions the smallest boats had to show a lot of courage and tenacity and if *Tête en Bois* or *Carpe Diem* did not finish the course they competed bravely and joined the rest of the fleet before entering the Charente River.

In the end, *Christina II* won its first CCA classic race and Claude Harlé handed the *Trophée Philippe Harlé* to its delighted crew on its arrival at Rochefort-sur-Mer. This last challenge closed the 2006 CCA season in a resounding way, certainly a season full of life!



## LA REMISE DES PRIX DU CHALLENGE CLASSIQUE ATLANTIQUE 2006

Ce sont nos amis du Yacht Club du Crouesty qui ont accueilli l'assemblée 2006 des clubs du CCA mais également l'AG du YCC. Ils préparèrent également une somptueuse soirée de remise des prix, fêtant également dans le désordre : *Marguerite* et *Tête en Bois* pour leur participation à la totalité des régates 2006 et Khayyâm, pour la navigation la plus septentrionale de l'année !

La journée s'était ouverte sur la séance annuelle de travail des clubs organisateurs des régates du CCA où se retrouvaient : le Yacht Club de Quiberon, le Yacht Club du Crouesty-Arzon, le Yacht Club de l'Odet, l'association de la Semaine du Golfe du Morbihan, le Yacht Club de La Baule et le Yacht Club Classique. S'était joint le Yacht Club de

France.... Que du beau monde ! Au menu : mise à jour des préconisations en matière d'organisation des régates de classiques, évolution de la jauge et engagement d'une jauge unifiée pour toutes les épreuves du CCA et de la Belle Plaisance dès 2007 ! Le morceau de bravoure resta, comme toujours, la mise au point du calendrier de la future saison...

La remise des prix fut menée avec l'amicale présence de Laurent Bourgnon qui tint toutefois à préciser qu'il n'était pas encore sensible à l'éloge de la lenteur ! Une fois de plus, le travail de Serge Robigot, du Musée Maritime de La Rochelle, fut remarqué : la demi-coque au dixième du Maïca, plus vraie que nature, fut réalisée avec l'appui de François Chevalier qui dessinait un plan à partir de photos, en un temps record !

La fin de la soirée fut chaleureuse, très chaleureuse, chantante et dansante ! Inoubliable...

François Frey

## THE 2006 CHALLENGE CLASSIQUE ATLANTIQUE PRIZE GIVING CEREMONY

Our friends at the Yacht Club of Crouesty welcomed not only the 2006 assembly of the CCA clubs but also the YCC annual meeting. They arranged a lavish evening for the Prize Giving which also celebrated, in anarchic conviviality, other achievements: *Marguerite* and *Tête en Bois* for their participation in the all of the 2006 races and *Khayyâm* for the most northerly navigation of the year!

The day had begun with the annual working session of the CCA race organizing clubs which included: the Yacht Club de Quiberon, the Yacht Club de Crouesty-Arzon, the Yacht Club de l'Odet, the Association de la Semaine du Golfe du Morbihan, the Yacht Club de La Baule and the Yacht Club Classique. The Yacht Club de France also attended.

On the Agenda: updated recommendations about the organization of classic regattas, evolution of the handicapping system and the commitment of a common handicapping system for all the CCA races, and the *Belle Plaisance* from 2007! The moment of tension was, as always, agreeing the calendar for next year's fixtures...

The prize-giving ceremony was conducted with genial dignity by Laurent Bourgnon who insisted, for the avoidance of doubt that he was not always in praise of sloth! Once again Serge Robigot's achievements at the Maritime Museum of La Rochelle was recognized: the provision of a 1:10 half-model of Maïca almost more true than the real thing which was created with the help of François Chevalier who produced drawings from photos at very short notice!

The end of the evening was warm, very warm, melodious singing and dancing! Unforgettable...





# CHALLENGE CLASSIQUE ATLANTIQUE

## CCA 2006

Points	Place	YACHT	ARCHITECTE DESIGNER	Année Year	LOD	TYPE	Semaine Classique	Trophée Sergent	Echappée Quiberon	Coupe des Deux Phares	Défi Grek	Classique du Pavois	Trophée Harlé Charente Classique
494,50	1	ACTEIA II	ILLINGWORTH	1963	11,30	sloop Maïca	100,25	97	100,25	99	98		
490,00	2	SINBAD	MYLNE	1950	11,60	côte	97	99	98		97	97	99
477,00	3	MARGUERITE	SERGENT	1958	11,75	sloop	94	95	95	97	95	91	95
475,25	4	TÊTE EN BOIS	BRIX	1961	8,15	sloop	93	100,25	92	96	93	84	93
473,00	5	GRIFFON	LEMAIRE	1967	12,45	sloop	95	91	96			94	97
438,00	6	SAPHO	BOUDIGNON	1961	9,20	côte	89	92	88		91	78	
386,25	7	CHRISTINA II	VAN ESSEN	1966	12,80	sloop	96	94				96	100,25
384,00	8	SABA	ILLINGWORTH	1964	11,30	sloop Maïca	99	98				93	94
382,00	9	VIOLA	FIFE	1908	12,50	côte aurique	98	96		DNA		92	96
369,00	10	JOSHUA	KNOCKER	1962	12,10	ketch	92	89		95			93
367,00	11	PETITE LANDE	ALDEN	1992	16,40	goélette franche	91	90	87			99	
362,00	12	GIPSY MOTH III	CLARK	1959	12,00	sloop	90	DNA	89	94		89	DNS
200,50	13	KHAYYÂM	STEPHENS	1939	18,30	côte					100,25	100,25	
193,25	14	ÉLOISE 2	SERGENT	1957	13,50	yawl	DNA	93		100,25			
193,00	15	MELISSA	RHODES	1965	12,50	sloop						95	98
189,00	16	DEM DEIL	CORNU	1961	11,30	sloop			93		96		
184,00	17	PEN COAT	COLIN ARCHER	1910	15,00	ketch	DNA	DNA		94		90	
178,00	18	PEN DUICK II	COSTANTINI	1964	13,60	ketch	87	DNA	91				
175,00	19	CARPE DIEM	ROY		7,05	cote aurique	-	-				82	93
172,00	20	YORI IV	TALMA BERTRAND	1948	8,60	sloop						79	93
170,00	21	BRYELL II	MAAS	1964		sloop						77	93
169,00	22	WOODSTOCK	RAYNAUD	1965	7,25	sloop	88	DNA				81	
99,00	23	KRAKEN II	DERVIN	1950	10,00	sloop			99		DNA		
99,00	23	CHRISTABELLE II	CORNU	1966	12,06	ketch					99		
98,00	25	MERRY DANCER	FIFE	1938	15,30	sloop				DNA		98	
98,00	25	RAAN	ILLINGWORTH		11,30	sloop Maïca				98			
97,00	27	PEN DUICK	FIFE	1898	15,10	côte aurique			97				
94,00	28	PAPA PÉLICAN	CORNU	1968	12,60	ketch			94			DNA	
94,00	28	GANDALF II	VERNETTE	1964	10,55	ketch					94		
92,00	30	TÉLÉMAQUE II	HUMBLLOT	1966	10,50	sloop Chassiron					92		
90,00	31	AGRAMANT II	VERNAZZA	1963	8,40	sloop			90				
88,00	32	LA STERNE	CORNU	1963	11,00	sloop						88	DNS
87,00	33	MEN BRIAL	CHAUVEAU	1964	10,80	sloop						87	
86,00	34	SAN MARCO II	CORNU	1965	8,55	sloop						86	
83,00	35	PANURGE	CORNU		8,55	sloop						83	DNS
0,00	37	SEAGULL	MYLNE	1903	9,10	côte aurique	DNA	DNA	DNA				
0,00	37	ARTAKO	STEPHENS	1964	12,70	sloop	DNA	DNA					
0,00	37	CLAPOTIS	MERLE	1920	11,20	côte aurique	DNA	DNA					
0,00	37	FALCON OF BOSTON	VAN DE STADT	1956	12,20	sloop					DNA		
0,00	37	GROUNIARC'H	HERBULOT		6,50	sloop Mousquetaire					DNA		
0,00	37	ELLEN SOPHIA	NICHOLSON	1939	9,00	sloop					DNA		DNS
0,00		CL.IV FAÏAOAHE	RIBADEAU-DUMAS	2006	20,00	côte				DNA			

# JOHN ILLINGWORTH DESIGNER DU MAÏCA



John Illingworth (1903 - 1980) peut être considéré comme le père de la course océanique moderne. Fondateur en 1945 de la redoutable course Sydney-Hobart (Australie), cet excellent skipper (ex-officier de la Royal Navy) remporte la première épreuve avec le petit cotre *Rani*. Spécialiste des gréements – c'est un fervent partisan du gréement en tête – et des plans de pont, il se lance en 1955 dans l'architecture navale après avoir travaillé avec les principaux designers britanniques dont Laurent Giles qui lui dessina *Maid of Malham* (1936) et *Myth of Malham* (1947) – vainqueur du Fastnet. Avec Angus Primrose, il fonde en 1959 le cabinet Illingworth & Primrose.

Ayant dessiné près de 500 bateaux, Illingworth est également l'un des principaux pionniers du déplacement léger. C'est également un obsédé du trou de jauge. *Mouse of Malham* en est le plus bel exemple. Il conçoit en 1957 un bateau à l'origine de la célèbre série des Maïca (premier mis à l'eau en 1958) et qui deviendra par la suite un excellent Classe III. John réalise le nouveau gréement de *Bloodhound* lorsque la famille royale l'acquiert en 1962. Il dessine également le gréement de *Gipsy Moth III* à Chichester et les plans de *Gipsy Moth IV* ainsi que le Classe I à Max Aitken, *Outlaw*. En 1966, après le départ de Primrose, il poursuit son activité à titre personnel puis se retire en France en 1970.

Jacques Taglang

## JOHN ILLINGWORTH MAÏCA DESIGNER

John Illingworth (1903 - 1980) can be considered as one of the fathers of modern ocean racing. Founder in 1945 of the redoubtable Sydney-Hobart Race (Australia), this distinguished skipper (ex-officer of the Royal Navy) won the inaugural event with the small cutter *Rani*. A rigging specialist - he was a strong advocate of masthead rigging - and deck plans, he launched himself as a naval architect in 1955 after working with the main British designers such as Laurent Giles, who designed for him *Maid of Malham* (1936) and *Myth of Malham* (1947) - winner of the Fastnet Race. With Angus Primrose, he founded in 1959 the Illingworth & Primrose partnership.

The designer of nearly 500 boats, Illingworth was also one of the main pioneers of light displacement craft. He was also obsessed by the rule hole... *Mouse of Malham* was the most beautiful example. He conceived in 1957 the original design of the famous Maïca series (the first one was launched in 1958) and later became an excellent Class III. John designed the new rigging of *Bloodhound* when the royal family acquired it in 1962. He also drew up the revised rigging of *Gipsy Moth III* and the entire design of *Gipsy Moth IV* for Chichester as well as Max Aitken's Class I *Outlaw*. In 1966, after Primrose's departure, he practiced on his own, then retired to France in 1970.

### CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES - MAIN DATA :

Illingworth dessina deux plans du Maïca, le premier est à tableau, le second, à voûte. Illingworth designed two versions of Maïca, the first with a rake stern, and the second with a counter.

Longueur HT / LOA : ..... 11,35 m  
Flottaison / LWL : ..... 7,47 m  
Bau / beam : ..... 2,77 m  
TE / draft : ..... 1,76 m  
Déplacement / displacement : ..... 5,5 tons  
Lest plomb / lead ballast : ..... 2350 kg  
SV / SA : ..... 44 m<sup>2</sup>

Ci-dessus : John Illingworth et Angus Primrose,  
Ci-contre : John Illingworth et Raymond Labbé





# COURSE EN MER

## À BORD DU MAÏCA...



© Erwan Quéméré

En 1962, Henri Rouault remportait le championnat anglais du RORC avec son Maïca ; un événement doublé d'un autre succès : une trentaine de Maïca seront construits l'année suivante, dont dix au chantier Construction Mécanique de Normandie à Cherbourg.

Ma première sortie en Maïca est aussi un succès. Aucun à bord n'a fait de course au large et l'aide à la navigation est alors succincte. Nous sommes dans la ficelle : celle du sondeur à plomb qui confirme seulement que vous avez bien talonné, celle du loch à hélice et à la traîne qui prend un malin plaisir non pas à compter les nœuds mais à en faire. Pour la météo, on se fie au ciel. On navigue... mais à l'estime !

Ainsi, dès la première course, on sait aussi être capable d'un bon près dès le départ vers une traversée de Manche, sans s'étonner de ne pas gagner plus au vent que le reste de la flotte. On finit quand même par s'interroger sur la conduite des autres. Ce n'est qu'en découvrant la cellule photo qu'Erwan Quéméré a casée dans un équipet au dos de la cloison que l'on comprend les errements du compas... Par chance, le vent vient à basculer nous plaçant en très bonne position. L'équipage se gardera bien de révéler les raisons de ce succès.

La course suivante nous conduit à venir virer CH1. De loin nous apercevons les gros ratings bloqués dans le courant. Habilement, nous faisons un grand tour pour nous retrouver seuls en tête, sous spi, en plein milieu de Manche. Le vent est faible et au loin la flotte revient vers nous. Ce n'est qu'arrivée sur nous que l'on s'aperçoit qu'elle est à l'ancre ! C'est nous qui sommes revenus vers

### OFFSHORE RACING ABOARD A MAÏCA...

In 1962 Henri Rouault won the English RORC championship with his Maïca and followed this with another win later that year. About thirty Maïcas were built the following year, of which 10 were from the Construction Mécanique de Normandie, a Cherbourg boat yard.

My first sail aboard a Maïca was also a success. Nobody on board had ever sailed an offshore race and the navigation aids were then rudimentary; our fate hung by a thread: the one of the lead line which told us that we were in dangerously shallow water, the other was of the submerged screw log that took a malicious delight not in measuring knots but tying them. For the weather forecast, we trusted the sky. We navigated ... but by dead reckoning!

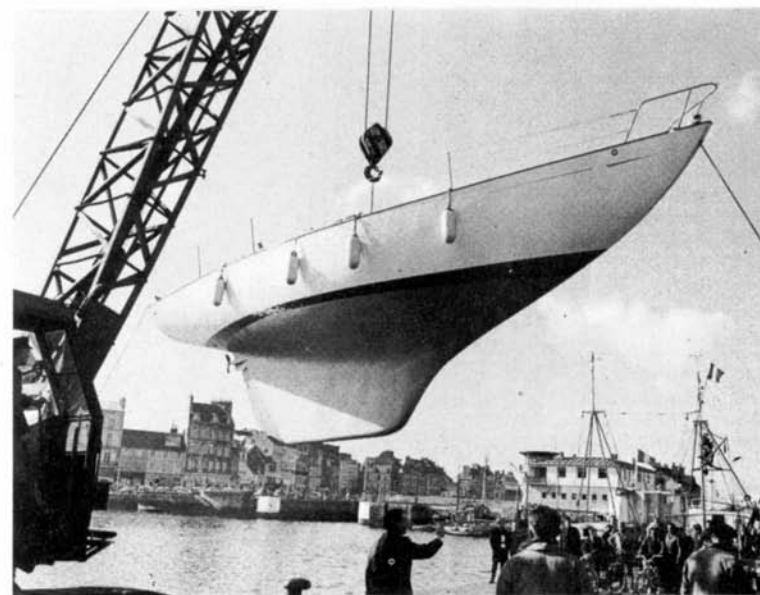
So, right from the start, we knew how to be able to sail well 'full and by' towards a Channel crossing, without wondering how to win more ground upwind on the rest of the fleet. However we eventually wondered about the behaviour of the others. It was only while discovering the camera cell that Erwan Quéméré had placed on a shelf in the back of the bulkhead that we noticed the erring ways of the compass ... Luckily, the wind swung round, placing us in very good position. The crew remained careful not to reveal the reason for this success...

The following race drove us to round the CH1 mark. From afar we saw the bigger more handicapped boats stopped by the current. Skilfully, we made a big detour to place ourselves alone ahead under spinnaker, in the middle of the Channel. The wind was weak and from far astern we noticed the fleet come back on us. It was only when it arrived that we noticed





# MAÏCA



Cette coque élancée va toucher l'eau pour la première fois. On peut admirer ses formes et on se rend compte que la longueur de l'aileron permet des posées faciles.

## LE POINT DE VUE DE L'ARCHITECTE

Les brillants succès du Belmore et de ses sisterships nous ont poussé à dessiner un bateau

moins lourd, moins cher, encore mieux adapté aux courses du R.O.R.C. et pourtant avec sept couchettes. Nous voulions, comme pour le Belmore, un bateau également utilisable en croisière.

Le premier conçu fut un bateau de construction classique mais, dès le départ, nous avions prévu une version à voûte, ainsi que plusieurs systèmes de gréements.

Les bateaux à tableau sont estimés en Angleterre et trois sur quatre des Maïca de réalisation anglaise sont de ce type. L'un de ces trois premiers, Sarie Marais, a gagné la Morgan Cup en Classe III. Il existe en Amérique deux Maïca à voûte dont un en plastique et un autre en Italie, sorti des chantiers Piras à San Remo. En France le premier fut construit par les chantiers Hervé à La Rochelle avec un tableau. Il s'agit d'Arabelle II. Puis les chantiers Derovère à la Seyne en réalisèrent trois tandis qu'une première série de huit était commencée par les ateliers des Constructions Mécaniques de Normandie à Cherbourg. Ceux-ci furent construits en bois moulé, méthode peu employée auparavant pour des voiliers de cette taille.

La deuxième série de dix Maïca sera livrée à partir de février 1963 par les Constructions Mécaniques de Cherbourg.

Trois autres Maïca ont également été construits en France : le Mandragore chez M. Labbé à Saint-Malo, le deuxième au chantier Bertin près de Hyères, la troisième unité est en construction chez M. Collonge sur la Gironde.

Ce doit être la première fois que trente bateaux de course-croisière sérieux ont été construits sur un seul modèle.

elle. Il faut mouiller. Soixante mètres de fond ! On a beau rabouter, la pioche n'accroche pas. « *Affalons le spi, on va rallonger avec ses écoutes !* » Au moment où les choses se stabilisent, le vent force et alors que nous remontons tant bien que mal l'objet, la flotte s'éloigne... sous spi.

En s'appêtant à doubler le bateau-feu de *Royal-Sovereign*, la brume nous tombe dessus. Le vent en fait de même. En moins de cinq minutes, nous risquons de perdre plusieurs heures. Nous mouillons! Un cauchemar car rester plusieurs heures sous le bateau-feu devient vite démentiel. On peut certes se boucher les oreilles pour se préserver du beuglement lugubre... On ne peut éviter les vibrations qu'il communique ! Pour comble, le couvercle mal fermé de notre cocotte-minute saute au plafond. On retrouvera des lentilles dans tout le bateau ; les classiques sont plein de niches !

« *Bon rouleur, bon marcheur* », le Maïca l'est comme beaucoup de bateaux de sa génération. Une autre fois, la mer du vent croisait la houle traversière, j'étais à la barre de *Shangri-La* et ce n'était pas du gâteau. L'équipage s'accrochait aux bannettes, sauf Erwan, en face de moi, qui s'arc-boutait des deux pieds sur la barre pour contrer les départs au lof. Nous changions nos rôles lorsqu'il s'agissait d'une abattée. L'alternance de bôme et de tangon dans l'eau soulignait le rythme du roulis. On s'attendait à ce que le beau spi à chevron, dessiné par Jean-Jacques Herbulot et confectionné par madame dans son salon éclatât, ce qui aurait mis fin au problème... du « *rouleur* », mais il tint bon. C'est ainsi qu'à notre insu nous surprimes la concurrence dans une remontée féerique. On ne charriera personne puisqu'il y a prescription...

Bertrand Chéret

that all the yachts were anchored! It was us who had returned towards them. We had to drop anchor. Sixty metres to the bottom! Whatever we joined to the cable it would not hold. "Let's lower the spinnaker, we are going to get more cable from its sheets!" As the anchor held, the wind rose, also the anchor, and the fleet went away ---under spinnaker.

As we prepared to round the *Royal-Sovereign* lightship, the mist fell around us. The wind also failed. By being five minutes late we risked losing several hours. We dropped anchor! A nightmare because to stay several hours close to the lightship nearly drove us mad. We had to block our ears to protect them from its mournful blaring but even then were not able to avoid its vibration! To cap it all, the poorly closed lid jumped from the pressure cooker and hit the ceiling. We found lentils all over the boat; classic yachts have so many nooks and crannies!

In many ways the Maïca was a boat of its generation. On a later sail, the wind crossed the swell; I was helming *Shangri-La* and it was not easy. The crew hung on to bunks except Erwan facing me, who pressed both feet against the tiller to prevent the gybe. We changed our roles when we were bearing away. The alternation of boom and of spinnaker pole in the water emphasised the rhythm of the rolling. We expected that the beautiful chevron spinnaker drawn by Jean-Jacques Herbulot and made by madam in her lounge, would explode and put an end to the problem of the ... "roller", but it held firm... It was just as well, as without our knowledge we surprised the competition with a magic advance.

That's the luck of sailing!

