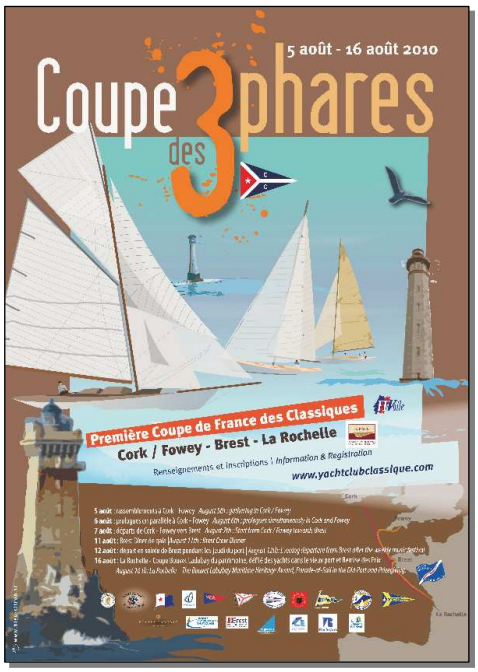
Les vents portants de la COUPE DES TROIS PHARES
The fair winds of the COUPE DES TROIS PHARES



On en a parlé tout l'hiver et même avant – surtout François – et sur la belle affiche, il était inscrit de façon subliminale : engagez-vous, rengagez-vous, vous regretterez plus de ne pas venir que de venir, pensez à ce vous raconterez à vos petits enfants, et toutes ces sortes de chose qui poussent le marin à aller où de toutes façons il avait envie d'aller,…

So, François translated the meaning of the marvelous poster with his wondering sense of translation: come on fellows on the C3P regatta.

So, guys, let's go - OK, les filles, on y va.

August 5th to 7th

C3P Fowey corner by Bruce of Mabel, the winner himself

The Coupe des Trois Phares Race is the only long offshore race for classic yachts off the coasts of Britain and France – it is something of a Fastnet for classics. It is run once every ten years by the French Yacht Club Classique based in La Rochelle, as an extension of their shorter sister race, the annual Coupe de Deux Phares between Brest and la Rochelle.

This year the Coupe des Trois Phares had two concurrent starts, one at Crosshaven in Ireland and the other at Fowey in Cornwall. Both fleets raced to Brest by way of the Scillies, with the Crosshaven fleet required to leave the islands to starboard and the Fowey boats leaving them to port. Both fleets gathered at Brest where they were joined by more French boats for the

second leg of the race, the Coupe des Deux Phares, to La Rochelle.

Nine boats, *including one Irish boat, started from Crosshaven and* ***ten boats*** *started in Fowey, including four British boats. These British boats were very different in size and style: the largest was Johanna Lucretia, a 94ft gaff topsail schooner built in 1945; next down in length was Ninita, a 59ft Bermudan schooner built in 2004 by Covey Island Boatworks in Nova Scotia as a replica of the 1927 Starling Burgess designed Nina which won the 1928 Fastnet Race and the 1929 transatlantic race from New York to Santander; next there was Mabel, a 42ft Bermudan sloop designed by Kim Holman and built in 1966 by A.H Moody & Sons (as they were then still called); and the baby of the British fleet at 34ft LOA was Mikara, an Olle Enderlein designed Mistral class sloop build by the Halberg-Rassy yard in 1975.*

The race from Fowey to Brest got off to a good start in a moderate westerly but once round the Lizard the wind started to die away and by the time the fleet was near the Scillies it had become becalmed and remained without wind for over twelve hours. With the fleet scattered around the edges of the Scillies, and with some boats being set by the tide uncomfortably close to the rocks and having to retire, the decision was taken to halt this leg of the race and to have a restart from Hugh Town the following morning when a southwestely wind was forecast to set in ahead of an advancing depression. The wind duly arrived, together with rain and poor visibility, for the restarted race to Brest.

5 au 7 août

Fowey-Brest par François de Mao TiToï III - *So british, isn'it ! François says as a French guy can do.*

Pour la Voile Classique, cette Coupe des 3 Phares 2010 peut être considérée comme un évènement majeur en raison du défi de réunir depuis l'Irlande et la Cornouaille une flotte nombreuse et internationale et de l'emmener jusqu'à La Rochelle, via Brest. Pour l'instant, embarquez avec Mao Titoï III pour l'épisode FOWEY-BREST.

