

YACHT CLUB CLASSIQUE



LA REVUE 2020





Photo : © Monique Bécognée



N°13

YACHT CLUB CLASSIQUE

AVRIL 2020

Editeur : Yacht Club Classique
8 rue de L'Armide - 17000 La Rochelle
www.yachtclubclassique.com

Hier, aujourd'hui et demain
Saison 2019 en images
Du Finistère au cap Finistère
Défi des midships
Shangri-la, le yacht associatif
Résultat Challenge Classique
Paimpol
Programme 2020
Jubilé
Hommage
Chantiers
Environnement
Qu'est ce qu'un marin ?
L'art de la mer
Théâtre et navigation
Quand les Irlandais se font marins
La flotte du Yacht Club Classique
Wet and sea

page 4
page 5
page 14
page 18
page 20
page 22
page 24
page 26
page 30
page 58
page 64
page 68
page 70
page 73
page 74
page 75
page 76
page 86

Directeur de la publication : Pierre-Loïc Chantereau R. de B.
Rédacteur en Chef : Thomas du Payrat
Rédaction : Franck Barrau, Michel Bellion, Pierre Bergot, Laurent et Isabelle Bost, Pierre Loïc Chantereau R. de B., Sylvie David-Rivièreux, Alain Delelis-Fanien, Dominique Duchemin, François Frey, Antoine Gonnet, Patricia Kermel, David Lancry, Björn Larsson, François Le Brun, Olivier Lecomte, William Luret, Ignace Manca, Thomas du Payrat, Christophe Ranger, Eric Sempé, Véronique Villedey, Edouard Vinchot, Bertrand Viriot
Traduction : Jenny & Paul Davies, Catalina du Payrat
Photographie : Monique Bécognée, François Berland, Nicolas Camoisson, Stéphane Claeysens, Christophe Dewavrin, Olivier Drouin, Gildas Hémon, Jakez, Quentin Labail, Alexandre de Lussac, Alain Milbeo, Musée national de la Marine, Catalina du Payrat, Thomas du Payrat, Jean-Michel Roy, Antoine Simon, Yves Suinat, Julien Zajac
Graphisme : Maude Cucinotta
Relecture : Catherine Maruchitc, Céline Poulain et Eric Sempé
Régie publicitaire : Pierre-Loïc Chantereau R. de B.

Prix de vente : 10€

ISSN : 2492-4822 / Imprimerie Chirat

HIER, AUJOURD'HUI ET DEMAIN



© François Monnier

En fêtant cette année ses 300 ans, le Royal Cork nous rappelle que le yachting n'est pas né d'hier. Aujourd'hui le patrimoine des yachts classiques est soigneusement entretenu par des passionnés qui en garantissent la pérennité. Qu'en sera-t-il demain ? The 300th anniversary of the Royal Cork Yacht Club reminds us yachting was not born yesterday. Today the heritage of our classic yachts is sustained by passionate enthusiasts! Who can know what fate awaits them after tomorrow? Este año el Royal Cork Yacht Club cumple 300, una prueba más de la importancia de buscarle nuevos dueños a nuestros barcos clásicos para que este linaje siga

Il y a 300 ans, des armateurs irlandais éclairés créent, à l'embouchure de la Lee, le Royal Cork Yacht Club pour partager leur passion, défendre leurs intérêts, et organiser les premières courses sans autre enjeu que d'assurer le prestige du vainqueur et le plaisir de tous. Cette excellente idée devait par la suite s'étendre sur les côtes anglaises, et largement plus

tard sur le littoral français avec la création en 1838 de la Société des Régates du Havre.

Jusque dans les années soixante, des architectes de grand talent ont discuté avec leur client pour dessiner et construire à l'unité des bateaux de course ou de croisière en faisant appel aux meilleurs artisans et aux techniques les plus élaborées. Ces yachts n'avaient rien de « classiques ». Ils étaient le reflet du meilleur savoir-faire de leur temps.

Quand à la fin des années soixante, la production en série a permis l'accès du plus grand nombre aux joies de la navigation, ces bateaux construits à l'unité sont d'abord devenus ringards, techniquement dépassés, et ont failli disparaître, en même temps que le savoir-faire nécessaire à leur maintenance. Avant que l'on se rende compte de l'exceptionnelle qualité de leur construction et de leur intérêt patrimonial, et c'est à ce moment seulement que ces bateaux deviennent des yachts classiques.

Aujourd'hui, en participant à un programme important et varié de courses, de rallies, de rassemblements, en bénéficiant d'un savoir-faire de chantiers spécialisés tenus par des professionnels jeunes et compétents, les quelque 400 yachts classiques du littoral Manche Atlantique n'apparaissent plus en danger de disparaître à court terme. Mais les risques sont réels à terme.

Demain vont se poser plusieurs questions dont la réponse ne va pas de soi. Le patrimoine des yachts classiques est-il figé, ou saura-t-on y admettre au fil du temps de nouveaux bateaux ?

De nombreux chantiers dédient leur production à des répliques ou à des esprits de tradition, construits en petite série à l'esthétique très réussie. Les admettra-t-on dans la communauté du yachting classique sans en dévoyer les valeurs ? Sont-ce les yachts classiques de demain ?

Des armateurs se font construire à l'unité, en complicité avec un architecte, un bateau bénéficiant du meilleur de la technologie disponible. Doit-on reconnaître qu'ils ne sont rien d'autre que la suite de l'ambition très ancienne de faire le mieux possible avec les techniques disponibles, et que si Fife avait

connu le carbone il l'aurait à tout coup choisi pour ses bateaux ?

Ceci pose en réalité la question de savoir ce que la communauté de belle plaisance souhaite privilégier pour l'avenir : la rareté ou l'esthétique ? Le Yacht Club Classique a vocation à initier et animer ce débat, ouvert à tous.

Une autre question tout aussi importante concerne l'accès des jeunes générations aux joies et contraintes de la navigation sur des yachts classiques. La génération actuelle a une pratique de la mer largement différente et trop souvent une indifférence à la préservation de ce patrimoine. La notion de propriété paraît moins évidente pour ceux à qui sont proposées de multiples possibilités de naviguer autrement qu'en étant soi-même armateur.

Avec *Shangri-La*, le Maïca armé par le Yacht Club Classique pour embarquer de jeunes équipiers, nous faisons un grand pas pour notre club, mais un petit pas pour la communauté. Il est à espérer que d'autres initiatives du même type partout sur le littoral renforceront la possibilité d'accueillir à bord les plus jeunes et de transmettre ainsi notre passion.

Enfin il est à craindre que les pesanteurs économiques rendent la propriété d'un bateau classique insurmontable par les budgets familiaux sollicités par ailleurs de multiples façons. C'est là que la copropriété est un outil efficace pour partager les coûts et les contraintes de toutes sortes, et retrouver un plaisir plus serein pour naviguer sur une belle unité. Elle est donc à encourager.

Débattre du choix des classiques de demain, accueillir à bord, mieux et plus souvent, les jeunes générations pour leur transmettre notre passion, encourager la copropriété, voilà trois enjeux majeurs pour l'avenir du patrimoine des yachts classiques. Sur ces trois thèmes la communauté de belle plaisance pourra compter, comme depuis 15 ans, dès aujourd'hui et pour demain, sur l'engagement et le dynamisme du Yacht Club Classique.

Pierre Loïc Chantereau R. de B.
Président du Yacht Club Classique



© Thomas du Payrat

Le Chassiron TM12 est dû au crayon de Maria Humblot ; Sylphide (1969) s'est refait une beauté pour son 50e anniversaire

M I S E
E N
B O U
C H E



VIVEZ L'EXPERIENCE
ROCHELAISE

Dans un cadre unique :

- Un bassin réservé aux yachts classiques
- Des avantages tarifaires
- Un partenariat avec le Musée Maritime
- Un réseau de professionnels de qualité











VOILES DE LA CITADELLE

Accueil magnifique et conditions de vent idéales font des Voiles de la Citadelle une épreuve de choix pour les équipages classiques

RENDEZ VOUS DE LA BELLE PLAISANCE



© François Berland

Soleil, mer belle et langoustines, la recette gagnante des Rendez-vous de la Belle Plaisance



© François Berland

10^e ÉDITION
**LES VOILES
 DE LA CITADELLE**
 RÉGATE YACHTS CLASSIQUES





La Classic Channel Regatta offre de belles chevauchées sous spi, ce ne sont pas Lulotte (Swan 55, 1972) et Lasse (Anker 1940) qui nous contrediront



© Gildas Hémon-Krups.com



Marguerite (Sergent 1958) coque verte et Griffon (Admiral, Lemaire 1967) coque bleue se contrôlent au départ de la Coupe des 2 Phares Patrick Schnepf



© Gildas Hémon-Krups.com



Un Bélouga joue dans la houle en face des Sables d'Olonne



© Julien Zajac



© Y.Suimat

Métriques, quillards de sport et classiques se croisent devant la plage des Dames



L'Art et la science des voiles

TRIM

COMMENT FONCTIONNENT LES ÉLÉMENTS D'UN BÂTEAU

NAVIGUEZ+

LA GRANDE TECHNIQUE

Éditions Zeraq

contact@zeraq.fr www.zeraq.fr



© Y.Suimat



© Y.Suimat



© Thomas du Payrat

Escale à Saint Martin de Ré et départ au soleil levant pour la Coupe Atlantique du Yacht Club de France / Trophée Harlé

RALLYE DES MONTAGNES QUI NAVIGUENT



© Thomas du Payrat

Chaque année, les guides de Saint Gervais Mont-Blanc descendent de leur montagne pour affronter les vagues de l'Atlantique

VOILES DE LÉGENDE



© Jean-Michel Roy

Les Pen Duick animent la baie de La Baule durant les Voiles de Légende

Trois femmes artistes exposent à bord de nos yachts classiques et au sein de la Maison du Yacht Club Classique lors des Journées Européennes du Patrimoine



JOURNÉES EUROPÉENNES DU PATRIMOINE

DU FINISTÈRE AU CAP FINISTERRE

Cette fois, cap au sud, certains bateaux larguent les amarres du port de Douarnenez dans le Finistère, à la pointe de la Bretagne, pour le Cap Finisterre, province de la Corogne, région de la Galice, en Espagne.

Our annual rally rounded Pointe de Bretagne, Finistère in France and also Cape Finisterre, the western-most point of Galicia.

Boats cast off moorings in the port of Douarnenez in Brittany, for A Coruña, region of Galicia, in Spain. Then on South to the Southern Rias.

Cada 3 años los veleros del Yacht Club Classique visitan a Galicia

D'autres quittent le port de Lorient, de la Rochelle ou des Sables d'Olonne. Situation côté classique : les cotres, yawls, sloops, ketchs et goélette ont rempli leur cambuse, les équipages se sont rassemblés, parfois au dernier moment, la tension monte, l'effort est à l'unisson ... ho hisse ! La grand-voile et la trinquette prennent le vent, parés à traverser le fameux golfe de Gascogne avec une seule idée, tous se retrouver à la Corogne pour une semaine de rallye en Galice entre bateaux classiques.

Normalement il faudrait trois jours et deux nuits pour rejoindre la rive sud avec un vent de sud-ouest entre 10 et 20 nœuds peu favorable, de plus le vent se calme pour disparaître complètement ce qui nécessite de mettre le moteur afin d'aborder la côte avant le mauvais temps qui s'annonce dans les heures



© Thomas du Payrat

Niñita et Notre Dame des Flots au mouillage devant l'île de Ons

qui suivent. *Ilaria* dépanne *Griffon* en gazole et nous arrivons presque tous ensemble avant que le vent monte et que la mer se déchaîne. Nous voilà bloqués à quai, bien amarrés pendant deux jours. L'équipage de *Kraken II* arrive, lui, le lendemain, contre vents et marées, épuisé et téméraire.

Les marins dessalés sont ravis de se retrouver au bar Real Club Náutico de La Coruña pour raconter leurs aventures respectives et se revoir. Les deux jours sont mis à profit pour s'inviter de bateaux en bateaux mais aussi pour découvrir cette belle ville qui rayonne de concerts et d'animations en tous genres. Les papilles se régalaient de tapas et de cervezas. Tous profitent pour se dégourdir les jambes en se baladant sur des belles falaises ornées d'art contemporain comme ces menhirs troués de fenêtres, la corne de brume, les plages, la rose des vents géante, sans oublier la Tour d'Hercule. Il s'agit là du plus vieux phare encore en activité dans le monde. La tour construite au premier siècle par les Romains succède à un édifice d'origine celtique. Elle est située sur un cap face à l'Atlantique, dominant l'entrée de la ria donnant sur le port de

la Corogne. Outre sa fonction maritime, le phare était également utilisé pour surveiller la ville. La légende raconte que les habitants demandèrent l'aide d'Hercule pour combattre un géant qui effrayait la population. Il le vainquit finalement après un dur combat qui représente le dixième de ses célèbres 12 travaux. Le héros enterra alors la tête du géant et lui construisit un tombeau surmonté d'une torche : la Tour d'Hercule.

Nous quittons enfin le port anciennement gardé par un joli Castelo dont la visite reste mémorable par sa collection de pièces antiques et notamment une barque très ancienne bien reconstituée.

Un jour et une nuit (100 milles) de navigation vers San Vicente do Mar. Comme ils ont fière allure nos yachts classiques, et comme le décor leur correspond ! Merci à l'accueil du port qui réceptionne les uns derrière les autres des bateaux qui accostent à une heure très tardive. Le paysage est magnifique, de belles roches oranges et rondes bordent les plages de sables fins, plus ou moins grossiers par endroit, nous



© Patricia Kermel

Art contemporain à la Corogne



© Thomas du Payrat

Gregauou (1965) sous spi dans la ria de Pontevedra



rappelant parfois la Corse mais avec une ambiance espagnole. La journée suivante, nous avons le plaisir de visiter une salaison de sardines à l'ancienne près de O'Grove, joli musée et bonne découverte gustative. L'endroit se trouve dans un écrin de verdure qui se reflète dans une rivière claire et peu profonde.

Sur le quai, des femmes vendent de très jolis colliers de coquillages. Tous vêtus de notre beau polo vert, nous remontons la rivière Ulla sur une vedette touristique, passons à côté de radeaux à moules, et, justement, l'équipage à la bonne idée de nous en servir au moment où une petite faim se faisait sentir ... un délice ! Un bus emmène ensuite les plus paresseux à Santiago de Compostelle alors que les courageux choisissent de terminer à pied les derniers kilomètres qui nous mènent jusqu'à l'église des étrangers, près de la cathédrale. On peut alors voir un prêtre remettre le passeport du pèlerin à une assemblée de marins respectueux et amusés.