# LE CINQUANTENAIRE D'ÉLOISE II, TÉMOIN DE LA LONGUE AMITIÉ DE FRANÇOIS SERGENT ET DE FERNAND HERVÉ...

Je pense que Fernand Hervé et François Sargent ont dû faire connaissance vers 1945, lorsque Fernand construisit pour lui-même un *Grondin*, co-dessiné par mon mari et Jean-Jacques Herbulot. Ce fut, entre les deux hommes, le début d'une longue amitié qui dura bien au-delà d'une collaboration qui commença en 1949 quand Fernand demanda à François de lui dessiner un Ocean Racer. *Eloise*, un classe III de 11,25m, fut un précurseur dans sa conception et sa réalisation : il gagna Plymouth-La Rochelle en 1951 et contribua à la réputation de l'architecte et du chantier. Puis toute une série suivit : les cruiser-racers *Gémora*, *Mélusine* et *Aquilon* que F. Sargent dessina pour son usage personnel, les croiseurs rapides dont le premier fut *Thétis*. Ces bateaux eurent un grand succès et enchaînèrent la construction de sisterships qui firent les beaux jours du chantier Hervé situé près de la Tour de la Lanterne, à La Rochelle, en haut de la cale.

En 1957, Hervé eut envie d'un bateau plus grand. Il en demanda les plans à son ami Sargent et pour être sûr que celui-ci dessinerait le bateau de ses rêves, il l'invita une semaine chez lui en haut du Mail et le bateau fut dessiné au chantier. *Eloise II* est un yawl bermudien de 13,50 m hors



ELOISE II FIFTIETH ANNIVERSARY, FRANÇOIS SERGENT AND FERNAND HERVÉ LONG FRIENDSHIP WITNESS...

I think that Fernand Hervé and François Sargent had become acquainted by 1945 when Fernand built for himself a *Grondin*, co-designed by my husband and Jean-Jacques Herbulot. It was the beginning of their long friendship, which was to last through collaboration, begun in 1949 when Fernand asked François to design an Ocean Racer for him. A Class III of 11,25m, *Eloise* was a trailblazer through its conception and building: it won the 1951 Plymouth-La Rochelle race and contributed to the reputation of the designer and the shipyard. Then a whole series followed: cruiser-racers *Gémora*, *Mélusine* and *Aquilon* which F. Sargent designed for his personal use; also the fast cruisers the first one of which was *Thétis*. These boats had a big success and gave rise to the construction of sister-ships which brought the Hervé shipyard situated near the Tour de la Lanterne at La Rochelle, to the pinnacle of its fame.

In 1957, Hervé wanted a bigger boat. He asked his friend Sargent to design it, and to be sure that it would become the boat of his dreams, he invited Sargent to stay at his home at the top of the Mail (in La Rochelle) for a week, and the boat was designed in his yard. *Eloise II* was and still is a Bermudian yawl of 13,50m LOA and 9,25m LWL; its draft is







tout et 9,25 m à la flottaison, son tirant d'eau est de 2,05 m. Plus tard, par l'adjonction d'un bout-dehors, la longueur totale a grimpé à 15 m et le bateau passa en classe I. Il marqua une étape dans la conception des racers de haute mer à aileron court et gouvernail détaché.

*Eloïse II* et son sistership *Marie-Christine III* que Jean-Claude Menu fit construire pour une lutte à armes égales, se mesurèrent dans toutes les courses de l'époque. Ils firent partie à trois reprises, en 1959, 1961 et 1963 de l'équipe française de l'Admiral's Cup. *Eloïse II* gagna Plymouth-La Rochelle en 1963.

*Varna II* dessiné par Sergent et construit par Hervé pour F. Fournier, fût ensuite en 1964 « le racer de haute mer le plus avancé en Europe et probablement au monde du point de vue de sa conception générale et de sa technique de réalisation ». En 1965, il fut sélectionné pour l'Admiral's Cup et fut le meilleur français, la France terminant cinquième. Je crois que ce fut le dernier bateau Sergent construit au chantier Hervé mais les deux hommes eurent toujours des relations amicales jusqu'au jour d'avril 1984 où Fernand quitta cette terre, sur un air de blues résonnant sous les voûtes de l'église Saint-Sauveur... *Eloïse II* que l'on admire encore dans les courses de haute mer témoigne toujours de leur amitié.

Paule Sergent

2,05m. Later, by the addition of the bowsprit the LOA climbed to 15 m and the boat entered Class I. It marked a new era in the design of the ocean racers with its short fin and separate rudder.

*Eloïse II* and its sister-ship *Marie-Christine III* that Jean-Claude Menu commissioned as a matched racing boat, confronted each other in all the races of the period. They were three times, in 1959, 1961 and 1963 members of the French Admiral's Cup team. *Eloïse II* won the Plymouth-La Rochelle race in 1963.

Designed by Sergent and built by Hervé for F. Fournier, *Varna II* then became in 1964 "the most advanced offshore racer in Europe, and probably the world, from the point of view of its general conception and of its building technique". In 1965, it was selected for the Admiral's Cup and was the best French yacht, the French team ending fifth. I believe that it was the last boat Sergent had built in Hervé's boatyard but both men remained friends until the day in April 1984 when Fernand left this earth to the sound of a blues music echoing around the vaults of the church of Saint-Sauveur... *Eloïse II* which we can still admire racing in the open sea testifies to their great friendship.



H. VRIGNAUD  
Fabrique de Liqueurs  
Fondée en 1812  
Luçon Vendée

DÉCOUVREZ  
L'UNIVERS DU  
**KAMOK**

LA LIQUEUR  
AU CAFÉ  
**KAMOK**  
S<sup>te</sup> H. VRIGNAUD FILS  
DISTILLERIE  
LUÇON  
Vendée  
INGRÉDIENTS : ALCOOL, SUCRE, SUBSTANCES VÉGÉTALES,  
MARQUE & ÉTIQUETTE DÉPOSÉE

Le **KAMOK** est une liqueur  
de café **unique**. Titrant  
40° de **savoir intense**,  
exhalant des **arômes**  
**riches, robustes** et au  
goût marqué de **café**.

Sa Vrignaud & Fils 2 rue Jules Verne b.p. 226 85006 La Roche s/ Yon Cedex  
Tel : 02 51 37 14 68 - Fax : 02 51 37 00 45 e.mail : vrignaud@cafes-albert.fr  
Site Internet : <http://www.espace-vrignaud.fr/>





# ZWERVER II (S&S 1956)



## Jachthavenbedrijf Bouwmeester

### Specialist Classic Yachts

Restoration, repairs and refits of wooden  
and composite yachts  
Teak decking  
Interiors  
Construction accompaniment  
Maintenance



For information and advise:  
Diemerzeedijk 3, 1095 KK Amsterdam. Phone: +31-20-6634245  
Email: [jachthavenbouwmeester@planet.nl](mailto:jachthavenbouwmeester@planet.nl)  
Website Zwerver II: [www.zwerver.org](http://www.zwerver.org)

New composite build classic yachts



Corecell™

[www.sp-bac.nl](http://www.sp-bac.nl)

# JAUGE CLASSIQUE



YCF



YCC



AFYT

Voilà un nom d'une simplicité biblique... et un adjectif de circonstance, car toute jauge ne charrie-t-elle pas avatars et fantasmes mystiques ? Après plus de dix ans d'élaboration des circuits de régates classiques, de ce côté-là du monde ... , il fallut cet hiver tout le réalisme et le sens pratique du YCC, du YCF et de l'AFYT pour élaborer un système unifié, applicable désormais gratuitement à toute régata de Classiques.

La Jauge Classique vient de naître, socle d'un édifice que nous ne manquerons pas de faire évoluer !

Nous vous rappelons à ce propos combien notre ambition consiste toujours à ne pas avantager un type de bateau au détriment d'un autre (dans son utilisation par le CCA, vous profiterez d'ailleurs encore de la riche exception d'un classement unique).

Nous avons clairement conscience que l'excellente ambiance qui est de mise lors des régates du CCA repose pour une part non négligeable sur la probité de nos comportements individuels : nous souhaitons que cette responsabilisation et cet engagement dans une meilleure connaissance du bateau continue à se développer. C'est pourquoi nous perséverons à vous engager à relever vous-mêmes les mesures des voiles et du yacht.

Si la faculté de produire de la brume appartient à la nature de toute jauge, celle-ci n'échappe pas à la règle, et notre équipe sera toujours à votre écoute pour y voir plus clair : une partie du site Web du RFBC, partenaire du YCC, est d'ailleurs dédiée à cette importante partie de nos travaux.

Alors n'hésitez plus ! Allez jaugez vous-même votre Classique sur : <http://www.arbc.org>

François Frey



## CLASSIC RULE

Here is a name of biblical simplicity and ... an adjective of circumstance because don't all rules transport some share of adversity and mystic fantasy? After more than ten years of classic yacht regatta calendars buildings, on this side the world, it became clear this winter that a comprehensive system, free of charge for any classic yacht regattas, was needed. We were able to count on the realism and the professionalism of the YCC, the YCF and the AFYT to synthesize such a system.

Hence the Classic Rule was born, template of a system that we shall continue to develop!

It is important to remind you of our ambition not to favor one type of boat to the detriment of another (although in its use by the CCA you will still be able to appreciate the unique exception of a single ranking).

We are clearly conscious that the excellent atmosphere that prevails during the CCA regattas is largely due to exemplary individual behavior: we hope that this individual responsibility and commitment will continue to develop alongside a better knowledge of our boats. That is why we continue to encourage you to take responsibility for the measurement of your sails and yachts.

It is common knowledge that all systems have some "foggy areas" and the classic rule is no exception. Our team is available to help clear the picture: a chapter of the website of the RFBC, the partner of the YCC, is dedicated to this important part of our work.

So, stop hesitating! Go and measure your Classic Yacht on <http://www.arbc.org>



# LA JAUGE INTERNATIONALE, CENT ANS DE YACHTING

On fête rarement avec faste l'anniversaire d'une formule mathématique. Après le centenaire de la fameuse équation d'Einstein «  $E=mc^2$  » de 1905, c'est au tour de la Jauge Internationale de fêter cette année son 100<sup>e</sup> anniversaire. À cette occasion sort un livre événement pour célébrer l'importance de la Jauge Internationale dans l'histoire du yachting.

Après la conférence de Londres de 1906, la Jauge Internationale est adoptée l'année suivante à Paris. Les yachtsmen de plusieurs nations voire même de différentes régions à l'intérieur du même pays peuvent enfin régater à armes égales sans faire appel à des calculs de handicap. Désormais, le premier arrivé a gagné, c'est clair, c'est simple et représente un facteur décisif pour le développement du yachting comme sport à part entière. En 100 ans de compétition, des Jeux Olympiques à l'America's Cup, les yachts de Jauge Internationale vont tracer dans toutes les mémoires un sillage de gloire, de beauté, d'élégance et de sportivité.

Le grand livre du centenaire La Jauge Internationale est un ouvrage de référence bilingue anglais-français. En plus d'un récit historique illustré, on y trouve une véritable « bible » avec un registre de tous les bateaux certifiés de 1906 à 2006, du 4m au 23 m. De plus, un dossier est consacré à chaque pays avec les architectes et les chantiers depuis 1906 ainsi que de nombreuses statistiques par nom, par classe et par année...