Préambule psychologique et vélique

Au début de l'année, Mao Titoï III n'envisageait pas de se présenter à ce rassemblement en raison essentiellement des difficultés potentielles à réunir un équipage pour un aussi long parcours.

La publication d'une liste de voiliers préinscrits faisant apparaître MTT (Mao Titoï III) fit germer l'idée de s'y engager réellement, d'autant que MTT ayant participé déjà en 2005 et 2009 à la Channel Classic Regatta et en 2006 au centenaire de la Cowes-Dinard, une nouvelle traversée de la Manche ne devait pas être un obstacle. De plus, les autres voiliers préinscrits ne sont pas des inconnus : Raan,

Mabel, Mikara, tous concurrents de la CCR 2009 que MTT avait battu (eh ! oui, l'envie de gagner n'est pas une tare…)
C'est ainsi que début juin, à l'issue des « Voiles de la Citadelle », l'équipage était réuni et la participation confirmée.

Arrivée à Fowey au petit matin blafard, nous nous arrimons à la première bouée disponible et espérons faire une grasse matinée paisible.

Que nenni, il est à peine 9h00 (locale) que nous devons nous déplacer en raison de travaux prévus sur la dite bouée… Heureusement, Olivier et Raan veillent sur nous et nous invitent à rejoindre la flottille des classiques, à couple de Mabel.
Chrisando est arrivé la veille en fin de journée. Ninita et Johanna Lucretia sont sur bouées un peu en aval. Bilou Belle (Jean-Jacques et sa famille) et Dione (Stéphane et François) sont présents également mais pour l'agrément. Peut-être une autre fois…
Le repas du midi se fait à terre, le temps couvert et pluvieux ne permettant pas la course « pique-nique » prévue initialement.

En ce **samedi matin 7 août**, les équipages achèvent l'avitaillement des voiliers et à 13h00 nous quittons tous les mouillages pour la parade traditionnelle. « 3 petits tours et puis s'en vont… » Merci au Royal Club pour son organisation et son accueil chaleureux.

Le début de procédure a lieu vers 14h00. La météo prévoit des vents de NW 4-5, mollissant en fin de journée en virant Nd. L'anémomètre indique 17-18 nds, MTT conserve une GV à un ris, Khayyâm a enroulé un peu de génois.
L'équipage de MTT est aux taquets, et nous passons la ligne en remportant le Langlois. Très vite, Khayyâm reprend la tête de la course au bon plein. Chrisando et Mabel suivent , au coude à coude, dans une lutte serrée qui ne prendra fin que devant Sainte Marie…

MTT se tient un peu au vent de la flotte, un peu plus proche de la côte pour tenter de bénéficier de courants contraires moins forts, mais perd un peu de terrain. Mikara s'accroche et se maintient à courte distance. Raan suit ensuite. Ninita remonte progressivement son retard sur Khayyâm et Johanna Lucretia ferme la marche.

Au Cap Lizard, prudemment les voiliers les plus anciens s'écartent de la côte, MTT coupe au plus court dans des creux de 2 à 3 mètres (quand la gagne vous gagne !). Orana prend une option large, au travers sous spi. Il profitera de courant et de vent plus forts jusqu'aux Scilly.
Du Cap Lizard à Sainte Marie, MTT suit sa route au près serré et remonte ses concurrents, en position plus sud.
En fin de journée, le vent mollit très sérieusement et l'ETA pour franchir la ligne de passage s'allonge, s'allonge…..

Vers 5h00, à l'approche des îles Scilly, MTT tire un bord court N-NE puis met le cap sur le point de passage profitant d'une bascule de vent au Nd. Le point de passage n'est plus loin, l'ETA à moins d'une heure et nous pensons occupée la tête de la flotte…Mais le vent tombe et la renverse de courant se produit juste à hauteur des Hard Lewis Rocks, à moins de 2,52 Mn….Nous sommes à 0,4 Mn des roches avec 75 mètres de fond. Tentative de voile légère (big Boy) mais en vain…Commence alors une longue dérive, de 6 heures, en sens inverse jusqu'à rejoindre notre point d'approche des Scilly. Khayyâm aura tenté un bord N-NE plus long pour revenir sous spi mais restera lui aussi à hauteur des Hards Lewis Rocks (dur, dur…)

Orana , tôt dans la matinée, annonce son abandon malgré sa position en tête de course et rejoint Sainte Mary au moteur qui heureusement tourne bien ! A la différence de Mabel qui, en panne de moteur, doit mouiller et se faire assister par Chrisando, puis par nos accompagnateurs. Bruce abandonne.