Navigation vers Baiona, 20 milles jusqu'à ce fort entouré de remparts où une promenade nous permet d'admirer un joli coucher de soleil depuis le Parador avant d'apprécier le dîner du célèbre Monte Real Club de Yates.

Le lendemain navigation vers Vigo où un chaleureux accueil nous attend au chantier naval Lagos. Un film sur l'histoire du chantier révèle avant tout une belle histoire de famille, nous plonge dans une ambiance d'autrefois par les couleurs sépia, la musique et les costumes de la belle plaisance. La journée se prolonge par la visite de la vieille ville en bus : ruelles et vues panoramiques finissent par nous charmer. Certains, inspirés par l'ambiance portuaire de Vigo, se sentent l'âme d'appliquer une petite touche de vernis ou terminer un petit bricolage. Il y a toujours à faire sur ces bateaux.

En marin qui se respecte, l'apéritif est un moment à ne pas manquer. Après *Rouvelon* (1962) c'est le tour *d'Illaria* (1967), juste avant la projection de 20 000 lieues sous les mers en version 1955 avec Kirk Douglas, en hommage à Jules Verne qui situe une partie de l'action à Vigo.

Retour à San Vicente do Mar via les Iles Ons où certains en profiteront pour se baigner, puis déjeuner sur l'île toujours dans la bonne humeur. Le soir, un cocktail accueille ceux qui participeront à la Regata das Illas Atlanticas. D'autres, pour raison de météo, devront partir plus tôt que prévu affronter le Golfe de Gascogne. Tard dans la nuit, on entendra les chants de marins ... Kenavo !

Patricia Kermel



Escale à Vigo



© Christophe Devavrin



PROFITEZ D'EMPLACEMENTS
DISPONIBLES
DANS LE MORBIHAN ! ▶



16 PORTS · 16 ESCALES · 11 000 PLACES
MANUTENTION - STOCKAGE - SERVICES POUR L'ENTRETIEN -
WWW.COMPAGNIEDESSPORTSDUMORBIHAN.COM

Compagnie
des
PORTS DU MORBIHAN



DÉFI DES MIDSHIPS



© François Berland

Partager le goût de l'excellence avec les jeunes générations

Sharing the taste for excellence with the younger generations: Students from all the best schools and universities are invited to come sail on our classic boats!

Aprovecha esta oportunidad única; Ven a navegar en barcos clásicos con estudiantes de las mejores escuelas y universidades!

Au cœur même de sa vocation, le Yacht Club Classique déploie des efforts constants pour s'ouvrir aux jeunes générations, et partager avec elles le goût de la navigation sur les bateaux classiques, les valeurs et l'art de vivre qui l'accompagnent.

Il s'agit de faire découvrir les joies et les exigences de la navigation sur les bateaux de patrimoine, et de contribuer à leur préservation en transmettant la passion de ce mode de navigation à ceux qui pourront, nous le souhaitons, devenir les « keepers » de ces bateaux classiques dans les années futures.

Le Yacht Club Classique met ainsi en œuvre deux dispositifs complémentaires. Son yacht associatif *Shangri-La*, un *Maïca* de belle facture, embarque de jeunes équipiers tout au long de la saison. Et le Défi des Midships réunit, chaque année, les étudiants des Grandes Ecoles et Universités

L'idée est d'accueillir sur un plan d'eau chaque fois différent les étudiants des grandes écoles et universités

invités par leur armateur à être embarqués sur un yacht classique le temps d'un week-end de compétition.

Et surtout de convivialité.

Cette manifestation n'a pas d'équivalent ailleurs dans le monde, et connaît un engouement réel auprès des étudiants, équipiers confirmés ou non, ravis d'embarquer sur des bateaux dont ils croyaient l'accès réservé à leur propriétaire.

Compétition, certes, mais aussi vrais moments de partage entre les écoles qui participent et les armateurs et skippers qui les accueillent.

Après Brest, La Rochelle, Port-Louis, Bénodet, Port-Louis, Les Sables d'Olonne, la septième édition du Défi des Midships lèvera à nouveau l'ancre en baie de Lorient le week-end de la Pentecôte, du 29 mai au 1^{er} juin 2020. On y retrouvera une vingtaine de yachts classiques mis aimablement à disposition par leur armateur, pour deux journées d'entraînement et de compétition.

Avec une seule interrogation : qui succèdera en 2020 à Centrale-Supélec, gagnante l'année dernière sur Rouvelon ?

Et une certitude : le yachting classique sera, lui, toujours gagnant dans cette belle manifestation !

Pierre Loïc Chantereau R. de B.
Président du Yacht Club Classique



© François Berland

*Des conditions musclées à bord de *Thalamus* (1964) pour le Défi des Midships 2019*



CHACUNE
DE NOS REALISATIONS
EST UNIQUE

FRANCK ROY
Sailing Spirit

PLUS
DE 20 ANS
DE PASSION

contact@cnfr.fr

www.cnfr.fr

SHANGRI-LA, LE YACHT ASSOCIATIF DU PARTAGE AVEC LES JEUNES GÉNÉRATIONS

On le sait, l'un des objectifs majeurs du Yacht Club Classique est son ouverture vers les plus jeunes générations. Le yachting classique souffre en effet d'une image, d'ailleurs assez fautive, d'activité réservée aux gens aisés et plutôt âgés.

With 1962 Shangri-La, the Yacht Club Classique offers an opportunity to sail this classic to the younger generation, and hopes to capture their interest

Botado en 1962, el velero Shangri-La es más viejo que los jóvenes que navegan a su bordo. Una manera más para el Yacht Club Classique de atraer a la nueva generación.



LA QUESTION

Précisons tout de suite que cette réputation est largement erronée sur la façade Manche Atlantique. En effet beaucoup de nos armateurs, et notamment ceux des plus petits bateaux, disposent souvent de moyens modestes, ce qui ne les dissuade pas de consacrer par passion une part importante de leurs loisirs à l'entretien de leur bateau.

En revanche la question de l'âge moyen des armateurs et des équipiers est une question réellement préoccupante pour l'avenir. Le patrimoine des yachts classiques est en effet pour l'essentiel la propriété d'une génération d'armateurs dont la moyenne d'âge est en phase avec l'âge des yachts.

La question se pose donc de savoir quelle sera la génération qui assumera dans l'avenir la charge du maintien de ce patrimoine.

Pour ce faire il est indispensable d'embarquer le plus possible de jeunes équipiers pour leur faire découvrir à la fois les joies et contraintes de la navigation sur un bateau de patrimoine, et leur donner le goût de la préservation de ces bateaux.



Shangri-La en baie de Quiberon en 2005

LE DEAL

Un accord a donc été passé entre le Yacht Club Classique et un propriétaire de yacht classique de belle facture, qui sait ne plus pouvoir naviguer autant qu'il le souhaiterait mais qui ne se résout pas pour autant à céder son bateau.

Voilà donc le Yacht Club Classique en charge du Maïca *Shangri-La*, capable, outre le chef de bord bénévole, d'embarquer à chaque sortie 4 jeunes équipiers venant découvrir la mer.

Basé au Musée Maritime de La Rochelle, le Maïca géré par le Yacht Club Classique propose dès cette saison 2020 des sorties en mer à la journée, des embarquements pour les différentes courses du championnat classique, des invitations à participer aux rallies hauturiers, et d'une manière générale une participation à toutes les activités sur l'eau organisées ou labellisées par le YCC.

Seront embarqués en priorité des équipiers néophytes de moins de 25 ans, quels que soient leur origine sociale, leur niveau de formation, leurs compétences en voile.

Voilà donc qui est au cœur de la vocation du Yacht Club Classique : faire découvrir la mer à ceux qui n'ont pas jusqu'ici eu la chance d'en profiter.

En espérant, mais nous en sommes quasi certains, qu'ils en prendront goût et deviendront des équipiers réguliers de toute la flotte des yachts classiques.



© Droits réservés

LE BATEAU

Shangri-La est un Maïca, série de haute réputation dessinée par le cabinet Illingworth & Primrose (voir les articles qui sont dédiés à ces architectes plus loin dans ce numéro). Rapide et sécuritaire, le bateau est en mesure de réaliser de belles performances lors du CCMA de la saison 2020.

Sorti en 1962 des chantiers CMN à Cherbourg, construit en bois moulé comme la plupart des Maïca, *Shangri-La* est parfaitement adapté à la découverte des joies de la mer.

- Longueur : 11,06 m
- Maître bau : 2,77 m
- Surface de voile au portant : 91 m²
- Tirant d'eau : 1,77 m
- Lest : 2,35 t de plomb

COMMENT EMBARQUER ?

C'est très simple, prenez directement contact, par mail ou par téléphone, avec le secrétariat du Yacht Club Classique :

secretariat@yachtclubclassique.com

Fixe +33 5 46 50 02 75

Mobile + 33 7 87 37 37 44

Le programme de la saison 2020 de *Shangri-La* est en ligne sur www.yachtclubclassique.com

Eric Sempé



Institut Maritime de Prévention, Fonds Jacques de Thézac / Abris du Marin - Collection Musée départemental Breton.

L'Œuvre et l'Almanach du Marin Breton : 120 ans de solidarité et d'action sociale envers les familles de marins !

Il y a 120 ans, Jacques de Thézac affirmait son idéal de générosité en créant l'Almanach du Marin Breton et en lançant dès 1900, sur l'île de Sein, son premier Abri du Marin. Son action envers les marins se développait alors avec l'aide de nombreux contributeurs, dans une discrétion totale : « On peut faire le bien, il est inutile de le dire ». Au-delà de son action moralisatrice et éducatrice, il souhaitait apporter aux marins les connaissances essentielles de navigation et partager les nombreuses découvertes du début du XX^{ème} siècle à travers la publication de l'Almanach, dans un langage compréhensible de tous. Ses successeurs ont, un siècle durant, continué sans relâche son action avec le même souci de réserve.

L'action sociale : un objectif majeur méconnu, une action concrète et palpable

L'Œuvre du Marin Breton vient en aide aux marins ainsi qu'à leur famille en difficulté financière, en leur accordant des prêts d'honneur sans intérêt ou des dons. Les dossiers les plus critiques sont transmis par les assistants du Service Social Maritime (SSM) qui accompagne les marins. **En dix ans, 726 familles ont pu compter sur des aides remboursables pour un montant total de 640 000 €.** Sur la même période 495 dons ont été accordés pour un montant de **101 290 euros**. En 2019, l'association a pu faire plus de **9 000 € de dons** et attribué à plus de **45 familles** des prêts d'honneur sans intérêt pour plus de **40 000 €**.

Fidèle à l'esprit de Jacques de Thézac, l'Œuvre du Marin Breton poursuit son action sociale en relation étroite avec le Service Social Maritime et aide à faire face à des situations difficiles croissantes, inhérentes aux périodes économiques tendues.

L'Almanach du Marin Breton, un incontournable mais aussi un achat solidaire !

120 éditions plus tard, l'Almanach du Marin Breton regroupe toujours, avec succès, les informations nautiques nécessaires à la navigation professionnelle ou de plaisance : météo, annuaire des marées, radionavigation, livre des phares et feux, descriptions et contacts de près de 350 ports, textes officiels. Il constitue un ouvrage réglementaire indispensable à bord de chaque bateau. Les ressources issues de sa diffusion contribuent en totalité à l'action sociale de l'Œuvre du Marin Breton. La création d'un fonds de dotation du Marin Breton viendra renforcer les moyens et les actions sociales et culturelles à destination de la communauté maritime.



CONTACTS ŒUVRE DU MARIN BRETON :

Dominique Raoul, président : 06 80 17 10 70

Frédéric Audrézet : 02 98 44 06 00



RESULTATS CHALLENGE CLASSIQUE MANCHE ATLANTIQUE 2019

Le Challenge Classique Manche Atlantique est un circuit de régates de yachts classiques créé, promu et organisé par le Yacht Club Classique

Created, promoted and organised by the Yacht Club Classique, the Challenge Classique Manche Atlantique is an annual sailing championship for classic boats competing in the regattas in our region

El Challenge Classique Manche Atlantique es un campeonato de veleros clásicos creado, promocionado y organizado por el Yacht Club Classique



Théodolinda (Cornu 1954)

DU PLAISIR DE NAVIGUER SUR THÉO

Posséder un joli voilier c'est agréable, Naviguer dans le Pertuis c'est délectable, Mais régater ! c'est un plaisir inégalable. Quand on gagne une course, on est heureux, bien sûr. Mais quand on en gagne deux, et trois, et quatre... et qu'à la fin de la saison, au Club, on vous remet coupes rutilantes, beaux livres, fioles de cognac, plaques gravées, et une demi-coque magnifique pour commémorer l'exploit, les sentiments se bousculent : surprise, fierté, et une très grande joie. Enivré par l'euphorie de la victoire de la première régate, enthousiasmé par les succès dans les suivantes, on découvre alors la joie de naviguer pour le palmarès. Il est vrai que chaque yacht classique renferme une âme et une ambiance particulière. Sur *Théo*, on navigue lentement, on retourne aux sources, à l'authentique. A bord, pas de cuisine, pas de WC, et surtout ces terribles winches à bringueballe. Les couchettes, qu'on peut dire écolo-compatibles, sont faites de reliquats de bouchons de champagne, un bon présage pour les victoires.



© François Berland

TROPHÉE FRANÇOIS SERGENT	HARLEKIN
TROPHÉE HARLÉ	ROUVELON
TROPHÉE FERNAND HERVÉ	ROUVELON (GRAND RATING) SYLPHIDE (PETIT RATING)
COMITÉ DES COUPES DE BRETAGNE	1 KRAKEN II 2 ROUVELON 3 PANGUR BAN
COUPE OSTREA	1 PANGUR BAN 2 ROUVELON 3 SYLPHIDE
COUPE D'ARMORIQUE	1 BIENE 2 HARMONIE 3 LOUP ROUGE
CCMA ÉQUIPIERS	1 MALORIE AUDUREAU 2 GWENAËL FURET 3 JACQUES MADELON
CCMA CLASSE 3	1 SAÏDA 2 PERSÉPHONE 3 VIRGULE
CCMA « PETITS RATINGS »	1 SYLPHIDE 2 DIOGÈNE 3 THEODOLINDA
CCMA CLASSES 1 & 2	1 GRIFFON 2 PANGUR BAN 3 KRAKEN II

Fournisseur de Bois et Panneaux contreplaqués pour la construction et la rénovation de bateaux classiques

Partenaire de la construction de l'Hermione

www.rullier.fr



FLEXITEEK 2G™

COOLER - LIGHTER - BETTER

BONAVENTURA YACHTING

FLEXITEEK

BONAVENTURA YACHTING, distributeur officiel de la marque FLEXITEEK, s'est acquis la confiance de nombreux propriétaires, professionnels et constructeurs de bateaux pour son savoir-faire et sa qualité. Tous nos revêtements de ponts sont assemblés sur mesure, en Flexiteek 2G™ et selon vos exigences.