Gérald Guétat, auteur  
Avec la collaboration  
de Jacques Taglang et François  
Chevalier  
Renseignements :  
[jacques.taglang@free.fr](mailto:jacques.taglang@free.fr)



© Odile Boyé-Carré

## THE INTERNATIONAL RULE, A HUNDRED YEARS OF YACHTING

Following the centenary of Einstein's 1905 famous equation " $E=mc^2$ ", the time has come to celebrate the International Rule's 100th birthday.

Following the London conference of 1906, the International Rule was adopted the following year in Paris. Yachtsmen from different regions and from different nations recognized the need to promote equal competition between themselves. During 100 years

of racing at the highest level for the most coveted trophies, from the Olympic Games to the America's Cup, International Rule yachts have created in everyone's mind, an image of timeless glory, beauty, elegance and sportsmanship.

The International Rule is a unique reference book dedicated to those who designed, built and sailed these legendary yachts. Lavishly illustrated with rare photographs and documents, the book is printed both in English and French to commemorate the international spirit of cooperation between London and Paris in 1907.

This great book contains not only the history of the International Rule but also a treasury of facts and data. It includes a register of all yachts in every class from 4mR to 23mR built and certified from 1906 to 2006. It also has more than 20 sections dedicated to each participating country, with a detailed record of yacht designers and boatyards and with rare statistical data by name, by class and by year.

Gérald Guétat, author  
With the participation of Jacques  
Taglang and François Chevalier  
Inquiries: [jacques.taglang@free.fr](mailto:jacques.taglang@free.fr)

# LES CONSEILS DU CHARPENTIER... QUI MÉNAGE SA MONTURE...

Principalement affairé à préparer la saison qui s'annonce ou préoccupé par une reprise de vernis, une surliure ou le rinçage d'un foc, l'armateur néglige souvent le contrôle régulier de son bateau. A tort, car une telle démarche conduit à le connaître davantage et à comprendre la cohérence de sa construction réalisée des décennies auparavant ! Mieux, il y va de la sécurité des hommes qui navigueront à son bord.

La structure de la coque et du gréement est composée de nombreux éléments destinés à assurer la continuité des efforts subis, comme les maillons d'une chaîne. Une mise en œuvre imparfaite, la dégradation de certains matériaux ou les effets d'une avarie même insignifiante, plus simplement l'usure peuvent remettre en cause le bel équilibre...

Un entretien permanent complété par d'épisodiques mises en chantier va dans le sens d'une préservation de l'unité où la logique de sécurité est constante.

Quels sont alors les éléments essentiels que notre armateur doit surveiller de près ?

Le pied de mât, d'abord ! Il supporte la charge principale, en opposition aux tensions du haubanage. Ainsi de la rigidité

de l'ensemble, renforts de structures – coque – cadènes transversales et longitudinales, dépend la raideur du gréement. A cela s'ajoutent les forces appliquées par l'élément liquide sur la carène et les rappels du lest. Chaque voilier est conçu pour supporter ces efforts. Un entretien régulier pérennise cet état de fait.

Suit l'inspection régulière des ridoirs, contre-écrous, câbles, axes, goupilles, boulonnages, manilles, poulies et goussets de ferrures. Tout signe de fatigue ou d'usure doit être décelé !

On sous-estime à tort la résistance absolue au glissement que doivent garantir les colliers de mât par leurs appuis : ils doivent encaisser la tension additionnée des câbles qui y sont reliés. Il ne faut pas non plus oublier le bout-dehors qui subit en compression la tension et les contraintes via les bastaques, les étais et la sous-barbe. On vérifiera enfin l'usure des axes et paliers du safran, ainsi que toutes les vannes et passe-coques divers !

Ainsi, c'est au prix de ce type de diagnostics réguliers que l'armateur, conseillé par son vigilant charpentier entamera sa nouvelle saison en toute sérénité...

Bruno Barbara





## THE SHIPWRIGHT'S NOTES, OR HE WHO CARES MOST FOR THE HEALTH OF HIS YACHT...

Preparing for the forthcoming season by the need for further varnishing, by whipping lines and sheets or cleaning sails, the owner can neglect the regular scrutiny of his boat. Wrongly, because such scrutiny leads to knowing it better and understanding the process of its construction, realized decades previously. Better will be served the safety of the men who will sail aboard her.

The hull or rigging structure consists of numerous elements intended to transmit and harness effort as the links of a chain. An imperfect adjustment, the degradation of certain materials or the effects of even imperceptible ageing or barely significant wear can jeopardize this beautiful harmony.

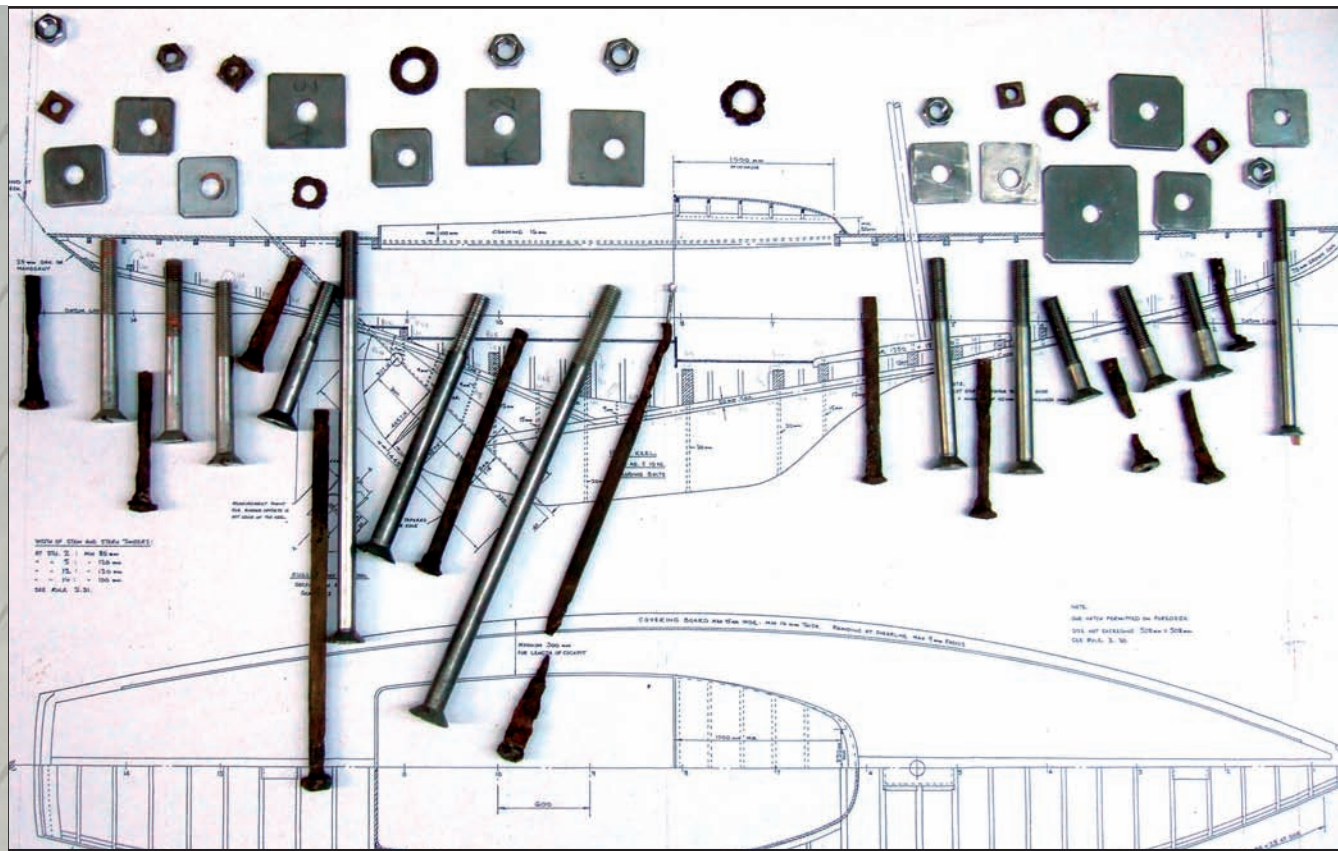
A "regular" maintenance complimented by occasional shipyard inspections goes to the heart of a preservation of the craft where the logic of safety / security is paramount.

What are then the essential elements that our ship-owner has to watch closely?

The mast step, first! It bears the main load in opposition to the tensions of the shrouds. From this the stiffness of the rigging depends on the rigidity and strength of the attachments to the hull, the through-bolts chainplates and the hull itself. These must withstand the forces applied by the elements on the vessel and its ballast to achieve the righting moment. Every sailboat is designed to reconcile these efforts. A regular maintenance sustains this intention.

The regular inspection of bottle screws, locknuts, cables, axes, pins, bolting, shackles, blocks and shackle-pins follows from this. Any sign of fatigue or wear must be exposed! We underestimate wrongly the force exerted on the gliding of the mast neck and what the supports have to guarantee: they have to contain added tension from the cables that are connected with it. Neither should be forgotten the bowsprit which withstands such compression and tension, from the backstay through the forestay and the bobstay. We should finally inspect the wear of the pins and bearings of the rudder, together with all the sea cocks and hull fittings!

So it is at the price of this type of regular diagnosis that the ship-owner, advised by his watchful sound carpenter will start a new season calmly...



© Bruno Barbara



© Bruno Barbara



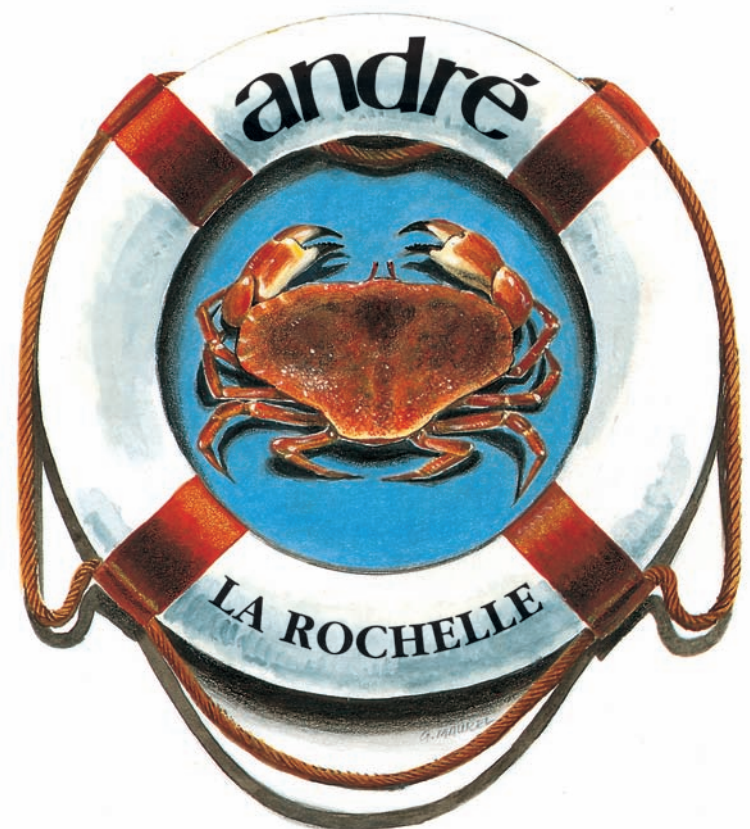


## LES CLUBS DU CHALLENGE CLASSIQUE ATLANTIQUE

### THE CHALLENGE CLASSIQUE ATLANTIQUE YACHTS CLUBS

Ouverte aux Sociétés Nautiques et Yachts Clubs qui organisent les très belles régates du Challenge Classique Atlantique, cette rubrique sera toujours à leur disposition afin qu'ils puissent y présenter leurs activités et leurs programmes à venir, mais également revenir sur l'historique de leur organisation. Trois invités de marque pour ce premier numéro... Bienvenue à bord !