La VHF, canal 06, fait entendre diverses conversations concernant le devenir de la course.
La flotte de Cork , menée par Eloise 2 et Kraken 2, profite d'un vent léger et approche du point de passage de Round Island. Khayyâm et MTT sont à la lutte pour tenter de franchir avant 16h00 la ligne de passage. C'est à qui dérivera le plus vite… MTT remonte progressivement sur son ainé, sans mérite particulier puisque le voilier n'est nullement manœuvrant…
16h00, fin du round pour la flotte venue de Fowey. Nous rejoignons le port de Sainte Marie au moteur pour une escale en attendant la suite… Bryell 2, Pangur Ban et Pen Duick II nous rejoignent.

Sainte Mary - Brest
Malgré l'annonce d'un départ de course **le lundi matin 7h30**, MTT et son équipage prennent la décision de rejoindre Brest dès le soir même.
Après une belle navigation de nuit au bon plein, par vent de W-SW, MTT passe au large de 'Île d'OUESSANT pour éviter d'être à contre-courant dans le chenal du Four. La Chaussée des Pierres Noires est longée sous spi.
Mtt arrive à Brest juste derrière la flotte de Cork et se présente au bateau comité pour signaler son retour, il est 21h57…
La flotte de Fowey menée par Khayyam s'échelonnera dans la matinée de mardi. En fin de journée tout le monde est à bon port au Port du Château, quai La Pérouse.
Eric a repris son travail dès le matin même, Philippe et Bernard rejoignent Trébeurden par la voie ferrée, Lionnel poursuit comme équipier sur Raan.

Mercredi soir, le Chantier du Guip nous accueille pour la proclamation des résultats et le repas des équipages. La présence de Samantha auprès de Jennie et Paul Davies ravit l'assemblée et ce d'autant qu'elle participe à la Coupe des 2 Phares sur Ninita (une première pour Sam, étonnamment).
Pour MTT, c'est la fin, programmée, d'une belle virée avec, au final une très grande satisfaction de l'ensemble de son équipage.

August 5th to 7th

Cork side - On board Sinbad by Phil of Saba, crew member

After the prologue that we naturally won cause of the high quality of the crew - mainly Paddy, the RCYC Commodore - we went to a good dinner party (thanks David), after many glasses of Paddy & water and before a lot of Guiness, …

Then, the YCC received the famous holy heavy book about the RCYC story - 480 pages, 3kg (or 6 pounds) and the culmination of some 14 years research by the club archivist Dermot Burns and the author Dr. Alicia St. Leger.

We have the pleasure to thank the whole staff for the gift (as you know France is not in good economic ways actually!). In fact, the day before, after a simple lunch in Cork town, Beatrice (my beloved bride), François (trying to be my beloved skipper) & I, we stayed a long time in front of a Cork library, dribbling as camels, contemplating THE RCYC HISTORY BOOK . Praying for an impossible discount. Thanks a lot for the book. Be sure that we'll come back for the 2nd tome issue!

So, after a really good mixing (and Guiness again),

dinner ended with Irish & French songs the race started.

Nothing special on board sleep, we religiously wait own pyjamas and go to

Sinbad. When captain François went to for his deep dodo before wearing our beds too. Except just one who sang soft babies songs to François's blonde curled head. And of course, this guy was in charge of awaking the crew if the boss suddenly awoke! For pee or nightmare or both.
We've just a problem of no wind, 15 miles north of the Sorlingues (the real French name for Scilly) where Kraken II asked to a French fishing boat for a hand.

In fact the hand was a tyre (as you can see on the photo) and a pidgeon "landing" for rest on board.

Bryell II & Pangur Ban, not in really good position after one night ride, and really fond of Scilly's (may be), decided to anchor in St Mary's. Nite, guys, we crossed the Channel. Mowgli the yawl have stopped the race (after seeing the Lord of the Apes jumping and shouting, they said.
So, we crossed the Channel – asking for another way to sail back to France – and arrived in Brest. Brest even as locals used to say.