SAS BONAVENTURA YACHTING - FLEXITEEK ATLANTIQUE
contact@bonaventura-yachting.fr - www.bonaventura-yachting.fr - +33(0)6 34 60 46 84

DIRECTeek

Le spécialiste du teck de Birmanie

DISTRIBUTEUR FRANCE

Teakdecking Systems®
"The Professional's Choice"

WEST SYSTEM

- Lattes de pont, fougères et avivés
- Placages et contreplaqués
- Panneaux jointés, caillebotis et plateaux de table
- Produits d'entretien et de collage

www.directeck.fr +33 (0)4 73 91 24 97 serviceclient@directeck.fr

PAIMPOL

Des goélettes islandaises aux yachts vernis, Paimpol maintient sa tradition d'accueil en devenant base classique
Since the Golden era of the fishing schooners, to today's varnished yachts, Paimpol has been welcoming sailboats of all types
El puerto de Paimpol tiene una gran tradición, desde las goletas de pesca en los grandes bancos, a la nueva base clásica para nuestros barcos

UN PATRIMOINE HISTORIQUE ET NATUREL EXCEPTIONNEL

En juillet 2019 une convention tripartite signée entre la Mairie, le Cercle Nautique de Paimpol et le Yacht Club Classique a permis de faire de Paimpol une nouvelle base classique en Bretagne Nord. Ce port sécurisé et fiable par tous les temps, enchâssé au milieu de la ville, est prêt pour accueillir une flottille de bateaux classiques. Les Paimpolais et les touristes de passage auront en

permanence sous leurs yeux ces bijoux historiques aux lignes fines et élancées, aux finitions parfaites, aux accastillages en bronze et vernis rutilants. Conçus pour la régates ou la croisière, construits pour certains il y a près d'un siècle, ces yachts sont pour la plupart parfaitement entretenus et font perdurer un certain art de vivre. La capitainerie et le maître du port sauront apporter, aux armateurs, leur sens marin de l'hospitalité et leur dévouement. Le passé maritime de Paimpol plaide pour un savoir-faire reconnu dans la construction et l'armement de navires de pêche voguant vers l'Islande et Terre Neuve, vers la grande pêche dangereuse dans ces régions froides où les étés n'ont plus de nuits. Aujourd'hui, des entrepreneurs, des chantiers navals et des fournisseurs d'accastillage compétents sont prêts à relever le défi pour apporter des solutions aux armateurs de bateaux classiques. En toute sécurité, les armateurs de classiques qui le souhaitent peuvent faire de Paimpol leur base de repli hivernal et leur base de départ pour leurs



Jour de régates à Paimpol

navigations estivales. Que ce soit en Manche vers les Iles Anglo-normandes, la côte anglaise ou vers le joyau de la côte du Goëlo : l'île de Bréhat. A moins qu'ils ne partent sur les traces des grands navires de pêche, vers les destinations historiques au cours desquelles se sont mélangées joies et peines.

UN PROGRAMME D'ANIMATIONS BIEN REMPLI

Depuis la fin 2019, neuf bateaux classiques sont venus s'amarrer à Paimpol et peuvent profiter des animations de ce port au milieu de la ville. Au mois de juillet 2020, en même temps que la Fête des Vieux Gréments animera les quais, le Rallye Manche Ouest organisé par le Yacht Club Classique, rassemblera dans le port de Paimpol, une quinzaine de bateaux classiques en provenance de Douarnenez. Monsieur le Maire est d'ailleurs annoncé sur un yawl au passé riche et prestigieux. Un tour de l'île de Bréhat est prévu, ainsi que diverses activités locales et typiques. Paimpol reste fidèle à ses capacités d'accueil chaleureux et sincère. Nul doute que toutes ces réjouissances animeront le port pendant le weekend du 24-27 juillet et laisseront de bons souvenirs aux armateurs, aux équipiers et aux touristes friands et avides de rêves du large. En 2021 c'est la Classic Channel Regatta organisée par les Anglais qui remplira le port d'une centaine de bateaux classiques. L'équipe locale est déjà prête et motivée pour réussir cette belle fête internationale des classiques. Tranquillement mais activement le port de Paimpol prend sa place dans la sphère des Classiques.

Dominique Duchemin



Diogène (Amiet 1963) et Thalamus (Sergent 1964)

CONCOURS PHOTO 2019



© Debassish Dey

PAIMPOL BASE CLASSIQUE EN BRETAGNE NORD

Paimpol, **port de caractère** et d'histoire, est une escale incontournable sur le littoral nord Breton. Situé au **cœur de la ville**, le port vit tout au long de l'année. En toutes saisons, on y trouve commerces, restaurants, cafés ou lieux de convivialité à **deux pas des pontons**. Tous les services y sont à disposition avec **une capitainerie et une maison des plaisanciers**, son **Cercle Nautique** de Paimpol. Alors pour trouver animation ou repos, aventure ou détente, découverte ou ravitaillement, profitez de Paimpol, **la Perle de la côte nord**

Pour en savoir plus :
 Port de Paimpol 02 96 20 47 65 port-plaisance@ville-paimpol.fr et le CNPL 06 47 32 28 05 cercle-nautique-paimpol.bzh

OÙ ADMIRER DES BATEAUX CLASSIQUES PENDANT LA SAISON 2020 ?

RALLYE ET RASSEMBLEMENTS

Pour les équipages qui préfèrent se rencontrer hors de toute compétition, partager de bons moments et découvrir de nouveaux plans d'eau.

01/05
J U I L
Fécamp Grand'Escale
Fécamp

30/02
J U I N
J U I L L
Celtique Classique
Bénodet / Scilly / Cork / YCC

11 / 13
J U I L
Celtique Classique
Cork / Dartmouth / YCC

17/24
J U I L
Rallye Manche Ouest
*Douarnenez / Camaret /
Aber Wrac'h / Trébeurden /
Lézardrieux / Paimpol / YCC*

/ 03
A O Û T
Voiles de tradition
Pornic / YCRO

29 / 30
A O Û T
Voiles de Bretagne
Douarnenez / SRD

17 / 18
O C T
**Régade des montagnes
qui naviguent**
La Rochelle / YCC

Where can you spot classic boats in 2020?
¿Vengan a ver a nuestros barcos clásicos en 2020!

CHALLENGE CLASSIQUE MANCHE ATLANTIQUE

Pour un championnat intense, 9 épreuves dont le calendrier peut être couru dans sa totalité.

25/26
A V R
Mise en Bouche
La Rochelle / YCC

06/07
J U I N
Voiles de la Citadelle
Port-Louis / SELLOR + SNL

20/21
J U I N
150 Milles de l'AYC
Port-Louis - Bénodet / AYC

27/28
J U I N
Rendez-vous de la Belle Plaisance
Bénodet / YCO

14/15
17/22
23/27
J U I L
Celtique Classique
Dartmouth / Camaret / YCC
Douarnenez / Santander / YCC
Santander / La Rochelle / YCC

05/09
A O Û T
Voiles de Légende
La Baule / YCLB

05/06
S E P T
**Coupe Atlantique YCF /
Trophée Fernand Hervé**
La Rochelle / YCF + YCC



© François Berland

29/01
M A I
J U I N
LE DÉFI DES MIDSHIPS
Port-Louis / YCC

La seule régata au monde pour étudiants sur voiliers classiques. Pour assurer la promotion du yachting classique auprès des jeunes générations, et pour recruter de jeunes équipiers pour la suite de la saison.

LES RÉGATES LOCALES

Pour ceux qui souhaitent régater à proximité de leur port d'attache. Des régates dans tous les bassins du littoral Manche Atlantique

25/26
A V R I L
Mise en Bouche
La Rochelle / YCC

20/24
M A I
Voiles Classiques du Morbihan
Quiberon / Port-Haliguen / YCQ

06/07
J U I N
Voiles de la Citadelle
Port Louis / SELLOR-SNL

20 / 21
J U I N
Voiles de la Saint Jean
La Rochelle / YCC

20/21
J U I N
Régates des Zèbres
Saint Malo / SNBSM

27/28
J U I N
Rendez-vous de la Belle plaisance
Bénodet / YCO

30/02
J U I L
A O Û T
Noirmoutier Classique
Noirmoutier / CVBC

01/02
A O Û T
Les Sables Classique
Les Sables d'Olonne / SNS

COURSES CROISIÈRES

Pour les amateurs de traversées plus longues, de quarts de nuit.

22 / 23
J U I N
Les 150 Milles de l'AYC
Port Louis - Bénodet / AYC

14/15
17/22
23/27
J U I L
Celtique Classique
Dartmouth / Camaret / YCC
Douarnenez / Santander / YCC
Santander / La Rochelle / YCC

15/17
J U I L
**Coupe des 3 phares -
Patrick Schnepf**
*Douarnenez / Santander /
La Rochelle / YCC*

05/09
A O Û T
Voiles de Légende
La Baule / YCLB

15/16
A O Û T
Trophée Marin Marie
Saint Malo / SNBSM

A V E N I R
A O Û T
Voiles Classiques de Deauville
Deauville / DYC

12/13
S E P T
Larmor / Belon
Larmor Plage / Le Belon / SNL

A V E N I R
S E P T
Classique Virginie Herriot
Le Havre / SRH

05/06
S E P T
**Coupe Atlantique YCF -
Trophée Fernand Hervé**
La Rochelle / YCC

19/20
S E P T
**Régate des 2 Tours -
Trophée Harlé**
La Rochelle / YCC

NAVIGUER DANS LE SUD DE L'IRLANDE

Conseils et coups de cœur d'un pratiquant passionné, habitué des lieux depuis plus de quarante ans

A guide to sailing the South coast of Ireland with local Glénans base founder Ignace Manca, who has a 40 year familiarity with the region
Navegar el Sur de Irlanda: nuestro experto Ignace Manca comparte sus destinos favoritos

« Ils partent quand tes amis ? Parce que là-bas, l'automne commence le 14 juillet ! » Telle fut la première réaction d'Ignace Manca. Nous venons de lui demander de nous faire partager son expérience, plus que quarantenaire, des plans d'eau, mouillages et autres pubs irlandais. Ignace est un ancien chef de base des Glénans. Il a participé, dans les années 1977 à 1980, à l'ouverture des trois annexes de l'école de voile française sur le territoire de la verte Erin. Pour ce faire, il a commencé par convoier des Mousquetaires et des Cavales depuis le Sud Finistère. C'est pourquoi il serait tenté de dire que quand on part de Bénodet, l'Irlande commence aux Scilly, de la même manière qu'en train, la Bretagne commence à Montparnasse et les Hauts de France à la gare du Nord. Partant de Brest, un marin doit en effet aligner 250 milles. Lui suggère de couper la poire en deux et de s'arrêter d'abord dans le petit archipel paradisiaque à l'extrémité de la Cornouailles anglaise. Ensuite, il reste 130 milles pour atteindre Kinsale.

Le choix de ce port obéit à une double logique. D'abord, c'est une des rares marinas du pays. Ensuite, il se situe vers l'est du pays. Or, avec les régimes dominants de vent, qui sont en juillet et août, orientés Ouest-Nord-Ouest, mieux vaut, pour le reste de la croisière, être au près pour remonter progressivement vers l'Ouest. Pourquoi dans ce sens ?



Parce que c'est là que le meilleur est à venir. Or, quand on est sous spi, on est tenté de longer de loin les falaises et de passer à côté de merveilles cachées. Elles sont derrière la roche. Il faut aller les chercher, en partant à la rencontre d'anfractuosités qui sont autant de portes d'entrée à de petits paradis sous formes de sortes d'abers, de sounds et autres plans d'eau protégés.

« Les falaises sont saines, rassure Ignace. On peut les approcher à les toucher. Elles font penser au Toulinguet ou à Morgat, en plus sombre toutefois, car elles sont basaltiques. Derrière les passes, vous avez des paysages comparables à l'Aber Benoît. Vous naviguez entre deux troupeaux de vaches. Vous avez ainsi les deux couleurs de l'Irlande : le vert des prairies et le noir des falaises. »

« Dans mon cœur, poursuit le navigateur, Kinsale est la plus belle entrée en matière de l'Irlande du Sud. L'ouverture dans la falaise ne mesure pas plus de 200 mètres. Il ne faut pas hésiter à la passer. Le courant est toujours dans l'axe. Ensuite, il faut poursuivre à l'intérieur pendant 1,5 mille. La marina se situe au fond. Mais avant, quelques bouées sont proposées. »
 « De toute façon, prévient-il, pour le reste de la croisière, il y a intérêt à être préparé à gonfler souvent l'annexe. C'est souvent la seule manière d'accéder aux pubs, heureusement nombreux dans le pays et toujours ouverts. »

Oui mais quand même, préconiser de tirer des bords ! Il est a priori plus confortable de tabler sur des vents qui vous amènent au portant à la destination qu'on s'est choisie ! « A ceci près, objet

Ignace, que les vents de Sud-Ouest peuvent lever des vagues énormes en provenance de l'Atlantique. Elles ont roulé pendant des centaines de milles sans avoir rencontré la moindre résistance. »

Des creux de dix mètres peuvent faire office de comité d'accueil. Ajoutez la fréquente absence de visibilité, du fait de ce mélange, spécialité locale, de perles de pluie, de brouillard et d'iode en suspension. Bien souvent, la côte n'apparaît qu'à 2,5 milles.

En revanche, une fois à Kinsale, il n'est plus nécessaire d'aligner de longues distances pour savourer les cadeaux de bienvenue que seule l'Irlande est capable d'offrir. Le premier, en direction de l'Est, ne se situe qu'à 7 milles. C'est Courtmacsherry. Il est vrai que le souvenir d'Ignace est très personnel.

La première fois qu'il est entré dans la petite anse, c'est en suivant un marin pêcheur qui les avait guidés grâce au sillage de son bateau de pêche de 12 mètres qu'il maniait seul. Après leur avoir montré une bouée de mouillage, il leur crie : « See you at the pub ». Chose dite, chose faite. Les pintes s'entrechoquent, se vident, se re-remplissent. L'équipier d'Ignace lance un peu légèrement : « Si vous voulez, vous nous rejoignez à bord ». Il ne pensait pas si bien dire.

Alors que les deux Français avaient regagné leur couchette depuis un bon moment, ils entendent le bruit d'une plate à la godille. Que faire sinon honorer ses engagements. Les bouteilles de vin sont débouchées. A un moment qu'Ignace ne situe plus, c'est le trou noir. Le lendemain, il se réveille, persuadé d'avoir fait un mauvais rêve. Pourtant, il s'est bien passé quelque chose durant la nuit. En attestent les ronds indélébiles laissés sur la carte marine par les ballons de rouge imprudemment posés.