Available to the Nautical Societies and Yachts Clubs which organize the stunning regattas comprising the Challenge Classique Atlantique, this column will always be at their disposal so that they can both present their activities and describe their future programs as well as reflect on the history of their organizations. There are three inaugural contributors to this first number... Welcome on board!







© Bertrand Duquenne

## LA SOCIÉTÉ NAUTIQUE DE LA TRINITÉ-SUR-MER - SNT -

### SEPTIÈMES VOILES CLASSIQUES LA TRINITÉ-SUR-MER 13-14-15 JUILLET 2007

Depuis 6 ans, la Société Nautique de la Trinité-sur-Mer – SNT – organise les Voiles Classiques, lors du week-end du 14 juillet. Ce rendez-vous original rassemble pendant 3 jours les séries Métriques (8 M JI, 6 M JI, 5.5 M JI), les Requins, les Dragons et les Monotypes 7,50. Le nombre d'inscrits augmente chaque année. 53 équipages français et anglais ont participé à une édition 2006 particulièrement réussie.

La nouveauté 2007 sera l'ouverture de l'épreuve aux voiliers jaugés pour le CCA (Challenge Classique Atlantique). Des parcours côtiers seront spécialement proposés à ces bateaux dont certains ont été construits au début du siècle dernier !

L'édition 2007 sera particulière pour les Monotypes 7,50 : ils disputeront leur National lors de l'épreuve. Présents dès la première année, les plans Brétéché ont toujours manifesté leur fidélité envers les Voiles Classiques. La

SNT est très heureuse qu'ils aient décidé de faire coïncider ce rendez-vous important de leur saison avec sa manifestation.

L'accueil d'environ 80 de ces magnifiques bateaux dans le port de La Trinité sera un vrai plaisir. Les voir évoluer en baie de Quiberon constituera un spectacle de toute beauté.

Lors de cette nouvelle édition, la SNT mettra en œuvre, sur l'eau comme à terre, tous les moyens pour faire des Voiles Classiques un événement exceptionnel. Les partenaires qui font confiance à la Société Nautique de la Trinité, notamment Citroën et Baccarat, s'associent à la SNT pour lancer aux équipages de ces bateaux un enthousiaste : « *A très bientôt sur l'eau !* »

Jean-Pierre BLAVEC  
Président de la SNT

Pour plus d'information,  
parcourez le site de la SNT :  
[www.classiques-latrinite.org](http://www.classiques-latrinite.org)  
Contact Presse :  
Damien Grenier : 06 27 11 17 67

## THE SOCIETE NAUTIQUE OF LA TRINITE-SUR-MER - SNT-

### THE SEVENTH VOILES CLASSIQUES AT LA TRINITE-SUR- MER - JULY 13-14-15TH, 2007

For 6 years the Société Nautique of la Trinité-sur-Mer - SNT - has organized the *Voiles Classiques* during the weekend of July 14th. This year this slightly eccentric meeting will gather together, over the three days, Meter Yachts (8 mIR, 6 mIR, 5.5-Metre), Requins, Dragons and 7,50m One-designs. The number of yachts, which register, increases every year. 53 French and English crews competed in the successful 2006 event!

The novelty for 2007 will be the opening of the regatta to yachts measured for the CCA (*Challenge Classique Atlantique*). Inshore courses particularly will be offered to these boats, some of which were built at the beginning of the last century!

The 2007 event will be significant for the participation of 7,50m One-designs: they will race their National championship during this same regatta. Competing here since the first year of this race, the Brétéché's have always showed their

allegiance to the *Voiles Classiques*. The SNT is delighted by this demonstration that they wish to make this important meeting part of their season.

The reception of about 80 of these magnificent boats in La Trinité harbor will be a true pleasure. To see them maneuvering in Quiberon bay will be a beautiful spectacle.

During this forthcoming regatta the SNT will bring to bear, both on the water and ashore, all its resources to make the *Voiles Classiques* an exceptional event. The sponsors on whom the Société Nautique of la Trinité-sur-Mer rely, notably Citroën and Baccarat, join with the SNT to say to all the crews an enthusiastic: "*Look forward to seeing you at the Voiles Classiques!*"

Jean-Pierre BLAVEC  
President of the SNT

For more information,  
you should visit the website of the SNT:  
[www.classiques-latrinite.org](http://www.classiques-latrinite.org)  
Press Contact:  
Damien Grenier: +33 627 11 17 67

## LE YACHT CLUB DE LA BAULE - YCLB -

Le Yacht Club de La Baule, Club allié au Yacht Club de France, fidèle à ses fondements et ses statuts, organise depuis 20 ans des régates de prestige et d'envergure internationale en baie de Baule.

En croissance permanente, le Yacht Club est animé par 300 membres actifs, tous ambassadeurs des valeurs chères au YCLB : l'art de vivre dans le respect des traditions, de l'élégance et de la courtoisie.

Cette année, le YCLB organise pas moins de 12 manifestations majeures et diversifiées. Ainsi, pour les quillards de sport : le Derby des Dragons, le National des Requins, avec plus de 10 trophées destinés à l'entraînement des Dragons et Requins !

S'agissant des yachts classiques et des bateaux de la Jauge Métriques : Les Voiles de Légende.

Pour les croiseurs : la Rotary's Cup, La Baule – Brest – La Baule, la Régate des Entrepreneurs, et La Baule – Ile d'Yeu – La Baule.

Enfin, pour les catamarans de sport, il y a la Cata By Night. Au programme il reste encore le Mini Derby pour les juniors de la baie. Il faut noter la création récente, pour le Kite-Surf du Derby Kite...

Le YCLB réalise ces événements en parfaite harmonie avec l'aide financière de ses partenaires privés et institutionnels et grâce à la disponibilité inconditionnelle de ses membres bénévoles.

En 2006, la Mairie de La Baule a apporté son appui au YCLB lors de son installation à « La Villa Mortureux. »

YCLB : Villa Mortureux, 1 quai Rageot de la Touche, 44500 La Baule.  
Tel 02 40 88 91 46. Parcourez le site : [www.yclb.net](http://www.yclb.net) [info@yclb.net](mailto:info@yclb.net)



© Odile Boyé-Carré

## THE YACHT CLUB OF LA BAULE - YCLB -

The Yacht Club of La Baule allied to the Yacht Club de France, faithful to its foundations and its statutes has organized an international and prestigious regatta in the bay of La Baule annually for the last twenty years.

Always expanding, it has 300 active members, all ambassadors of the cheerful values of the YCLB, supporters of the Club: and the art of good living and respect for the traditions of elegance and courtesy.

This year the YCLB will organize not less than 12 major and different sailing events. So, for the racing keelboats there

will be: the Derby des Dragons, the National des Requins, with more than 10 trophies available for the Dragon and Requin competitions!

As for the Classic Yachts and IR boats: There is the *Voiles de Légendes*.

For the cruisers: the Rotary's Cup, the La Baule - Brest – La Baule race, the Régate des Entrepreneurs, and La Baule – Ile d'Yeu – La Baule races.

Finally, for sporting catamarans, there will be the Cata By Night. In addition there will still be a Mini Derby for the juniors of the bay. While it should be noted that there is a new event, for Kite-Surfers of the Derby Kite...

The YCLB is organizing all these events with the support of all its private and institutional partners and thanks to the unfailing cooperation of its voluntary helpers.

We would also like to pay tribute to the Mayor and Town Hall of La Baule, which gave their assistance and support during 2006, to the YCLB moving into La Villa Mortureux.

YCLB: Villa Mortureux, 1 quai Rageot de la Touche, 44500 Baule.

Tel: + 33 240 88 91 46.

Let you visit the website: [www.yclb.net](http://www.yclb.net) [info@yclb.net](mailto:info@yclb.net)



## YACHT CLUB DE QUIBERON - YCQ -

Fondé au tout début des années 1960, le Yacht Club de Quiberon a connu différentes appellations (CNPH, SNQ, ...) avant d'être connu sous son nom actuel, à partir de 1996.

D'abord club mixte – voile légère et bateaux habitables – le Yacht Club s'est spécialisé, précisément à partir de 1996, dans la croisière et la voile habitable (école FFV). Il a également organisé des régates pour les croiseurs, comme, entre autres :

- L'Echappée Classique réservée aux Yachts Classiques,
- Un Duo Un Bateau (régate en couple)
- Les régates corporatives et leur championnat.

Depuis plusieurs années, le succès de l'Echappée Classique ne cesse de croître et pour l'édition 2007, on s'attend à

accueillir un nombre record d'engagés. Tout sera mis en œuvre pour garantir sport et régates dans le cadre splendide de la Baie de Quiberon avec, si Eole le permet, un passage aux îles... La convivialité sera de mise lors des courses du soir.

La ville de Quiberon a renouvelé son soutien pour l'occasion. Il faut noter que le YCQ a reçu le Trophée de la Vie Locale – Sport Associations – Crédit Agricole pour son initiative de l'Echappée Classique ! Voilà d'excellents augures pour l'édition 2007 ! Bon vent aux régatiers des yachts classiques.

Jean-François Mariot

YCQ : Port Plaisance Haliguen  
56170 Quiberon  
Tel 02 97 29 53 61  
ycq@free.fr

## YACHT CLUB OF QUIBERON - YCQ -

Founded at the very beginning of 1960s, the Yacht Club of Quiberon had various titles (CNPH, SNQ) before assuming its present name in 1996.

At first a mixed club – including dinghies, racing and cruising boats - the Yacht Club specialized from 1996 in the cruising and the keel boats (FFVschool). It also organizes regattas for cruiser-racers, including:

- The Echappée Classique reserved for the Classic Yachts,
- Un Duo, Un Bateau (two handed racing)
- The corporate races and their championship.