5 au 7 août

Cork Brest – Depuis Sinbad by Phil of Saba.

D'abord, le Royal Cork Yacht Club

Créé en 1720, premier yacht club de l'histoire, le Royal Cork Yacht Club concilie sa flotte high tech avec l'émergence des Classiques, en particulier la restauration en cours de la flotte complète des Cork Harbour One Designs, tous construits en 1896 sur plans de William Fife III.

Les prologues et les diners des équipages qui précédèrent la C3P augurèrent autant du haut niveau vélique que du plaisir de naviguer des participants.

7 aout - Départ

Tandis que les « Irlandais » plongeaient vers le sud, les « Cornouaillais » longeaient la côte pour un regroupement pointé aux Scilly, avant de descendre vers Brest.

Après de longues heures de vents (très) faibles pour gagner l'archipel, la traversée de la Manche s'effectua par bonne brise. Après 3 jours de course, 1 heure seulement séparait le 1er du dernier !

10/11 aout – Festivités brestoises

L'accueil par Brest Evénements Nautiques dans le port du château – et le diner des équipages organisés dans le chantier du Guip – furent à la hauteur de l'épreuve : haute en couleurs. Les Brestois comme les estivants purent admirer les 25 voiliers classiques et échanger avec leurs équipages.

Brest by Bruce

The highlight of our time in Brest was the crew supper held in the workshop of the renown (well known in France anyway) boatyard of Chantier du Guip where we were treated to a fine supper surrounded by boats in the course of restoration and sitting beneath the bows of Hoshi, the 85ft Charles Nicholson designed gaff schooner which for many years was one of the mainstays of the Island Cruising Club in Salcombe. How wonderful it was to see Hoshi being restored from keel up, albeit mostly with new timber although there were a few original pieces left in place, and we drank a toast to her and the other boats being given a new lease of life in this wonderful yard.

August 12th

LA C2P, from Brest to La Rochelle, Bruce himself

With the fleets from Crosshaven and Fowey now joined by more French boats, the second leg of the race to La Rochelle started off Brest harbour in a moderate northwesterly. The course from the start line gave some added interest and challenge as, instead of heading out of the Rade de Brest, we were taken back into the harbour to tack up the main harbour and out through the eastern entrance – a course that only the French could contemplate setting. Once clear of the harbour we were off down the Rade de Brest before working our way through the narrow Toulinget Gap into the Iroise, then down to the infamous tidal gate at Raz de Sein and onward towards La Rochelle. Once clear of the Toulinget Gap spinnakers were broken out and kept flying for the rest of the race. The French boats, with the

dubious benefit of local knowledge, all gybed inshore after the Raz to pick up what was meant to be a better wind. Some of us, knowing no better, kept on a southerly course and stayed more to seaward before gybing to lay a course to La Rochelle. The boats that went inshore all lost the wind while those that stood offshore held a fine breeze all the way to the finish, with the consequence that the first four boats over the finish line were not French, but two Belgian, one British and one Irish (will they ever be asked back?).

First to finish (and 2nd on handicap) was the Belgian Bryell II, a Briton Chance sloop built in steel in 1968 by Frans Maas. Second over the line (3rd on handicap) was the British Holman sloop Mabel, and third, but overall winner on handicap, was the Belgian owned Chrisando, a 1937 Bermudian cutter designed by Harold Lidstone and built by the Sunbeam Yard in Cowes. The Irish boat An Tsiochain (meaning Peace in gaelic) was fourth over the line and an interesting boat as she is number 6 of the first ever production g.r.p. boats ever built – the Bounty 2 class designed by Phillip Rhodes and Wm. Garden and built by Coleman Plastics in California in 1956.

A couple of other notable boats taking part were Khayyam, the powerful 60ft S&S designed sloop built by De Vreis in 1939 for the boss of Philips and now owned by Jean-Christian Fandoux, president of the YCC; Pen Duick II which was designed and built for Eric Tabarly and in her he won the 1964 Ostar transatlantic race.