Cela dit, le pub de Courtmacsherry est toujours aussi génial. Mais l'anecdote suggère deux conseils de marin expérimenté. Quand vous prenez l'annexe, un : le moteur hors-bord est indispensable ; deux : il est impératif de vérifier que ses petits chevaux aligneront le flot et surtout, une éventuelle remontée contre le vent. Car si, à la sortie du pub, un équipage un peu affaibli rate son voilier, il risque d'être inexorablement poussé vers le large par le vent de noroît.

Toujours vers l'Ouest, et de préférence au près, la route conseillée se poursuit par Baltimore, lieu d'implantation de la première base des Glénans, et non loin, Sherkin Island sur laquelle une abbaye détruite offre un spectacle à tirer des larmes d'émotion.

Ensuite, des sauts de puce permettent d'atteindre Schull Harbour, puis après avoir longé Long Island, de faire escale à Crookhaven. Le joli village assure la présence d'un pub épicerie. L'escale suivante au classement des coups de cœur d'Ignace est celle de Bear Island, mais c'est parce que son ancienne école de voile y avait aussi ouvert une base.

A partir de Miren Head, on atteint l'extrémité de la partie Sud de l'Irlande. On arrive sur la côte Ouest. C'est là en particulier que des mers terribles peuvent se former. Après cela, il faudrait encore parler de Glengarrif au fond de la baie de Bantry, où il est impossible de faire escale sans un arrêt prolongé au pub Murphy's à Castletown.

Ignace ne peut que souscrire au projet du Yacht Club Classique d'emmener ses membres dans ces vertes contrées. Mais il conclut comme il a commencé : ses périodes préférées restent quand même celles des mois de mai et juin. A vérifier une autre année !

François Le Brun et Ignace Manca



CASSIOPÉIA

Cassiopéia, un swan 65, sister-ship du mythique vainqueur de la toute première withbread.

CLASSIC SAILING YACHT

Designer: Sparkman & Stephens

contact@location-swan65.com

Crédit photographique : Fly pictures

CASSIOPÉIA

SWAN 65

LOCATION EN MEDITERRANÉE PENDANT TOUTE LA SAISON 2020

www.location-swan65.com

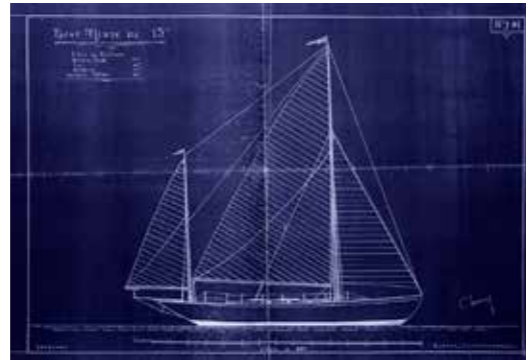
1930

Flèche et fortune carrée, bout-dehors et queue de malet : variations sur une garde-robe Bermudan, gaff-rigged, topsail, bowsprit, bumpkin...
Colomba has tried them all during her long life Bermuda, aparejada, vela mayor, bauprés, botolón de popa ... Colomba las probó a todas durante su vida

Dans les années 30, la marque automobile Delahaye a acquis un prestige flatteur, appuyé sur des succès sportifs de premier rang. A cette époque révolue, l'amateur fortunée de grand tourisme français peut s'offrir une Delahaye 135 et s'enorgueillir d'avoir dans son garage une six cylindres qui remportera non seulement par deux fois le rallye de Monte-Carlo, mais également les 24 heures du Mans.

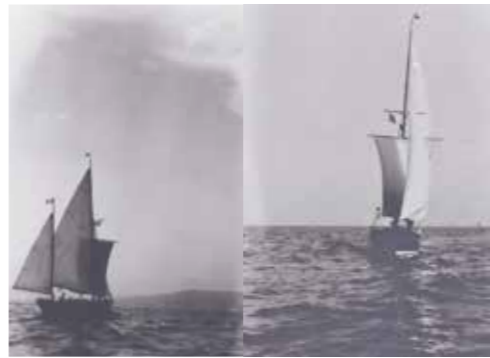
A la tête de la Société des Automobiles Delahaye, Georges Morane (dont les cousins produisent les avions éponymes) partage sa vie entre Paris (où est implantée l'usine), sa propriété normande et sa villa méditerranéenne de Beaulieu sur Mer. Il aime naviguer et dispose à Beaulieu d'un voilier qu'il souhaite remplacer par une unité plus importante. En 1929, il passe commande au chantier Auroux d'Arcachon d'un « yacht mixte de 14 tonneaux ». Baptisé *Colomba*, le nouveau voilier rejoint la Méditerranée par le canal du midi, gagne Beaulieu sur Mer et est inscrit au quartier maritime de Nice le 24 janvier 1930.

A son neuveage, *Colomba* est grée en yawl bermudien. Les photos de l'époque en témoignent, ainsi que le plan de voilure et le bon de commande du premier jeu de voiles, retrouvés dans les archives de la voilerie Claverie, proche du chantier Auroux. Petite curiosité : sur ce plan apparait une queue de malet qui n'a jamais été réalisée. Destinée à établir



Plan de voilure originel de Colomba

plus efficacement l'écoute d'artimon, cet espar a visiblement été abandonné dès la construction, la structure du bateau n'en gardant aucune trace. Georges Morane souhaitait visiblement un gréement à la mise en œuvre aussi simple que possible : les trois voiles bômées, conjuguées à l'absence de bout-dehors, ne demandent que le minimum de manœuvres. Pour autant, quelques photos issues des archives familiales gardent le souvenir d'une pratique aujourd'hui disparue : au portant Colomba arborait



Colomba dans les années 30, sous fortune carrée

une fortune carrée, voile quadrangulaire nécessitant une vergue horizontale hissée au capelage des barres de flèche.

Colomba marque ainsi son goût pour la littérature : à son prénom attaché à la nouvelle de Prosper Mérimée publiée en 1840, elle ajoute une voile évoquant le roman de Joseph Kessel édité en 1932.



Colomba sous son gréement originel

Hélas, les bonheurs ne sont pas éternels et Georges Morane décède en 1938. *Colomba* est vendue en 1939 à monsieur Charles Cornet. Son histoire est peu connue jusqu'en 1974, date à laquelle notre belle est (re)découverte dans le hangar d'un chantier naval d'Anzio, près de Rome. Elle est alors propriété d'un médecin italien mais est restée sous pavillon français, sous le nom de *Choucounne*. Elle est achetée par monsieur Ruffino, qui la conduit à Ligano près de Venise et la passe sous pavillon italien, la rebaptisant *Viura*. L'expérience de navigation d'Anzio à Ligano se révèle épique et dévoile un équilibre sous voile



Colomba, sous le nom de Viura, dans les années 1970, avec son dog-house et son bout-dehors

perfectible, avec un centre de voilure trop reculé. Cela amène monsieur Ruffino à mettre en place un bout-dehors. Le nouvel armateur reste face un petit mystère : *Viura* a une grand-voile bermudienne, mais une voile de flèche est présente à bord. En outre, le profil du mât et la conception des ferrures semblent appeler une grand-voile aurique...

En 1982, *Viura* est acquise par monsieur Michele Sambonet. Le 1^{er} juillet, *Colomba* retrouve son nom d'origine et est inscrite au registre de Chioggia, au sud de Venise. Une véritable restauration est



Colomba après sa restauration de 1982

engagée : le dog-house est déposé, le pont, le roof et le cockpit sont reconstruits. Les bordés sont inspectés mais seuls cinq d'entre eux nécessitent une réfection. Les varangues métalliques sont remplacées et une barre à roue est mise en place. Le gréement suscite toujours de profondes interrogations. En l'absence d'informations sur la configuration originelle, Michele Sambonet décide de conserver le bout-dehors implanté huit ans plus tôt et opte pour une grand-voile aurique. La silhouette de Colomba est donc à nouveau notablement modifiée.

A partir de 1989, *Colomba* parcourt la Mer Adriatique, les côtes italiennes et dalmates, ainsi que la Mer Egée, les Cyclades et le Dodécannèse au sein de l'association I Venturieri. En 2008, elle est acquise par un amateur parisien qui la fait revenir sous pavillon français. Elle navigue quelques temps encore en Méditerranée avant de gagner La Rochelle à l'été 2010. En 2013, la coque est décapée, quelques bordés sont remplacés, les œuvres mortes sont repeintes en blanc, et la barre à roue est déposée pour revenir à la barre franche initiale en acier forgé.

Début 2014, *Colomba* rejoint sa famille d'origine : arrière-petits enfants de Georges Morane, nous en devenons les heureux armateurs quatre-vingt-quatre ans après sa construction... C'est ainsi la cinquième génération familiale qui navigue sur ce yawl, après une éclipse de soixante-quinze ans ! Quant au mystère du flèche découvert en 1974, les souvenirs de la fille de Georges Morane laisseraient penser que deux gréements ont existé avant-guerre : un bermudien et un aurique.

Voilà qui expliquerait la présence du flèche et les constats effectués en Italie sur le mât et ses ferrures. Constats recoupés par quelques photos des années 30 qui montrent un profil de mât conforme aux usages des gréements auriques plutôt que bermudiens. Mais

cette explication n'est malheureusement corroborée par aucune photo d'ensemble... l'enquête continue.

Laurent et Isabelle Bost

Nous remercions messieurs Borea et Sambonet pour les informations sur la vie italienne de Colomba, ainsi que monsieur Noël Gruet pour les éléments aimablement fournis à partir de ses recherches sur le chantier Auroux et la voilerie Claverie.



Colomba sous sa silhouette actuelle



WIND'ARD 2

1930

Dernier né des « W19 », Wind'ard 2 en est aujourd'hui l'unique survivant
Wind'ard 2 is now the only surviving boat from the Windermere 19 series
Wind'ard 2 es el único ejemplar de la serie Windermere 19, que fue diseñada en 1922

Au printemps 1922, le tout jeune Royal Windermere Yacht Club lance un concours d'architectes navals en vue de concevoir un monotype à restrictions adapté au plan d'eau, le lac du West District Park. En novembre de la même année les règles de la nouvelle classe des Windermere 19 ft sont adoptées : longueur à la flottaison 19 pieds, longueur hors-tout 30 pieds, surface de voiles 425 pieds carrés soit

environ 40 m², la grand-voile étant limitée à 80 % de la surface totale au près. Le type de gréement est laissé libre.

Percy Grossley, ingénieur-architecte est retenu. Le constructeur, quant à lui, sera principalement Shepherds Boatyard à Cumbria.

C.J.E. Hall sera le commanditaire de *Wind'ard 2*. Le bateau est mis en chantier durant l'hiver 1927. Il est lancé le 7 avril 1928. Le prix de revient, voiles et gréement houari inclus, est de 444 livres sterling. La petite série régate jusque en 1934, date à laquelle le Club, souhaitant privilégier un monotype plus simple et de 17 pieds à la flottaison, abandonne progressivement la trop petite série des W19.

Wind'ard 2 est alors remis en 1939, d'où il ne sortira semble-t-il qu'en 1973 pour être cédé à un plaisancier de Poole, Simon Baker. Il entreprend de le remettre en état et de le mariniser en rehaussant le franc-bord d'un bordé supplémentaire et en le dotant d'un petit roof.

Wind'ard 2 semble être resté jusqu'en 2004 dans cette famille qui le vend alors à Andrew Johnson Frics. Ce dernier va alors entreprendre une restauration du bateau à la fois complète et de la plus haute exigence.

Rien ne sera en effet négligé. Cette restauration est en outre supervisée par l'architecte Ed Burnet. Un double pli croisé renforce la coque et son étanchéité. Les roof, hiloire, pont sont refaits à neuf et le bateau est remis à l'eau l'été 2007. Le mât marconi 7/8 et la bôme réalisés chez Collars, l'accastillage et un nouveau jeu de voiles complètent cette restauration.

Au printemps 2017, me séparant de *Skâl* vendu en Grèce, j'étais alors à la recherche d'un 6 MJI, mon gendre Richard Kempson désirant partager la propriété de ce nouveau bateau familial. C'est alors que le broker et vieil ami Peter Gregson allait nous faire découvrir ce très élégant bateau autrement mieux adapté à un équipage souvent très jeune et à des balades familiales.

Wind'ard 2, arborant également le guidon du Yacht Club de France, se révèle d'emblée être un bateau étonnamment bien équilibré et rapide. La barre peut être lâchée même au portant, c'est dire ! Sa participation à « La Belle Plaisance » de Bénodet nous a permis de prendre en main ce joli bateau et de mettre au point progressivement gréement et nouveau jeu de voiles.

Il y a fort à parier qu'en 2020, *Wind'ard 2* devrait faire parler de lui sur les plans d'eau bretons.

Michel Bellion



CJE Hall et son épouse à bord de *Wind'ard 2*



© Droits réservés



© hakoz



Wind'ard 2 est gréé en houari à son neuvage



Wind'ard 2 (W 19) en tête de flotte à la Belle plaisance

© hakoz

SÉTIS (EX . ANNY MARIA)

1940

Le 20 juin 1940, veille d'arrivée des Allemands aux Sables d'Olonne, l'Anny Maria est mis à l'eau en urgence...

On June 20, 1940, the day before the Germans arrived in Les Sables d'Olonne, Setis, built as a pleasure yacht, was hastily re-classified as a fishing boat (to avoid requisition) and launched with the name Anny Maria

A su botadura en 1940, el Sétis fue inscrito como barco de pesca para escapar a las requisiciones de las tropas alemanas



Sétis devant Houat

LES PRÉMICES DE LA PLAISANCE

1936, les premiers congés payés permettent la naissance de la plaisance populaire.

Entrepreneur en travaux électriques à Pantin, Raoul Durand a été élevé entre Dordogne et Gironde sur la gabarre familiale. Embarqué, dès l'âge de 12 ans comme pilotin sur le trois-mâts barque *Aquitaine* en 1895, il fait la liaison entre Bordeaux et Terre-Neuve lors des campagnes de morue sur les grands bancs pour apporter le courrier, l'avitaillement et rapporter la pêche. De cette rude expérience, il garde quand même le goût de l'aventure maritime.

La famille s'agrandissant, Raoul a besoin d'un bateau

de plaisance plus grand que son cotre de 9 mètres. Le dessin de la carène est soumis à de difficiles négociations avec le patron du chantier Batifort des Sables d'Olonne, la construction s'effectue à partir des croquis de Raoul.