For several years l'Echappée Classique has flourished and it is still growing. For the 2007 event we expect to welcome a record number of entrants. Every sinew

will be flexed to guarantee excellent sport and exciting competition in the magnificent setting of Quiberon Bay; including, if Aeolus will allow it, a passage to the islands... The conviviality will extend still more to the events of the evening.

The city of Quiberon has renewed its support for the occasion. It should be noted that the YCQ received the Trophée de la Vie Locale – Sport Associations – Crédit Agricole for its success with the l'Echappée Classique. Here are of auguries for the 2007 event! Good wind to the classic yachts and their crews.

Jean-François Mariot

YCQ: Port Plaisance Haliguen  
56170 Quiberon. Tel +33 297 29 53 61  
ycq@free.fr



# MONACO CLASSIC WEEK 2007

## FAIRE NAVIGUER LE PASSÉ, POUR CONSTRUIRE LE FUTUR

Du 12 au 16 Septembre 2007, le Yacht Club de Monaco organise la 8e édition de la Monaco Classic Week.

La Principauté de Monaco a toujours été liée à la mer. En 1862 les premières régates y sont disputées. La fin du siècle dernier hisse Monaco au rang de haut lieu du yachting international sous l'impulsion du Prince Albert Ier, le « Prince Océanographe ». Dès 1904, le Port Hercule est également le théâtre des premières grandes innovations du siècle dernier, avec notamment la création des premières épreuves internationales de canots automobiles. Fidèle à cette tradition, toute l'élite du Yachting classique, à voile et à moteur, sera une nouvelle fois réunie à Monaco, du 12 au 16 septembre 2007.

Organisée depuis 1994 par le Yacht Club de Monaco, sous la présidence de S.A.S le Prince Albert II, la Monaco Classic Week s'est imposée comme un rendez-vous de référence du Yachting de Tradition.

Excellence et convivialité seront les maîtres mot de cette biennale qui réunira un plateau exceptionnel composé notamment de *Lulworth* (1920), *Iduna* (1939), *Eleonora* (réplique de 1910), *SS Delphine* (1921), *Mariquita* (1911) ou encore *Moonbeam IV* (1914). Une cinquantaine d'unités viendront célébrer les retrouvailles de *Tuiga* et *Hispania*, deux sisterships construits par Fife en 1909.

Défis et régates de yachts de tradition, épreuves de régularité compléteront les festivités de cette 8e édition !

Bernard d'Alessandri

## MONACO CLASSIC WEEK ON 2007:

### TO SAIL WITH THE PAST, AND BUILD THE FUTURE...

The Yacht Club of Monaco will organize the 8th edition of Monaco Classic Week event from 12 to 16 September 2007,

The life of the Principality of Monaco has always been linked with a seafaring and sporting tradition. The first regattas were raced there in 1862. The end of the last century saw Monaco become one of the tops international yachting destinations spurred by Prince Albert 1st, nicknamed " the Prince of the Sea". Since 1904, Hercule Port has been the location for the major racing events of the last century, with notably the creation of the first international speedboat meetings. Faithful to this tradition, the elite of the classic motorized or sailing yachts will again be reunited in Monaco, from 12 to 16 September 2007.

Organized since 1994 by the Yacht Club of Monaco under the patronage of S.A.S. the Prince Albert II, the Monaco Classic Week has become the reference meeting of Traditional Yachting.

Excellence, pleasure and authenticity are the values of this biennial event which will bring together the following exceptional vessels: *Lulworth* (1920), *Iduna* (1939), *Eleonora* (1910 replica), *SS Delphine* (1921), *Mariquita* (1911) or also *Moonbeam IV* (1914). Around fifty boats will come to celebrate the reunion of *Tuiga* and *Hispania*, the two sisterships built by Fife in 1909.

Classic yacht challenges and regattas, races of regularity will make up the festivities of this 8th edition!





Jean-Baptiste  
Rautureau



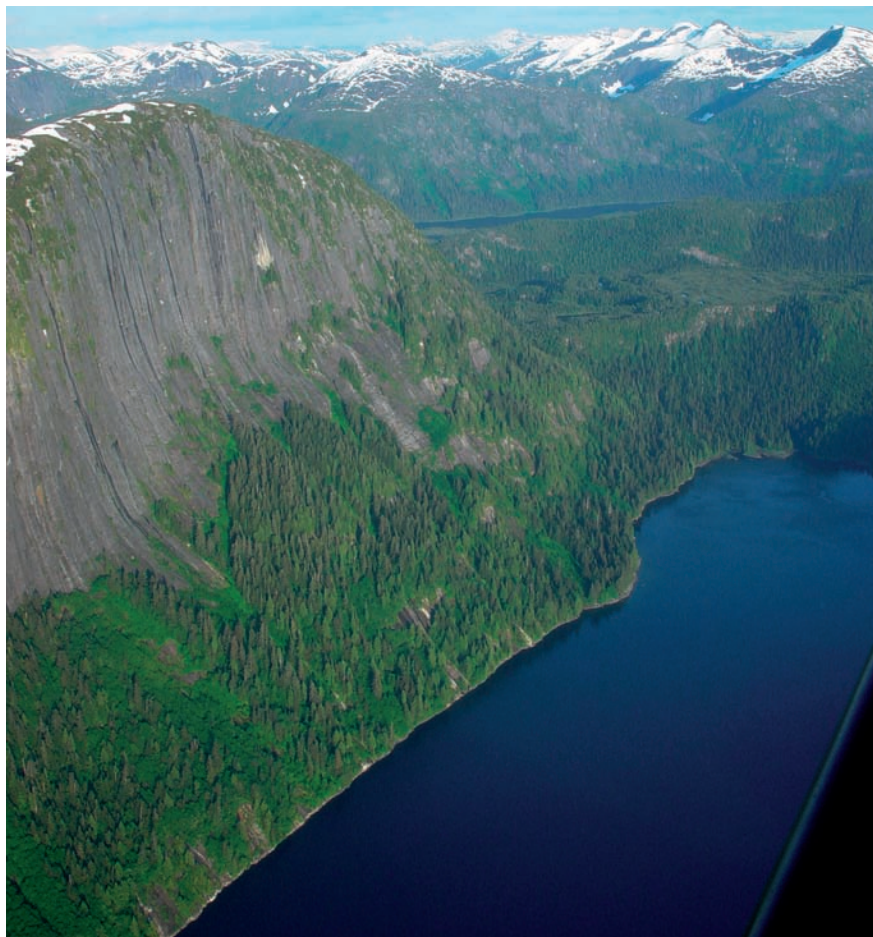


# TOUCHWOOD BV :

## LE RETOUR DU SPRUCE SITKA D'ALASKA

L'épicéa Sitka ou Spruce Sitka a longtemps été le bois incontournable dans la réalisation d'espars de yachts, mais avec la renaissance des yachts classiques dans les années 1990, les chantiers voulant se réapprovisionner pour leur projet de restauration découvrirent rapidement que la production s'était tarie.

Plaisancier passionné de ces bateaux uniques et ayant passé la plus grande partie de ma vie professionnelle à la conception et à la réalisation d'usines de traitement du bois et ce dans le monde entier, j'ai réalisé qu'il pouvait y avoir là une occasion de combiner ma passion et mes compétences.



© Touchwood BV



© Touchwood BV

Ce qui devait rester une innocente rêverie devint très vite un sujet de réflexion plus sérieux et comme j'en apprenais de plus en plus sur la riche histoire et sur les propriétés uniques du Spruce Sitka, le projet atteignit bientôt le point de non-retour...

L'arbre de l'Etat d'Alaska a été universellement apprécié pendant la Première Guerre mondiale, lorsqu'il devint le bois de prédilection dans la construction des avions. En effet, le Sitka présentant le ratio poids/résistance le plus élevé comparé à tous les autres bois et, jusqu'à ce que l'aluminium le remplace au cours de la Deuxième Guerre, il fut irremplaçable aussi bien dans la réalisation d'ailes d'avions que celle des espars de yachts. Ainsi, des chantiers comme ceux d'Herreshoff, de Fife et de Camper & Nicholsons découvrirent qu'ils pouvaient produire des mâts en Sitka en économisant 25% de poids comparé au pin Douglass communément utilisé. Du coup, le Sitka devint rapidement pour les fabricants d'espars un bois de choix.

Entre 1902 et 1908, le président Théodore Roosevelt classa les forêts d'Alaska en Parc National et en Réserves, protégeant à juste titre les massifs jusqu'à ce jour. Du coup, l'exploitation commerciale des bois est interdite dans pratiquement toutes les forêts détenues par l'Etat et la seule possibilité d'obtenir légalement des grumes de Sitka de grand diamètre comme l'exigent les producteurs d'espars, c'est d'acheter des troncs devenus disponibles à la suite de projets d'Etat comme la construction de routes.

Bien que le volume disponible soit plus que réduit, cela s'est avéré suffisant pour notre petite opération. À partir de ces mêmes projets, il nous a été également possible de récupérer le plus beau Yellow Cedar (cèdre jaune) d'Alaska. Ce bois n'est pas très bien connu en Europe, mais il combine quelques propriétés uniques. Ainsi, le Yellow Cedar d'Alaska a une longévité exceptionnelle, il est solide et modérément clair. Il était utilisé par les principaux chantiers des années trente pour la réalisation des ponts de yachts de course et, dans les chantiers actuels soucieux d'authenticité maximale pour leurs projets de restauration, il est à nouveau très employé, particulièrement pour les bateaux de la Jauge Métrique Internationale.



## TOUCHWOOD BV: THE BUILDING OF A SAWMILL IN ALASKA

Sitka Spruce has long been the quintessential wood for yacht spars, but when during the classic yacht renaissance of the 1990's boatyards tried to source Sitka Spruce for their restoration projects they soon learned that the supply had dried up.

As a passionate classic yachtsman and having spent most of my professional life designing and building wood processing plants around the world I realised that this could be an opportunity to combine my passion and skills. What started as an innocent daydream developed to a more serious plan and as I learned more and more about the rich history and unique properties of Sitka Spruce the mind-set reached the point of no return.

The state tree of Alaska really gained her worldwide fame during World War I, when it became the wood of choice for aircraft construction. Sitka has the highest strength to weight ratio of any wood species and, until aluminium alloy took over during World War II, it proved virtually irreplaceable for building both aircraft wings and yacht spars. Yards like Herreshoff, Fife and Camper & Nicholsons learned that Sitka spars could be built saving 25% weight compared to commonly used species such as Douglas Pine. This soon led to Sitka becoming the wood of choice for the leading sparmakers.

Between 1902 and 1908 President Roosevelt declared most of Alaska's forest to National Park and Reserve, rightfully protecting the forests until this very day. As a result commercial logging is banned in just about all state owned forest and the only way to legally obtain the large diameter Sitka Spruce logs required for mast and spar builders, is buying logs which come available through state and road construction projects.