12 aout en soirée

Départ de la Coupe des 2 Phares vers La Rochelle

C'est au son de la fanfare des Jeudis du Port que les 25 concurrents prirent le départ, effectuèrent un parcours dans le port de commerce avant de s'élancer vers le raz de Sein. Avec, dans la flotte, Samantha Davies à bord de la goélette Ninita, le bateau de ses parents.

Après une option météo – sud ou nord Belle-Ile – décisive sur les résultats, tous les yachts classiques s'amarrèrent dans le bassin du Musée Maritime. Pour la proclamation des résultats et le diner des équipages qui clôtura la Coupe des 3 Phares.

Le Trophée Bouvet Ladubay

The fleet was hosted in La Rochelle by the Maritime Museum who have part of the basin outside the museum building reserved for classic yachts (any visiting classic yachts get very favourable terms for staying there). The prizegiving and end of regatta supper were both held at the museum. In addition to the race result prizes the Bouvet-Ladubay Coupe du Patrimoine Maritime trophy presented by the Maritime Museum for the best built and restored boat was won by the British yacht Mabel. Mabel was found by her current owner languishing in a marina in California in 2003 and in need of some serious t.l.c. After a major three year refit she is now in fine fettle and as good as new.

The final crew supper was a very lively evening with a marvellous organic supper (supplied, would you believe, by a firm run by an ex-pat Brit who was clearly out-gunning the natives at their own speciality) washed down with plenty of wine and hearty singing. All in all it was a great long distance

race with some lovely boats and good company; in fact it was so good they should do it more often – perhaps they will if they feel more British boats would enter.

Le Trophée Bouvet Ladubay

Ce trophée, décerné par un jury d'experts sous la houlette de Patrick Schnepp, Directeur du Musée Maritime de La Rochelle, honore chaque année la meilleure restauration ou le plus bel état de conservation d'un classique. Le classement général 2010 en est le suivant :

1er – Mabel (UK)
2e – Chrisando (BEL)
3e – Cyrène

Les résultats de la Coupe des Trois Phares et de la Coupe des Deux Phares

Classement Cork Brest :
Kraken II – Sinbad – An Tsiochan (Irlande) – Neree – Eloise II – Bryell II (Belgique) – Mowgli – Pangur Ban – Pen Duick II

Classement Fowey – Brest
Khayyam – Ninita (UK)- Chrisando (Belgique) – Mikara (UK) – Johanna Lucretia – Iolaire (UK) – Mao Ti Toi III – Orana (UK) – Raan

Classement C2P – Brest - La Rochelle
Chrisando – Bryell II – Mabel – An Tsiochan – Pen Duick II – Raan – Pangur Ban – Neree – Khayyam – Eloise II – Kraken II – Sinbad – Johanna Lucreia – Mowgli – Panurge – Thalamus – Cyrene – Mikara – Joshua – Ninita – Nonna – Orana – Iolaire – Mao Ti Toi III – Rose Noire II

Classement général Coupe des 3 Phares
Chrisando – An Tsiochan – Khayyam – Kraken II – Bryell II – Neree – Mabel – Sinbad – Pen Duick II – Eloise II – Raan – Pangur Ban – Johanna Lucretia – Mikara – Ninita – Mowgli – Orana – Iolaire – Mao Ti Toi III

La Coupe de France des Classiques

Portée conjointement par le Yacht Club Classique, l'Association Française des Yachts de Tradition et la Fédération Française de Voile. Ce **trophée international** est désormais remis tous les deux ans au yacht classique ayant remporté une épreuve au large – en alternance entre Atlantique et Méditerranée –

Les lauréats dans l'ordre: Chrisando – Khayyam – Kraken II – Sinbad – Johanna Lucretia – Iolaire

Remerciements particuliers aux bateaux accompagnants et à leurs équipages.

Remerciements au Conseil Général Charente Maritime au Bistrot Paul Bert(Paris),à Brest Evenements Nautiques, au Musée Maritime de La Rochelle, au Royal Cork Yacht Club, au Fowey Royal Yacht Club, avec une mention pour Sophie Fouray - CCI La Rochelle - et son chéri Daniel, pour avoir initié avec brio les tous premiers contacts avec Cork.

Textes by Bruce of Mabel, François on Mao Ti Toï III & Phil of Saba on board Sinbad

Photos: Paul Keal - Romico – Phil of Saba – Philippe Lepage