Anny Maria est construit entre 1938 et 1940 à la Cabaude, arrière port des Sables d'Olonne. La coque à peine pontée sort du chantier sur des rails provisoires et est mise à l'eau le 20 juin 1940. Pour échapper aux réquisitions des bateaux plaisances, il est immatriculé à la pêche.

Les deux cadets étant mobilisés, les benjamin Claude 13 ans et l'aînée Yolande 25 ans passent l'hiver 1940 à bord, éloignés des dangers de la capitale, gardant le vieux gréement malgré des conditions de froid extrêmes.

Puis Raoul, refusant la collaboration, ferme son entreprise et vient habiter à son bord.

Le bateau bâché hiverne dans la Cabaude, les aménagements, le moteur à essence Beaudoin, l'hélice et le gouvernail sont mis en place. Raoul va chercher à bicyclette à Nantes 74 kilos de tiges de fer et revient à pied avec le vélo chargé sur 80 kilomètres d'après le journal Ouest France de 1959.

Inquiet sur la destruction du pont du port prévue par les allemands, Raoul se renseigne auprès d'un officier allemand : « le bateau amarré à proximité ne risque rien... » C'est l'occasion de discussion sur les régates germaniques de Kiel... Dans la nuit du 27 au 28 août 1944, les allemands dynamitent des portes du bassin à flot et le pont de la Cabaude, le bateau est sauf!

Les 100 m² de voile en gros coton écru sont achetés chez Mariola à Courbevoie après la libération.

Le 17 mai 1944 un acte de francisation provisoire est établi. Il faudra attendre 1946 pour que le dundee soit maté et achevé.

UN VENT DE LIBERTÉ

Les premières navigations se caractérisent par la présence de nombreux champs de mines mais aussi par la beauté des mouillages complètement déserts à cette époque.

En juillet 1946, c'est le départ de la croisière inaugurale d'*Anny Maria*. L'île d'Yeu, Belle Île, Bénodet, Ouessant, Cherbourg et Le Havre, puis une remontée de la Seine jusqu'à Triel-sur-Seine, avec une escale remarquable au pied de la Tour Eiffel. La coque est peinte en blanc avec un liseré rouge et



Raoul Durand pose à bord d'Anna Maria aux Sables d'Olonne

le rouf est blanc. Le grand mat est articulé pour le passage des ponts sur la Seine. Le mât d'artimon est mis en place à Triel-sur-Seine après cette première croisière.

Le navire hiverne sur la Seine et navigue régulièrement en Manche, en Atlantique et en Méditerranée. Il navigue de l'île de Wight aux Canaries en passant par les Baléares. Dans un article de Ouest France de 1959 il raconte ses coups de tabacs notamment aux Roches-Douvres avec 80 nœuds de vent, il arrive à Jersey toutes voiles déchirées. Ces navigations marqueront à jamais l'histoire familiale jusqu'au décès de Raoul Durand en 1961 et à la vente du bateau.

« Mon âme, mon esprit, mon bateau, ne sont pas à vendre » : maxime de Raoul Durand. Nourri des récits de navigation en solitaire des Slocum, Gerbault et Bernicot, Raoul Durand aura rêvé de croisières lointaines. Ces horizons ont inlassablement animé sa démarche, sans qu'il puisse la concrétiser. Mais il est l'un des précurseurs de la plaisance familial, qui a connu un très fort développement après sa mort.

CAP SUR LA ROCHELLE

Monsieur Vaugelade, graveur parisien, l'achète à Marans le 27 juillet 1961 et le renomme *Aratika*.

Le bateau est finalement revendu à Serge Le Cozic en 1970 et on le retrouve en Méditerranée rebaptisé *Sétis*. La société Sud Croisières au Cap d'Agde l'exploite de 1992 à 2013, et est skippé par Antoine qui navigue avec des jeunes qui restent 15 jours d'affilés à bord, de l'Espagne à la Corse de 1997 à 1999, l'un des quatre copropriétaires actuels.

En 2013, Loys de Tarragon et Antoine Gonnet le rachètent et le convoient par voie maritime via Gibraltar, du Cap d'Agde à La Rochelle. En 2014, afin de pouvoir financer la restauration complète, la copropriété du *Sétis* s'agrandit avec Jean-Pascal Archimbaud dirigeant de la Scierie Archimbaud et Pierre Piveteau Président du Conseil de Surveillance de la société Piveteaubois, en créant la Société Civile Sétis.

Après la restauration démarrée en septembre 2013 au chantier Despierres, il est mis à l'eau en juillet 2015 et termine sa restauration dans la darse du slipway avant de rejoindre la flotte des yachts classiques amarrés sur les quais du Musée Maritime de La Rochelle.

Labellisé Bateau d'Intérêt Patrimonial en 2015 sous le numéro 2015-70, *Sétis* navigue à nouveau en 2017 sur la façade Atlantique avec ses amis et ses familles. En 2018, l'association « Les Amis du Sétis » est créée, et il rejoint le Yacht Club Classique afin d'aller fendre l'eau avec ses pairs.

Thomas du Payrat et Antoine Gonnet



Claude Durand à la barre dans le petit temps au large des Glénan en 1947

1940

À 80 ans, il reste à Lasse beaucoup de belles aventures à vivre et, qui sait, encore quelques secrets à livrer...

The yacht «Lasse», a French movie star, turns 80. She still has a few adventures to live and secrets to share

La estrella de cine Lasse cumple 80 años, pero todavía tiene secretos



Alain Delon aide Marie Laforêt à débarquer

Belle et énigmatique, la star de « Plein soleil » de René Clément méritait que le réalisateur en fasse à la fois le théâtre et le personnage de son film. À Dartmouth en 2017, lors de la Classic Channel Regatta, elle a été choisie par les Anglais pour occuper le ponton d'honneur. Parfaitement restaurée aujourd'hui par Jean-Louis Nicolas, *Lasse* est un des rares exemplaires existants de 10 Mètres IK d'avant-guerre. Histoire d'un bateau qui a su garder ses mystères.

UNE RENCONTRE INÉVITABLE

« En 2002, au départ de la marina de Port Grimaud » raconte Jean-Louis Nicolas « Nous sommes passés devant une très belle carène en bois qui semblait endormie là depuis quelques années... Des œuvres mortes laquées de bleu, une jolie proue élancée et une très belle voûte arrière. Nous étions tous d'accord. Il fallait absolument s'y intéresser. La semaine des Voiles de Saint-Tropez terminée, cette résolution fut oubliée. Mais quelques années plus tard, vers 2005, je décidai de me lancer dans l'acquisition d'un

2005, je décidai de me lancer dans l'acquisition d'un 12 MJ et j'entamai un travail de recherches. On me présenta un 10 MJ qui se trouvait à Port Grimaud. Je n'imaginai pas que le broker allait me montrer, toujours au même endroit, le joli voilier endormi mais plus défraîchi encore, que j'avais remarqué trois années auparavant. »

ANKER, LASSE ET LES DRAGONS

Lasse est l'œuvre de l'architecte danois Johan Anker. Héritant de la passion de son père, Johan est plongé très tôt dans le monde de la voile. Excellent régatier et plusieurs fois champion, il remporte notamment la médaille d'or aux jeux de Stockholm en 1912. Après une licence d'architecture navale à l'université de Charlottenburgh, Johan Anker fonde en 1905 avec Christian Jensen un chantier naval à Stubbekøbing situé sur la côte nord-est de l'île de Falster, dans le sud du Danemark. Leur collaboration cessera en 1915. Anker se retrouve alors seul à la direction du chantier, ce qui ne l'empêche pas d'être élu Président de la Scandinavian Yacht Racing Union deux années

de suite. Après avoir dessiné des voiliers de tous genres, une grande partie de son travail s'oriente vers les classes métriques. Avec ses Dragons, magnifique série qui engendre la classe olympique en 1948, il gagne le concours du Royal Gothenburg Yacht-Club et passe définitivement à la postérité. Mais Anker meurt en 1940 sans connaître leur succès.

Comme les Dragons, *Lasse* est entièrement en bois, possède une carène fine et un pont entièrement dégagé. Mais l'ensemble du bordé en iroko, les membrures cintrées et la coque entièrement calfatée pourraient faire penser à une conception plus ancienne.

1940 : MISE À L'EAU À STUBBEKØBING

Selon l'écrivain Flavio Serafini, le voilier danois, aurait été baptisé *Eva* lors de sa mise à l'eau en août 1940 et aurait été offert par le roi du Danemark à Eva Braun, tombée sous le charme d'un bateau semblable, également dessiné par Johan Anker en 1931 (dans *Voiliers, un siècle de Voile* Editions de Lodi).



Lasse au près à Lézardrieux en 2017



« Dans de bonnes conditions, [Lasse] est une fusée »



©Gilda Henon

Le journaliste François Le Brun en doute (Yachting Classique N° 75). Il prétend que Mademoiselle Braun se serait « pâmée d'admiration pour un sistership de *Lasse*, d'autant plus qu'il avait le bon goût de s'appeler *Eva* ».

Lasse ne se serait-elle jamais appelé *Eva* et aurait-elle conservé son nom de baptême ? Le 10 mètres IK avait trouvé ancrage à l'Académie Navale de Flensburg, au centre de formation des officiers de la marine allemande et passa entre les bombes des Alliés. S'agissait-il d'un bateau d'État ? L'histoire de *Lasse* comporte encore quelques points d'ombre.

APRÈS LA GUERRE

Lasse, comme probablement de nombreux bateaux, fut vendue aux enchères à la fin du conflit et fut achetée par Frau Gurli Larsen qui le revendit à son mari P.T. Grosserer Larsen. Ce dernier fit inscrire le bateau au Registre naval danois le 27 septembre 1952 sous le nom de « *Lasse de Copenhague* ». L'histoire du voilier entre 45 et 52 demeure à ce jour inconnue.

LES ANNÉES SOIXANTE EN PLEIN SOLEIL

En 1959, René Clément signe une adaptation du thriller de Patricia Highsmith. Plein soleil deviendra un grand classique du cinéma. À l'affiche, deux jeunes acteurs : Alain Delon et Maurice Ronet. Sans oublier les yeux de Marie Laforêt. Le réalisateur tombe amoureux du voilier que les producteurs Robert et Raymond Hakim ont acheté pour le film. *Lasse* prend le pseudonyme de *Marge*, devient un décor de cinéma et dégage une tension croissante quasi-hitchcockienne.

Des années plus tard, Madame Clément monte à bord de *Lasse*. Elle confie alors à Jean-Louis Nicolas que René avait promis aux producteurs d'acheter le voilier après le tournage. Mais lorsque *Lasse* passa du plein soleil à la pleine tempête, il réalisa combien le bateau était difficile à maîtriser et abandonna ce rêve. Le film fit le tour du monde et *Lasse* devint une star internationale, véhiculant dans son sillage des images inoubliables comme celle de Monsieur Ripley, alias Alain Delon, à la barre à roue du yacht, sous le ciel bleu de Méditerranée.

1979, LA DOLCE VITA

Entre 74 et 79 la star se refait une beauté. Après avoir subi de nombreuses avaries à la suite d'une collision avec une grosse embarcation au port, elle bénéficie d'une restauration complète aux chantiers Lacchini de Viareggio.

L'italien Paride Stefanini prend en main la restructuration de *Lasse* après cet accident. Il fait changer notamment l'étambot et le bordé. *Lasse* présente désormais des œuvres vives en chêne, un bordé au-dessus de la ligne de flottaison en acajou, un pont en teck, un mât de misaine en épicea et une bôme en pitchpin. Toutes les superstructures sont d'origine, y compris la roue du gouvernail. Sur le barrot central était gravé « EVA 15, 50 R 1940 » ; Il a été changé depuis.

SAUVÉ DE L'OUBLI

En 2005, le voilier qui avait attiré l'œil de Jean-Louis Nicolas en 2002 était toujours endormi sur son ponton de Port Grimaud. Il était urgent d'empêcher sa déchéance et de le remettre en état.

Alors commença le grand chantier. Il fallut aux artisans comme Raymond Labbé, Claude Simon, Vincent Steiner, Bruno Barbara et Yves Tanguy, cinq années de travaux pour qu'enfin à Hondarribia, en septembre 2011, *Lasse* puisse mettre les voiles. Grâce à la passion de son nouveau propriétaire et à l'architecte Guy Ribadeau Dumas, *Lasse* retrouva ses lignes, son pont flush deck en pin d'Oregon et sa barre franche d'origine. On a dû changer ses bordées, refaire l'étambot, lui mettre un mat en spruce et des barres de flèches neuves, en frêne. Elle fut dotée d'un moteur neuf, et grément, voiles, soute à voile, cockpit, roof, clairevoie, capots avant et arrière et plats-bords en teck furent également remplacés. Enfin, les aménagements intérieurs furent refaits en teck, plus adaptés à la régate. Vernis, peintures et intérieurs neufs, *Lasse* était prête pour sa nouvelle vie.

PAROLES D'ÉQUIPIERS

D'après son équipage *Lasse* est un bateau très physique, bas sur l'eau et très rapide. Elle atteint très rapidement les 8 à 9 nœuds. « Dans de bonnes conditions, c'est une fusée ».

Le bateau est sensible à la moindre adaptation du génois et de la grand-voile. Un réglage de quelques centimètres le fait réagir.

Après une ballade sur la Charente en 2017, *Lasse* a mis 22 heures pour regagner Hendaye. Avec une moyenne de 11,5 nœuds et des pointes à 15 nœuds. Au portant avec une grosse houle, le bateau partait au surf comme un dériveur. « Heureusement, il faisait très noir, on ne voyait pas les vagues qui nous poussaient, sinon je crois qu'on aurait eu peur. »

Véronique Villedey

RÉTROSPECTIVE RENÉ CLÉMENT



L'équipe de Plein soleil à bord de Lasse

Depuis ses premiers films et jusqu'à l'heure de faire le bilan de sa carrière, René Clément a constamment revendiqué la liberté d'expression et l'expérimentation.

« Chaque nouveau sujet constitue pour moi une nouvelle expérience tant créatrice que technique », déclarait-il. Avant même de faire son premier long métrage, il avait mené à bien l'entreprise invraisemblable consistant à tourner au Yémen en caméra cachée et en couleurs (*L'Arabie interdite*, 1938). Avec *La Bataille du rail* et *Au-delà des grilles*, qui lui valut son premier Oscar, il s'est acquis une réputation internationale de cinéaste associable au néoréalisme – le « Rossellini français », pour la critique italienne. Loin de vouloir s'enfermer dans cette tendance, il invente la « déchronologie » (dont Alain Resnais s'inspirera plus tard) dans *Le Château de verre*, un film empreint d'onirisme

et très stylisé. Son sens de l'humour, manifesté de bonne heure (*Soigne ton gauche*, 1936) se déploie sous de nouvelles formes à travers la veine satirique de Jeux interdits et la comédie « à l'italienne » qu'est *Quelle joie de vivre*.