Although the available volume is very small, it proves sufficient for our little operation. From the same projects we also obtain some of the finest Alaska Yellow Cedar. This specie is not well known in Europe but it combines some unique properties. Alaska Yellow Cedar is exceptionally durable, strong and moderately light. It was used by leading yards in the thirties for decks on racing yachts and with the yards today aiming for maximum authenticity of their restoration projects it is gaining popularity again, especially with yachts built under the International Rule.

Having secured a modest supply of logs the next hurdle was that the State of Alaska banned the export of logs and since in the whole of Alaska there was no sawmill to be found able to cut 40ft lengths, the only way forward seemed to be building a complete sawmill. So, we shipped 75 tons of machinery from Europe to Alaska and started building a pretty unique mill.

It took almost 3 years to build the mill, with time lost with the long distance transportation and harsh winters, which made it impossible to continue work. The result is however most rewarding. Spar builder Brisker Marten in Holland lead the way and developed consistently winning wooden racing spars for Dutch one-design classes! Abroad naval architect Juliane Hempel has developed a new mast design for the classic 8-Metre *Aun*, which on her first outing won the prestigious Neptune Trophy. Sitka is also highly suitable for wood core construction; it bonds better and bends more fair than the traditionally used Western Red Cedar. The Doug Peterson & Ian Howlett designed 8-Metre *Hollandia* was built this way and won both the European and the World Championships in 2005.







**Planches de Sitka du futur mât de Cambria**  
**Sitka planks for Cambria's new mast**

© Touchwood BV

Ayant assuré une modeste réserve de troncs, il me fallait franchir un nouvel obstacle : l'Etat d'Alaska interdit l'exportation de grumes, et depuis que dans toute la contrée, il est impossible de trouver une scierie capable de couper des longueurs de 12 mètres, la seule issue possible était d'en construire une de toutes pièces sur place. C'est ainsi que j'ai expédié d'Europe vers l'Alaska 75 tonnes de machines et que j'ai commencé la construction d'une entreprise plutôt unique en son genre.

Cela m'a pris presque 3 ans pour réaliser l'usine, en raison du temps perdu par ce transport longue distance et des hivers très durs qui rendent impossible tout travail. Le résultat est toutefois devenu des plus prometteurs. Aux Pays-Bas, le fabricant de mâts Brasker Masten a montré la voie en réalisant d'excellents espars de course performants pour les Monotypes hollandais. L'architecte naval Juliane Hempel a développé un nouveau concept de mât pour le 8 Mètre classique *Aun* qui, lors de sa première sortie, remporta le prestigieux Neptune Trophy. Le Sitka est également approprié pour la construction en bois ; il s'ajuste et ploie bien mieux que le traditionnel Western Red Cedar. Le 8 Mètre *JI Hollandia* conçu par Doug Peterson & Ian Howlett a ainsi été construit et a remporté les Championnats d'Europe et du Monde 2005 !

À n'en pas douter, le plus remarquable de tous mes projets récents a été la fourniture en Sitka destiné à la réalisation du nouveau mât de *Cambria*. Compte tenu de l'importance de la commande, j'ai pu tout spécialement sélectionner, à partir de 35 m<sup>3</sup> de grumes, 15 m<sup>3</sup> des meilleurs tronçons aux fils rectilignes parfaits dont les plus beaux furent nommés individuellement. À partir de là, le chantier Classic Works de La Ciotat a pu regrouper et réaliser ce qui est devenu aujourd'hui le plus grand mât en Spruce Sitka du Monde. Je ne peux pas m'empêcher de me sentir très honoré d'avoir été partie prenante de cette réalisation. Mon histoire de Spruce Sitka se poursuit au travers de voyages réguliers en Alaska avec quelques projets plus merveilleux encore...



© Odile Boyé-Carré

Undoubtedly the most rewarding of all recent projects has been supplying the Sitka for *Cambria's* new mast. With the large volume on order I was able to specially select logs for this magnificent boat spars. We worked through some 35m<sup>3</sup> selecting some 15m<sup>3</sup> of the very best full length clears with the prettiest of all where individually named. From there on Classic Works in La Ciotat took over and turned the boards in to what today is the tallest Sitka Spruce mast in the world. I can't help feeling very privileged to have been part of it all. The story of my Sitka spruce continues with regular travel to Alaska and some more wonderful projects at hand.

John Lammerts Van Bueren



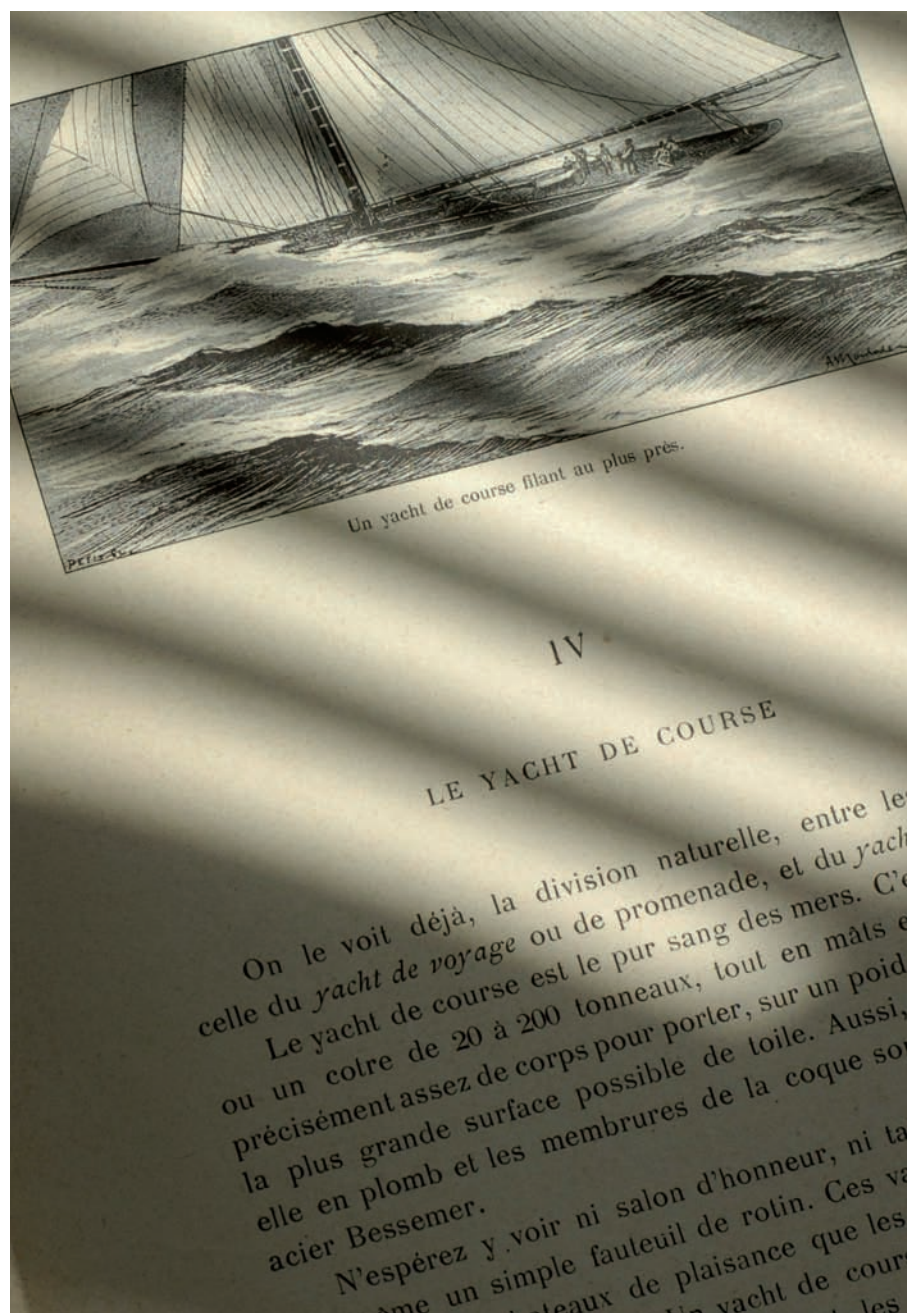
# LE CONSEIL SCIENTIFIQUE DU YACHT CLUB CLASSIQUE

Le Conseil Scientifique du Yacht Club Classique s'est réuni le 7 décembre dernier dans les beaux salons parisiens aimablement prêtés par le Yacht Club de France. Lors de cette première se sont retrouvés Claude Harlé, Bertrand Chéret, Dominique Gabirault, Patrick Schnepf, François Chevalier et Jacques Taglang. Le Conseil a été amené à examiner un certain nombre de dossier de bateaux présentés par leurs propriétaires en vue de leur agrément pour séjourner dans le bassin du Musée. Il faut rappeler que le Conseil donne un avis sur le bateau (répond-t-il oui ou non aux critères d'un yacht classique selon les statuts du YCC) à destination du Musée Maritime de La Rochelle qui reste souverain quant à la décision finale. Un dossier-type est en cours de réactualisation.

Trois autres points ont été abordés lors de cette séance :

- Les Archives de la Plaisance selon le YCC. Une réflexion doit être menée sur les objectifs et les moyens à mettre en œuvre.
- La bibliothèque en ligne : une mise au point est faite. Il s'agit davantage de la mise en ligne d'une bibliographie sur la plaisance mondiale réalisée à partir des livres détenus par les membres du YCC. Une première esquisse sera visible fin 2007.
- La création d'une audiothèque YCC : il s'agit de recueillir les témoignages de personnalités connues et moins connues impliquées dans la plaisance. Une trame d'interview est en cours d'élaboration.

Jacques Taglang



## THE YACHT CLUB CLASSIQUE SCIENTIFIC COMMITTEE

The YCC Scientific Committee met last year on December 7th in the beautiful Parisian lounges kindly lent by the Yacht Club de France. Claude Harlé, Bertrand Chéret, Dominique Gabirault, Patrick Schnepf, François Chevalier and Jacques Taglang were present at this first meeting. The committee examined the eligibility of a number of boat applications (presented by their owners) to berth at the Maritime Museum of La Rochelle. It is important to note that the role of the committee is a consultative one (whether or not a boat complies with the criteria of a classic yacht as laid down in the YCC statutes) and that the final decision to accept or reject an application is made solely by the Maritime Museum. A standard application form is being updated.

Three other points were reviewed during this session:

- The Yachting Archives according to the YCC. The committee recommends that objectives be identified and cost implications of the development determined.
- The on-line library: the committee outlined its content. It will be first and foremost an on-line yachting bibliography based on books proposed by YCC members. A pilot project will be on-line at the end of 2007.
- The creation of YCC audio/video collection: it will be a collection of testimonies from famous and lesser-known personalities from the yachting world. An interview script is being elaborated.