Par ailleurs, l'art du suspense qu'il avait déjà montré dans *Les Maudits* (où l'on trouve l'origine de la célèbre scène de la douche de *Psychose*) lui permettra d'atteindre un nouveau sommet avec *Plein soleil*, son film le plus largement diffusé à travers le monde jusqu'à présent, admiré par des cinéastes comme Polanski, Scorsese et Kieslowski.

A l'étape suivante, Clément adopte une démarche postmoderne avant la lettre, et une forme de plus en plus baroque (*Les Félics*, *Le Passager de la pluie*, *La Course du lièvre à travers les champs*). La variété et l'envergure des pistes artistiques qu'il aura explorées

font de lui un cas unique dans l'histoire du cinéma français.

La 48^e édition du Festival La Rochelle Cinéma rend hommage à ce grand cinéaste français à travers une rétrospective de 12 longs métrages et une exposition Tour de la Lanterne d'affiches originales françaises et japonaises, avec un espace dédié au célèbre film *Plein Soleil* qui a vu naître deux légendes : l'acteur Alain Delon, dont la photo à la barre fera le tour du monde, et le célèbre voilier *Lasse*, restauré, classé et désormais hébergé au Musée maritime de La Rochelle.

Cette riche programmation est l'occasion d'une première collaboration entre le Festival La Rochelle Cinéma et le Yacht Club Classique.



Ti Marius dans le clapot

© Antoine Simon

CONCOURS PHOTO 2019



DERRIÈRE CHAQUE VOILIER, UNE HISTOIRE.

Parce que l'histoire des voiliers classiques est faite pour durer, nous nous engageons à vos côtés pour vous offrir notre savoir-faire d'antan et notre technologie d'aujourd'hui.

FRANCE

+ 33 2 97 40 90 90
FRA@northsails.com

northsails.com

CHANTALAUBE

1950

L'histoire de Chantalaube est une histoire d'amour.

The Chantalaube's story is a love story

La vida de Chantalaube es una historia de amor

Depuis 1950, il est passé de mains en mains, séduisant ses différents propriétaires et ses nombreux équipiers. Ses sept mètres quarante ne l'ont pas empêché de régater avec de prestigieux bateaux. Malgré deux périodes tumultueuses, le jeune plaisancier de 70 ans a toujours su conserver son âme et son nom de baptême.



Sortie du chantier Vernazza



Jacques Grasswill à la barre dans les années 50



En régates en 2016

1938 LA GENÈSE

Chantalaube est issu de la table à dessin de Paul Merle, architecte aux Phares et Balises de La Rochelle, en 1938 sur une commande de la Société des Régates Rochelaises qui souhaite mettre à disposition des jeunes un monotype d'un prix abordable adapté aux pertuis rochelais.

Il en sort un petit bateau, rapide et stable, de formes assez puissantes et au franc-bord élevé qui lui donne une bonne défense dans le clapot.

1950 L'ABOUTISSEMENT DU 1ER MONOTYPE

Interrompu par la deuxième guerre mondiale, la construction est reprise par la famille Grasswill de La Rochelle. Jacques Grasswill, tailleur de son métier, achète une structure inachevée au chantier Vernazza. Elle en sort sur une charrette tirée par un cheval. Le pont entoilé est bordé grâce au démontage de la table de tailleur de Jacques Grasswill. Selon l'histoire familiale, Monsieur Grasswill ayant de l'affection pour la chorale des Alouettes, il baptise son canote

Chantalaube car l'alouette chante à l'aube...

Le monotype initie de nombreux Rochelais à la voile et fait naître bien des passions. Dès sa mise à l'eau, *Chantalaube* régates dans les pertuis charentais et gagne de nombreuses coupes à Fouras, La Rochelle, La Flotte ou Saint-Martin de Ré.

À cette époque, très peu de bateaux de plaisance et encore moins de bateaux de régates naviguent dans les pertuis. Cela permet à *Chantalaube* de naviguer contre de fameux adversaires comme Toribio, 8mJl ayant appartenu au roi d'Espagne et racheté par Monsieur Lebon, armateur à La Rochelle en 1950. Ou Marie Christine qui a appartenu à Jean-Claude Menu, Ariane à M. Albrèche, ou encore Danycan.

1960 J'Y PENSE ET PUIS J'OUBLIE

Durant le premier âge d'or du yachting à La Rochelle, Bruno, aîné de la famille Grasswill prend la barre de la destinée de *Chantalaube*. En février 1968, Daniel en devient le 2^e armateur. Propriétaire d'un chantier naval, il dote la coque en bois d'un rouf et d'une baignoire de Challenger. Après deux décennies d'activités glorieuses,



Sortie de St Martin de Ré

Chantalaube entre dans sa période noire. Il change de main à 4 reprises entre mars 1971 et juin 1985. Reconverti à la pêche puis abandonné, il coule dans le port des Minimes et se retrouve à sec en état d'abandon.

1987 LES COPAINS D'ABORD

De 1987 à 2006, Patrice Meslin anime une copropriété autour d'un bateau très abîmé par le

temps, sous l'œil complice et vigilant de Daniel Grasswill, ravi de cette renaissance. Il est débarrassé de son rouf de Challenger et un nouveau roof est construit dans l'esprit du plan d'origine. Dans l'armement du bateau figure un plan en voie d'effacement. Retracer, il fait apparaître une longueur supérieure de 40 cm par rapport aux plans parus dans le numéro 2868 de la revue *Le Yacht*, gain trouvé dans l'allongement de la voûte.

En 1990, une restauration conséquente est entreprise par le chantier de la Quille au Mât.

Emmené par une équipe sportive et renouvelée, le canote remporte quelques succès dans les pertuis, mais croise surtout pour le plaisir d'embarquer quiconque rêve de virer Aix ou Boyard.

2006 UN AUTRE PASSEUR

Restauré de la coque au gréement en 2010 par le chantier Despierres, *Chantalaube* mérite bien son inscription à l'inventaire des Monuments Historiques.

C'est au tour d'Olivier Lecomte de le faire naviguer dans les eaux du pertuis charentais, que l'un apprend à découvrir à l'autre.

« Lorsque je réfléchis sur mon vécu d'armateur de *Chantalaube*, je vois immédiatement l'aboutissement d'un rêve d'enfant. J'y greffe l'idée d'un bateau de charpentier ayant une histoire à raconter. Dans les faits, ce ne sont pas les armateurs successifs



Devant La Pallice dans les années 60

qui ont construit l'histoire de ce bateau, mais bien *Chantalaube* qui a construit des amitiés dans son sillage : Jacques Grasswill en embarquant nombre de jeunes à son bord, Bruno en perpétuant les navigations entre amis, Daniel qui m'épaula depuis les prémices de mon projet, ou la bande à Patrice, armateurs à 20 ans qui m'ont donné la main.

Mon vécu d'armateur, ce sont des équipiers d'un jour, des passeurs d'histoires qui racontent *Chantalaube* à leur façon, des rencontres qui se muent en amitié. Ce sont nos pontons de pierre et (autrefois, déjà) de bois, le havre pour ma vie citadine. A tous, à tous, de *Chantalaube*, *Chantalaube*, je vous aime.

Olivier Lecomte



Acte de francisation n°202 quartier de La Rochelle 18 juillet 1950 (coll. Graswill)



1950

Après 5 années de navigation sur son Belouga Ty Barik, David Lancry veut pouvoir naviguer plus loin et se lance dans la recherche d'un Esturgeon, le grand frère.

Designed by Eugène Cornu, the confidential Sturgeon series is Beluga's bigger sister Búsqueda del Esturión, hermano mayor del Beluga, diseñados por Eugène Cornu

Capitaine de flottille des Belouga, David prend plaisir à fédérer ses concurrents de navigation sur ce dériveur que rien ne pourrait remplacer. Facilement transportable et équipé d'un grément houari, ce magnifique plan permet à la fois de régater en monotypie, de participer aux rassemblements traditionnels et de beacher sur des plages de sable fin grâce à ses 23 centimètres de tirant d'eau.

Mais il souhaite traverser la Manche et découvrir les côtes irlandaises et écossaises. L'Esturgeon 8,70 m, dessiné en 1947 par le même architecte Eugène Cornu semble pouvoir répondre aux attentes. Dériveur lesté avec 70 cm de tirant d'eau, construction traditionnelle avec des fonds à double pli croisé et des bordés massifs, grément houari, la silhouette est la même que le Belouga. Mais, malgré le succès de ce dernier construit par



Le Belouga 6m50 et son grand frère l'Esturgeon 8m70

dizaines, le chantier Naval de Sartrouville ne semble pas avoir engagé la construction de plus de 10 ou 20 Esturgeon. Comment retrouver les traces de ce navire que personne ne connaît ?

La première piste se base sur l'inventaire des plans Cornu, commencé dans les années 90 par l'Association OICO fédérant les propriétaires de Belouga. David retrouve une ligne notée plan 'Esturgeon' de 1950 avec un nom de famille et une rue de Paris. David se présente, Capitaine de flottille à la recherche d'un Esturgeon ... Frédéric Sultan se présente, héritier de l'Esturgeon en question. Le bateau dont le tableau arrière a été arraché pendant la tempête de 1999 a été confié à une association de Fécamp en charge de le restaurer, mais Frédéric n'est jamais retourné voir son voilier. Il transmet quelques clichés de l'époque ou l'Esturgeon Le Dauphin naviguait et ils organisent un aller-retour sur Fécamp. Sur place quelle désolation de découvrir des dizaines d'unités en bois construites de manières traditionnelles sur lesquelles est inscrit « à démolir » puisque les propriétaires ont disparu, aucun acquéreur n'ose s'engager et les locaux doivent

être libérés. Adieu à ce patrimoine maritime français.

Un chantier participatif a été organisé autour du Dauphin. Tous les bordés, barreaux de ponts, varangues ont été décapés à blanc pour vérification et remplacement éventuel. Le tableau arrière a été refait mais le bateau est nu, décapé, sans pont ni cockpit. David ne souhaite pas se relancer dans une restauration de plusieurs années.

La seconde piste oriente vers un Esturgeon en cours de restauration à Auray. Le fils du Maréchal Leclerc l'avait fait construire en 1960. Le propriétaire est Lorientais et la restauration traîne. Sur place David est sous le charme. Le bateau est magnifique, les hiloires vernis, la peinture de la coque a été refaite au-dessus de la flottaison et les boiseries intérieures font ressortir l'authenticité de cette construction. Il reste un gros chantier à accomplir : traiter la coque sous la flottaison, le pont, le moteur, les peintures intérieures, le grément, la dérive... David propose un cahier des charges qui ne plait pas au propriétaire. En décembre 2016, David découvre l'existence d'un Esturgeon au chantier naval Billy Marine à

Hennebont. Cette troisième unité serait à vendre à deux pas de chez lui. Il s'agit bien d'un Esturgeon construit en 1950 au Chantier Naval de Sartrouville, mais il découvre un bateau blanc sans trace de boiserie et stratifié de la quille au roof. Qui plus est, il possède un roof long, sans le bouge avant spécifique aux Belouga et Esturgeon avec ses deux hublots oblongs. Par ailleurs le cockpit est plus petit de 10 cm que celui du Belouga, alors qu'il devrait faire 20 cm de plus. Mais il présente un volume intérieur impressionnant et sort de 17 ans de chantier. Coque stratifiée, puit de dérive neuf, boulons de quille remplacés, moteur révisé, cadènes et liston en teck neufs. Le propriétaire vieillissant souhaite s'en débarrasser. La négociation est vite menée, personne ne veut de cette coque blanche.

Le pari est risqué. Il est certes 2,20 m plus grand que le Belouga mais arbore seulement 30 % de voilure en plus et est 3 fois plus lourd. D'après les souvenirs de certains vétérans l'Esturgeon était loin d'être rapide sur l'eau...

David le rebaptise O'Barik et 3 mois de chantier seront nécessaires avant de le remettre à l'eau et faire les premiers essais en mer entre Lorient et Groix. Le bateau se révèle en effet beaucoup plus lourd à la barre que le Belouga mais le bateau est sec. Après un été concluant, il décide de remettre le roof en conformité par rapport aux plans d'origine. Il découpe le pont, recrée ce fameux bouge, déplace les hublots sur les hiloires qu'il plaque en bois rouge, supprime les filières et les barres de flèche.



Ce chantier l'oblige à se lever à 6 heures les samedis et dimanches matin pour participer au premier rassemblement. La mise à l'eau se fera 3 jours avant la rencontre tant attendue sur la Vilaine. Rien n'est prêt à bord, David visse le rail d'écoute de génois trente minutes avant son premier bord. Mais il retrouve rapidement le sourire, O'Barik n'est pas réglé mais file à la même vitesse que les Belouga.

La saison 2018 se poursuit, les régates sont serrées, le portant est favorable à l'Esturgeon. Contrairement à toute attente, sur mer plate et sans vent, l'inertie de ce dernier lui permet de rester devant les Belouga au près. O'Barik remporte dès la première année les Voiles de la Citadelle face aux Belouga. Un nouveau chantier remet en conformité le cockpit trop court et renvoie toutes les drisses sous le capot coulissant pour naviguer plus facilement en solitaire.

En 2019, les sessions musicales s'enchaînent à bord pendant la Semaine du Golfe. O'Barik remporte les Rendez-vous de la Belle Plaisance à Bénodet. En perdant son hélice, David prend confiance en sa grosse Barik en rentrant sous voiles ou à la godille dans les ports. Hiver 2019, place à l'aménagement intérieur et l'installation d'un sanitaire en bronze.

2020, O'Barik fête ses 70 ans. Son capitaine est comblé. La virée en Ecosse n'est pas encore programmée mais l'équipage est déjà trouvé et les vareuses sont brodées.

David Lancry



O'Barik tirant ses premiers bords autour des Belouga sur la Vilaine en 2018

1950

70 ans de communauté.

*Varnished, Blue, then Green, Sinbad has been hosting a community of sailors and artists**Con su casco barnizado, azul, o ahora verde, el Sinbad aloja su comunidad de veleristas y artistas*

AN SEANN-CHAI DREACHAS

Juillet 2007, sur les pontons du Royal Northern and Clyde, Rhu. Je finis d'amarrer *Sinbad* et savoure ce premier instant de calme depuis 10 jours de navigation pénible contre les vents forts du Canal de St Georges, à convoier *Sinbad* vers ses eaux natales. Le rendez-vous pris deux ans plus tôt avec les organisateurs du Championnat du Monde des 8M est honoré ! *Sinbad*, le précurseur de la jauge des 8CR, est bien arrivé par voie de mer, quand les camions déchargent encore *Aile 6* et *Carron II*.

Un couple de locaux bien décidés file vers le bateau : le monsieur a l'œil aguerri du jaugeur international qui a vu tous les bateaux du Firth of Clyde depuis plus de 60 ans... il croit se souvenir, alors il veut voir ! "Is she *Sinbad* ?" demande-t-il, malicieux. Son épouse le coupe : "That's impossible, you know!". Alors que mon sourire a déjà répondu, je complète : "Why is this impossible?" La réponse fuse "You know, my son : *Sinbad* is blue !" Tous les deux



Sinbad à Cork, 2010

avaient, à l'adolescence, usé leurs fonds de cirés sur les bancs du bateau, à l'invitation de William « Bill » Strang, Commodore du Clyde Cruising Club, son second patron.

Après 33 ans d'errance, Sinbad-le-verniss puis Sinbad-le-bleu revient à la maison. Il est devenu Sinbad-le-vert. Il est Français, ce qui est finalement la même chose depuis 1295 et cette *Auld Alliance* (*An Seann-Chaidreachas*, en gaélique) qui lie les deux royaumes. Sinbad semblait déjà le savoir lorsqu'en 1996 il est venu grossir les rangs de la jeune flotte des classiques du Musée Maritime de La Rochelle, son nouveau port d'attache.

COMMUNAUTÉ DE MARINS ET D'ARTISANS-ARTISTES

Monument historique français depuis 1999, *Sinbad* est une mémoire vivante issue de familles distinctes : celles des marins, des architectes et des charpentiers, que ce canote semble toujours avoir su réunir à son bord. Les uns et les autres ont chargé ce bateau d'expérience, de force et d'émotions. Sinbad sait les liens de ceux qui l'ont construit, qui naviguent et vivent autour du bateau, quelles que soient les périodes et les durées concernées ; cette communauté est plus importante que tout le reste,

tant elle transpire des pores de toutes les essences du voilier.

Susan Mylne, fille de Alfred « Freddie » Mylne, constructeur de *Sinbad* et successeur de « Uncle Alfred », créateur du cabinet d'architecture navale en 1896, nous raconte : « Mes premiers contacts avec *Sinbad* datent de mon enfance dans les 60s, quand j'accompagnais mon père à Port Bannatyne sur l'Île de Bute, lorsqu'il rendait visite à son ami Bill Strang. J'étais toujours fascinée par l'exploration d'autres voiliers que notre *Medea* et je me souviens encore de ses capitonnages rouges ! En hiver, je jouais à Ardmaleish au chantier et j'adorais regarder les charpentiers préparer *Sinbad* et les autres bateaux pour la nouvelle saison... les parfums de bois fraîchement raboté, des vernis et de la peinture sont encore dans mon nez ! »

Depuis 1950, rien n'a vraiment changé. Les liens avec Paul Bonnel, restaurateur majeur du voilier en 2002-2003 au chantier du Guip de l'Île aux Moines, semblent aussi forts que ceux de Campbell Leitch, le plus ancien survivant de l'équipe qui construisit *Sinbad*, que nous avons eu le privilège d'accueillir à bord en 2007, lors d'une escale arrosée à Rothesay !

NAVIGUER, FAIRE VIVRE ET TRANSMETTRE UNE CULTURE

Dans son opus de l'hiver 1950, *The Yachtsman* présente *Sinbad* comme pourvu d'« une coque orthodoxe par sa forme et sa construction, présentant un compromis entre confort intérieur et vitesse dans toutes les conditions. C'est un bateau stable et bien équilibré à la barre. La simplicité de son grément est telle qu'elle ne réclame aucun commentaire. Il a gagné confortablement sa première et seule régates à ce jour ».

Comment mieux résumer sa capacité à répondre à l'exigeant programme imposé par Allan McKean, son premier propriétaire ? Il avait déjà fait construire par Mylne le ketch *Mingary* dans les années 20 puis un premier *Sinbad*, perdu lors d'une opération d'espionnage au large de la Norvège pendant la guerre.

C'est pour les instants partagés en croisière et en régates que le bateau a été conçu et la victoire est juste une friandise à goûter quand elle s'offre. Sylvia Meade, seule femme propriétaire du voilier, de 1968 à 1974, se souvient qu'elle a eu « à composer avec des mers parfois rudes, le long de la côte ouest



Bill Strang à la barre, dans les Kyles de Bute

de l'Ecosse et vers l'Irlande. Nous avons traversé une tempête de force 10 lors d'un voyage en mer d'Irlande de Portpatrick vers le Belfast Lough, qui finit en première page des journaux après que des arbres ont été déracinés. Nous avons poursuivi sans encombre notre navigation vers l'Île de Man et Dun



Plage avant, 2015

Laoghaire, à Dublin. »

Naviguer est une ambition bien singulière qui relie les hommes par-delà les cultures, les frontières et le temps. Notre passion parfois masochiste pour la navigation sur un Océan rêvé est inscrite dans notre chair autant que dans l'histoire des bateaux auxquels nous appartenons pour un temps. Quand, planchant collectivement sur les statuts de ce Yacht Club Classique que nous portions sur ses fonds baptismaux, nous avons cherché à coucher sur le papier une tentative de définition du « yac classique » nous avons d'abord imaginé que ce devait être un « bateau joliment conçu et réalisé à l'unité, suffisamment passionnant pour que des propriétaires et des charpentiers successifs l'aient conservé plus de 50 ans ».

Bien sûr cette belle idée fit long feu devant une

avalanche d'objections juridiques et réglementaires, mais la formule est plus que jamais appropriée, à l'heure de son 70e printemps.

Depuis 24 ans, *Sinbad* et moi partageons la poésie des navigations nocturnes, la chaleur des diners à refaire le monde dans le carré de velours rouge, immuablement renouvelé... et la rude exigence des travaux d'hiver. Alors tant mieux si depuis qu'il est Rochelais, le bateau vert a également contribué à développer une culture locale longtemps unique en France ou en Ecosse, et qui fait son chemin aujourd'hui, dans la conservation et la compréhension d'une flotte historique, dédiée au plaisir renouvelé de l'Océan.

François Frey
Président d'honneur,
Fondateur du Yacht Club Classique



plage avant, Bill Strang Commodore, 1960

SAN MARCO II

1960

Tel le lion de son illustre patron, San Marco II est un voyageur infatigable de la Méditerranée à l'Atlantique

The Cornu-designed sloop sailed the Med, before calling Lisbon her home. San Marco II is now based in La Rochelle.

San Marco II fue botado en Bretania, antes de navegar en el Mediterraneo y Lisboa. Ahora esta basado en la Rochelle

UN BRETON EN MÉDITERRANÉE

San Marco II est né au chantier Rameau à Etel en 1960 du désir d'un Breton, Jacques Coulon. Le dessin du sloop de 9,60 m est dû au crayon d'Eugène Cornu.

L'année suivante le bateau est convoyé à Marseille son futur port d'attache par un couple d'amis, les Rossolins. Cette famille restera très liée à l'histoire du bateau. Durant 28 ans, San Marco II sillonna les eaux de la Méditerranée, et les enfants du couple Rossolin vont s'amariner à son bord.



© Droits réservés



© Droits réservés

BOM DIA LISBOA

En 1989, Jacques Coulon « à regret mais trop âgé pour garder le bateau » s'en sépare et c'est Pierre Rossolin, un des fils, qui reprend la barre et quitte Saint Tropez pour gagner les côtes portugaises, son lieu de résidence.

La traversée qui a été publiée, est digne d'un film épique. Le bateau ravagé par les éléments va nécessiter 5 000 heures de travail de restauration. En août 1992, il rallie Lisbonne et pendant 4 ans arpente les côtes et les fleuves du Portugal.

CAP VERS LES PERTUIS

Pierre Rossolin rejoint la France en 2005 avec la Rochelle comme nouveau port d'attache et le bateau bénéficie localement des bons soins de Joël Selo. Habitué des régates du Challenge Classique Manche Atlantique comme des rassemblements du Yacht Club Classique, San Marco II remporte le CCMA 2017 dans sa catégorie.

Cette victoire, a-t-elle décidé Bertrand Viriot ? Toujours est-il que San Marco II est racheté en 2017 par la famille Viriot. Ses nouveaux propriétaires allient ballades et régates dans les eaux de l'Atlantique.

Bertrand Viriot

Ilaria (1967) dans le golfe de Gascogne



© Christophe Dewavrin

CONCOURS PHOTO 2019



Dragon by Neptunia

HANDCRAFTED CUTLERY

INSPIRED BY THE SEA

NEPTUNIA

Official partner of sailing events and yacht clubs

COUTELLERIE D'ÉLÉGANCE WWW.NEPTUNIA.FR THIERRY.HENRIOT@NEPTUNIA.FR

TUMBELINA

1960

Pour l'amour du bois, et le plaisir de naviguer en famille de génération en génération
For the love of wood, and the pleasure of sailing with the family from generation to generation
Por el placer de navegar en familia de generacion en generacion



Mer forte

Jack Laurent Giles dessine *Tumbelina* en 1959, son design n°371, pour le compte de W.F.Cartwright et D.L.Campbell amateurs de course-croisière.

Né sous les règles du RORC, ce classe II de 38 pieds inscrit au Lloyd's, d'une largeur généreuse pour l'époque et de tirant d'eau maximal autorisé par la jauge, offre les caractéristiques habituelles de Laurent Giles : élancements modérés, légère tonture et franc bord important. Contrairement à ses habitudes l'architecte a choisi un grément de sloop 7/8° avec bastaques. Le petit triangle avant et la grand-voile importante facilitaient la manœuvre en équipage réduit.

Tumbelina a été construit par le chantier Prior & Son, toujours en activité à Burnham on Crouch sur la Tamise et mis à l'eau en 1960. C'est une robuste construction classique, quille et membrures en chêne avec des bordés en mélèze et varangues métal. Le pont, d'origine, est en pitchpin et le lest de 5 tonnes

en plomb. Les aménagements sont prévus pour 5 à 6 équipiers avec un assez grand cockpit très agréable à la mer.

Tumbelina figure dans le livre sur Laurent Giles préfacé par Olin Stephens : « *An Evolution of Yacht Design* ». Laurent Giles s'était rendu célèbre avec *Maid of Malham*, *Myth of Malham*, *Lutine*, *Stormvogel* qui ont remporté de nombreux succès en course (cf. Revue YCC 2019).

A l'époque *Tumbelina* participe à la plupart des grandes courses : le Fastnet, avec une dernière participation dans les années 90, la Morgan Cup, Cowes-Dinard... au côté de nombre de ses amis du YCC : *Rocquette*, *Danycan*, *Kraken II*. Puis ce sera du charter entre l'Espagne et l'Irlande, où *Tumbelina* a été basée quelques années à Dun Looghaire, avant de revenir à Plymouth où nous l'avons découverte en février 2008.

Jusqu'à nous naviguions depuis notre enfance sur un petit cotre houari familial, *l'Hippocampe* construit dans la rade de Brest au chantier Belbec'h du Fret. A son bord nous avons sillonné les côtes bretonnes de Belle Ile à Guernesey, de manière plutôt spartiate. Pas d'électronique ni d'électricité, un vieux moteur



Belle plaisance à Bénodet



Une belle surprise

Couach assez rétif et une atmosphère assez humide, eau de mer et eau douce ayant une forte propension à s'infiltrer dans notre brave coque.

L'âge avançant, nous aspirions (surtout Madame) à naviguer plus confortablement, un peu plus rapidement au près. Mais toute la famille était d'accord pour rester fidèle au bois.

Février 2008, nous découvrons *Tumbelina* au ponton, démantée et bâchée sous des trombes d'eau et un vent glacial. Dans le carré régnait un joyeux capharnaüm et deux copropriétaires. La conversation s'engage de manière très réservée : tous

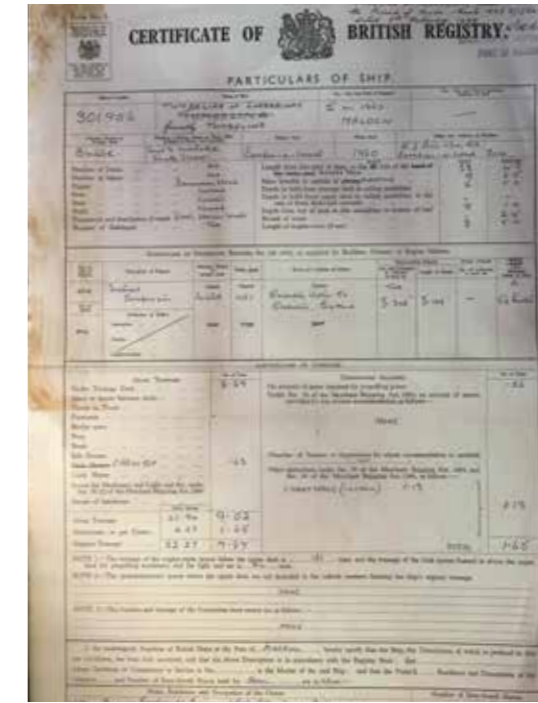


Cowes week, 1960

deux, contrairement au troisième qui avait passé l'annonce, paraissent peu enclins à se séparer de leur bateau. Ayant repéré sur des plaques émaillées qu'ils avaient participés régulièrement aux Fêtes de Brest, je fais référence à nos origines bretonnes et nos navigations sur *l'Hippocampe*. Le climat se détend rapidement jusqu'à devenir convivial et amical et deux semaines plus tard, l'affaire était conclue.

Mai 2008, nous redécouvrons *Tumbelina* au même ponton, grée et dans un état impeccable, le thé fumant dans le carré. Le soir même, Dimpsey Girl - ce n'est que deux années plus tard que nous retrouvons par hasard son nom d'origine gravé dans le bordé, caché sous l'enduit et la peinture - appareille de Plymouth pour Camaret. Belle traversée classique à l'estime sans VHF ni électronique, que dans l'euphorie nous n'avons pas pensé à mettre en route. Si nous avions participés à des régates de cotres, nous n'étions pas des régatiers mais nous avons été séduits par l'ambiance de La Belle Plaisance de Bénodet. Ayant rejoint le YCC et son circuit de régates, nous y prenons beaucoup de plaisir. Notre niveau en régates reste assez approximatif mais *Tumbelina* nous sauve la mise. Lors d'une régates de prologue à la Coupe des deux phares, aidés par un long bord de près et un vent qui avait bien monté, nous avons réussi à nous hisser à la troisième place. Quel plaisir de naviguer au milieu de beaux bateaux avec des marins sympa et accueillants.