## LA CAVE À VIN SECRÈTE D'AMERICA...

À bord de nos yachts classiques, la cave à vin tient une place à part, sous le contrôle vigilant du propriétaire ou du skipper ! En négligeant cette évidence, John Cox Stevens, armateur de la légendaire *America* (1851), en fut pour ses frais...

Ainsi, « Avant qu'*America* n'appareille (de New York, le 20 juin 1851) M. Stevens embarqua deux douzaines de flacons du célèbre vin Bingham provenant des caves de feu M. Bingham de Philadelphia, père de l'épouse de feu l'Ambassadeur anglais aux Etats-Unis,

Lord Ashburton. Il avait plus d'un demi-siècle d'âge, et le Commodore eut l'idée de le boire à la santé de sa Majesté (une fois sur place). Il semble que la délicate épouse du Commodore eut la possibilité d'intervenir sur divers petits détails concernant les aménagements d'*America*, dissimulant ces deux douzaines de bouteilles de Madère dans une cache secrète du bateau, de sorte que lorsqu'il s'en était défait \*, il (Stevens) ignorait que le vin s'en allait avec. Il présuma que ce devait être par inadvertance qu'il avait dû être débarqué et il ne s'aperçut jamais de son erreur jus-

qu'à son retour à la maison, où il décida d'écrire immédiatement à Lord John de Blaquière en lui expliquant que s'il regardait dans un certain casier caché d'*America*, il trouverait du vin « valant le double de son prix » (d'*America* !), en lui en faisant bien sûr cadeau. »

Jacques Taglang

\* *America* fut vendue à Lord de Blaquière quelques jours après sa victoire historique dans la course autour de l'île de Wight du 22 août 1851.

## THE SECRET WINE CELLAR OF AMERICA

Aboard classic yachts the wine cellar holds an important place under the vigilant control of the owner or the skipper! John Cox Stevens, owner of the legendary schooner *America* (1851), ignored this at his expense...

Thus, quote: "Before the *America* sailed (in June 1851, from New York), Mr. Stevens placed on board two dozen bottles of the celebrated Bingham wine, from the cellars of the late Mr. Bingham (from Philadelphia). He was the father of Lord Ashburton's wife, the late English ambassador to the United States. This wine was more than half a century old, and the Commodore had the idea of drinking it to the health of her Majesty (when back to England). There is a strong likelihood that the Commodore's excellent wife, in the process of fixing small details onboard the *America*, might have stashed these two dozen bottles of Madeira in a secret cranny of the vessel, so that when he sold the yacht (\*), Stevens, ignorant of the fact, let the wine go away with her. He presumed that through some oversight it must have been taken ashore, and never discovered his mistake until his return home, when he immediately wrote to Lord John de Blaquière that if he looked in a certain hidden locker in the *America* he would find some wine 'worth twice her price', of course giving the wine to him as a present."

\* *America* was sold to Lord de Blaquière some days after her historic victory in the race round the Isle of Wight Race on August 22<sup>nd</sup>, 1851.



# ODILE BOYÉ-CARRÉ,

PHOTOGRAPHE DE MER / MARINE PHOTOGRAPHER



[www.boyé-carre.net](http://www.boyé-carre.net)

Les Classiques, je suis tombée dedans quand j'étais petite ! J'ai eu la chance de découvrir la navigation sur le voilier familial, *La Croix des Gardes*, un cotre Dervin de 1947. C'est à son bord que j'ai vu pour la première fois l'horizon sur 360°. Je garde un souvenir très précis de cet instant magique.

En tant que photographe, j'éprouve la même émotion devant l'Aube de Michel-Ange, un plan Fife, une villa palladienne... ou une Mark II ! Je crois que c'est la perfection qui crée l'émotion, et c'est ce que je tente de

retransmettre en deux dimensions.

Ce que le génie humain a inventé pour aller en mer, des Classes J aux multicoques géants, en passant par les phares et les sous-marins, me fascine. Mais la voile est aussi un art de vivre. Et comme le disait Annie Van de Wiele : « *Parmi les yachts de passage au port règne la solidarité compréhensive d'un asile d'aliénés. Tous en proie à une conception de la vie quotidienne qui n'est pas celle de la plupart des autres gens, nous sommes bien d'accord : ce sont les autres qui sont fous.* »

Classics... I fell into the cauldron as a kid! I was lucky enough to experience sailing *La Croix des Gardes*, a 1947 cutter designed by Dervin which my father bought in 1970. It was aboard this boat that I, for the first time ever, enjoyed a 360-degree view of the horizon. I still vividly recall this moment. As a photographer, I feel the same emotion when I view Michelangelo's Dawn, a Fife design, a Palladian villa... or a Mark II.

It is my belief that perfection is what creates emotion, and this is what I strive

to render in two dimensions.

Everything of what human genius invented to go to sea, from J-Class to giant multihulls, lighthouses and submarines, fascinates me. Sailing, however, is also an art of living. As Annie Van de Wiele once wrote : « *Across yachts passing through the harbor reigns the understanding and solidarity you may find in an asylum. All of us being subject to a way of looking at everyday life which differs from that of most other people, we do agree: other people are the real crazy ones.* »



# PROGRAMME 2007

## CHALLENGE CLASSIQUE ATLANTIQUE

### 2007 PROGRAM

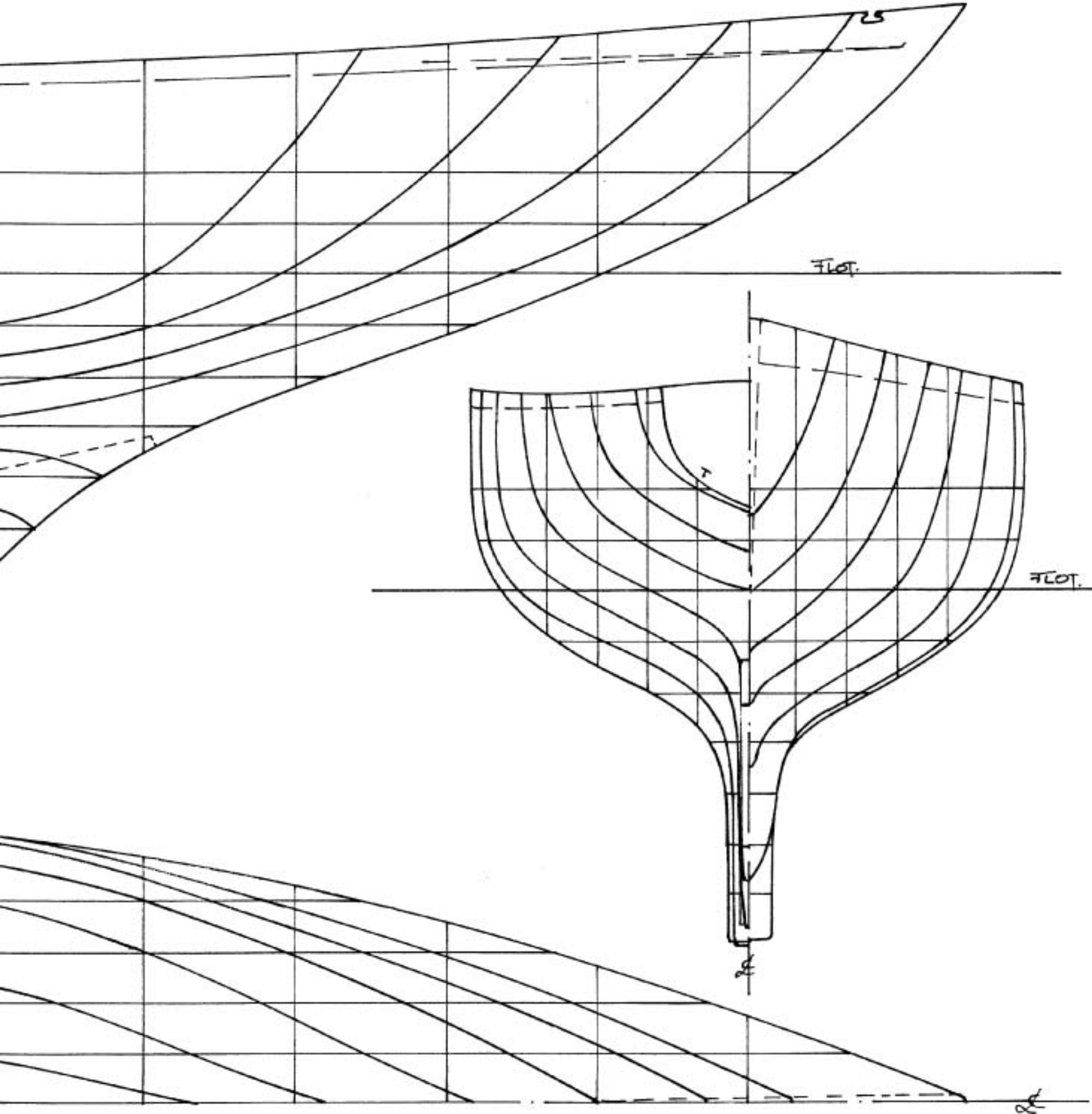
Breizh Storming	12 et 13 mai	Baie de Quiberon	YCCA
Semaine du Golfe du Morbihan	17 au 19 mai	Golfe du Morbihan	YCCA - ASG
Échappée Classique à Quiberon	26 et 27 mai	Baie de Quiberon	YCQ
Belle Plaisance à Bénodet	22 au 24 juin	Anse de Bénodet - Les Glénans	YCO
Les Voiles Classiques	13 au 15 juillet	La Trinité	SNT
Les Voiles de Légende	27 au 30 juillet	Baie de La Baule	YCLB
Coupe des Deux phares	11 au 17 août	Les Abers/ La Rochelle	YCA - YCC
Coupe Bouvet-Ladubay	18 août	Bassin des Chalutiers	MMLR
Défi de l'île d'Yeu	25 août	Autour de l'île d'Yeu	CPIY
Classique du Pavois	22 septembre	Pertuis charentais	YCC
Trophée Philippe Harlé	23 septembre	Pertuis charentais	YCC
Charente Classique	13 octobre	Rochefort	YCC

ASG : Association de la Semaine du Golfe  
 CPIY : Club des Plaisanciers de l'île d'Yeu  
 MMLR : Musée Maritime de La Rochelle  
 SNT : Société Nautique de la Trinité  
 YCA : Yacht Club des Abers

YCC : Yacht Club Classique  
 YCCA : Yacht Club du Crouesty Arzon  
 YCLB : Yacht Club de La Baule  
 YCO : Yacht Club de l'Odét  
 YCQ : Yacht Club de Quiberon

Hors CCA : Régate du cinquantenaire d'Eloise II 19 août Pertuis charentais YCC







PHOTOFORRE



# BOUVET-LADUBAY

BRUT DE LOIRE

SAUMUR

02 41 83 83 83

L'ABUS D'ALCOOL EST DANGEREUX POUR LA SANTÉ. A CONSOMMER AVEC MODÉRATION