Hormis le moteur et les voiles, rien n'a changé depuis 60 ans sur *Tumbelina*. Winches, accastillage... tout est d'origine. Après *l'Hippocampe* nous avons



La relève : Théo 15 ans à la barre

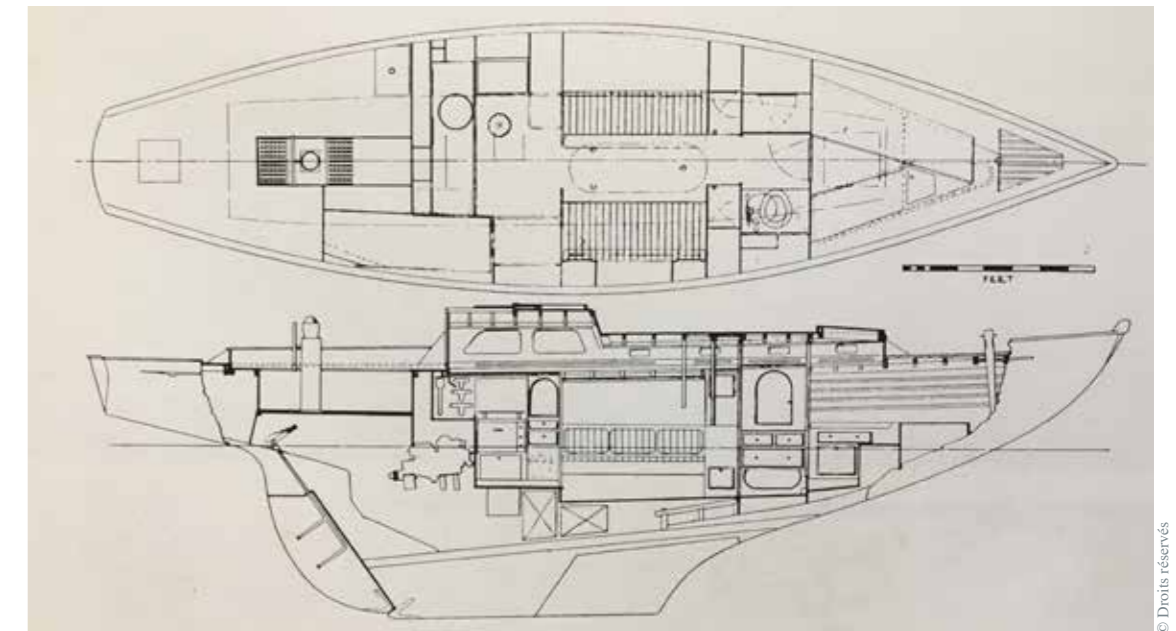
l'impression de naviguer sur un bateau très moderne avec des winches, un moteur qui démarre, un pont étanche (ou presque), un sondeur, un GPS... Cela n'empêche pas *Tumbelina* avec ses 10 tonnes de déplacement de rester un bateau assez physique, mais que l'on peut mener à deux facilement par temps maniable.

Après les petits travaux entrepris au fil des années, nous avons décidé d'offrir un bon refit à *Tumbelina* afin de lui permettre de repartir pour 60 ans, et offrir aux 4^e et 5^e générations suivantes le plaisir de

naviguer à bord. Il était temps, le grément dormant a largement dépassé les 25 ans, le mat d'origine est bien corrodé et une quinzaine de membrures avait rendues l'âme.

Au fil du temps, nous nous sommes piqués au jeu et avec *Tumbelina* et avons bien l'intention de continuer à participer au merveilleux programme qui nous est proposé par le Yacht Club Classique.

Pierre Bergot



1960

La bienveillance des connaisseurs
The benevolence of connoisseurs
La bondad de los expertos

A chaque escale, lorsqu'un voileux flânant sur les quais aperçoit *Vela*, irrémédiablement la question fuse « Votre bateau, n'est-ce pas, c'est un Cornu » et la conversation s'engage entre des amoureux de la belle plaisance qui ne se connaissent pas le moins du monde quelques minutes auparavant. En effet *Vela* présente les caractéristiques essentielles des plans Cornu, une belle tonture, un roof confortable et une poupe canoë. Le voilier classique joint au plaisir de l'esthétique la bienveillance des connaisseurs.

Vela est construit en 1959 en Espagne au chantier Gallard de Barcelone pour Monsieur Motte, un propriétaire de Sète, sous la direction d'Eugène Cornu en personne et sur ses plans de 1958 (COR 119, 0001 à 0018 Musée de la Marine). Le frère du propriétaire aurait fait construire un exemplaire identique.

Après un périple de plusieurs années sur les côtes méditerranéennes, *Vela* se repose à Marseille. Il fait ensuite le bonheur d'une famille pendant 3 ans, des Antilles au Venezuela, en passant par les îles de l'Atlantique. Il est délaissé quelque temps, et Raymond Labbé de Saint-Malo, le pape de la marine en bois, récupère le bateau à Lorient en 1990. Il reprend avec sa compétence habituelle les points affaiblis par le temps et c'est en 1999 que la famille Delelis-Fanien prend la barre de *Vela* à Saint-Malo. *Vela* est gréé en ketch bermudien, d'une longueur de coque de 16,16 m (17 m hors tout) pour un bau maxi de 4,60 m et 4 500 kg de fonte à 2,20 m. Bordé classique acajou sur membrures acacia rivetées cuivre, quille, allonge d'étrave et de voûte, étambot,



© Thomas du Payrat

étrave, varangues en chêne. Serres de bouchains en chêne. Aménagement intérieur en acajou. Il porte élégamment une garde-robe fournie sur ses mâts – le grand mât s'élève de 18 m au-dessus du pont et 12 m pour l'artimon : grand-voile de 54 m², artimon de 28 m², génois de 55 m², voile d'étai de 27 m², gennaker de 110 m², trinquette de 24 m² et tourmentin de 6 m² pour une surface totale de 170 m² au près et 230 m² au portant.

Depuis 1999, *Vela* est amarré à Saint-Malo. C'est vers la mer du Nord et Londres, les Cornouailles, les îles Anglo-Normandes, la Bretagne Nord et Sud, l'Irlande, l'Écosse, l'Espagne et le Portugal qu'il effectue plus de 3000 milles entre les mois d'avril et septembre de chaque année. Outre les rassemblements de voile classique et les croisières familiales, le Yacht Club Classique lui offre de multiples occasions de naviguer et de rencontrer des amis passionnés.

En 2009 il bénéficie d'une restauration complète. Dépose des aménagements du pont, du moteur, du lest. Après 9 mois de travaux au chantier naval Le Charles de Saint-Malo, il retrouve l'élément liquide, rénové des boulons de quille aux mâts, prêt pour de nouvelles aventures. *Vela* est alors inscrit « bateau d'intérêt patrimonial ».

Si le poids des années a été parfaitement effacé pour *Vela*, il ne semble pas aussi facile de rénover son skipper. Par bonheur *Vela* a su séduire un nouveau propriétaire. Nicole et Patrick Collard prendront la barre en 2019 et poursuivront avec *Vela* différents horizons au départ de la Méditerranée. *Vela* y retrouvera une flotte de classiques non moins appréciable et peut être même un sister-ship. Il est des années qui marquent une existence. 1959, 1999, 2009, 2019 sont des dates clé pour *Vela*. De sa naissance en 1959 à sa renaissance en 2009, voici 2019 et un nouveau départ vers ses eaux d'origines.

Alain Delelis-Fanien



© Desmarque

WESTWARD OF CLYNDER

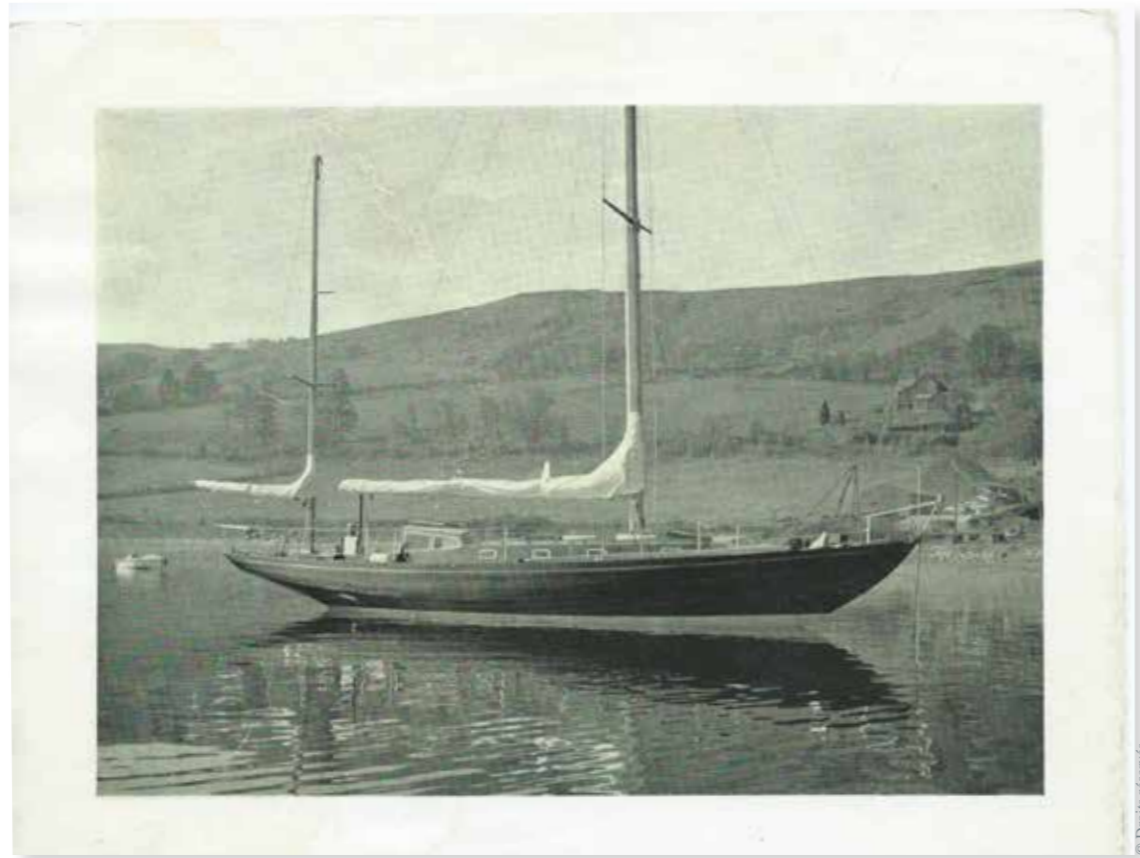
1960

*Un Ecossais de la Clyde dans le pays basque
A Scotsman from the Clyde in the Basque Country
Un escocés de la Clyde en el país vasco*

UN PUZZLE DE TECK ET D'ACAJOU

Ce magnifique yawl bermudien de 13,20 mètres doit son nom à une commande du petit fils de Charlie Barr, skipper de la goélette *Westward*. Archibald J. Barr s'adresse en 1959 aux McGruer de Greenock, sur la Clyde en Ecosse, non loin du fameux chantier Fife à Fairlie.

En 1960, *Westward of Clynder* à son neuvage est exposé au boat show comme exemple de ce que les Britanniques produisent de mieux en architecture et construction navales. « Tout le savoir-faire du



Westward of Clynder dans sa livrée de neuvage

chantier est dans ce puzzle de teck et d'acajou » me confiait Hubert Stagnol en 2005 lors du refit partiel à son chantier de Bénodet, admettant que malgré son expérience il ne parviendrait pas au degré de perfection atteint par James McGruer. En 1990 David Mumford, nouvel armateur, confirme ces dires.

Loïc Blanken l'acquiert et le base en Bretagne. En 2003 il participera avec beaucoup de réussite aux Voiles de Saint Tropez. En 2005 je deviens propriétaire de *Westward of Clynder*, dont le port d'attache est dorénavant Fontarrabie au Pays basque. *Westward of Clynder* connaît chaque hiver un nouveau chantier afin de le garder au mieux de son état.

Cette année, la restauration portera sur les œuvres vives. En mars, *Westward of Clynder* passe un mois

hors de l'eau, le teck est mis à nu afin de contrôler l'ensemble du bordage et pouvoir intervenir si nécessaire.

Westward a été si bien construit que les différents intervenants sont souvent étonnés de ne pas avoir à « changer et refaire ». Conserver et entretenir sont les meilleures options.



LA COURSE-CROISIÈRE EN TOUTE SÉCURITÉ

Westward of Clynder est un yawl bermudien, son grément fractionné permet de naviguer en équipage réduit. C'est un voilier très complet qui marche parfaitement à toutes les allures. Il ne craint pas le mauvais temps, bien au contraire. J'ai eu plusieurs fois l'occasion, au cours de mes

navigations en Galice, en Ecosse (ah ! revoir la Clyde), en Angleterre, en Bretagne ou aux Açores, d'affronter de très mauvaises conditions météorologiques et ce, avec une impression de sécurité incroyable.

Westward répond parfaitement aux critères de voilier de « course-croisière ». Nous régatons régulièrement : Copa Gitana, Plymouth / La Rochelle, second de l'Atlantic Trophy 2011 aux Açores... En juillet, *Westward* participera à la Celtique

Classique après une petite virée dans le Sud de l'Irlande. Aujourd'hui, *Westward* a 60 ans, je suis fier d'en être le propriétaire mais j'essaie aussi d'être le passeur de ce magnifique yawl pour de futurs amoureux de la marine classique.

Edouard Vinchot



Croix Du Sud Marine

Winchs bronze poli ou chromé

Accastillage inox

Poulies habillées bois

www.croixdusudmarine.com

contact@croixdusudmarine.com +33 6 41 76 01 74

FAROL

Couteaux marins & Montres

Fabriqués à La Rochelle

Cachalot Squelette version 2
modèle d'exception en série numérotée

La Sextante

Vente directe sur www.farol.fr
et dans nos ateliers à La Rochelle :
case 64, quai Louis Prunier
et 1, rue de Québec
05 46 50 53 05

MAO TITOÏ III

1960

Artaban devenu Mao Titoï III est l'un des fils de la famille des S&S 34, une lignée qui vit le jour des œuvres inspirées des new yorkais Sparkman & Stephens
The S&S 34 Artaban which became Mao Titoï III was one of the creations of the famous New York partnership of Sparkman and Stephens
Artaban convertido en Mao Titoï es uno de los hijos de la familia de los S&S34, un linaje que nació de los trabajos inspirados de los neoyorquinos Sparkman & Stephens



Artaban en régates

Au commencement de la saga on trouve *Morning Town*, un one-toner de 36 pieds en bois moulé, conçu en 1967 par Sparkman & Stephens pour le yachtman britannique Michaël Winfield. Winfield demanda à Olin Stephens de lui dessiner un nouveau course-croisière de 34 pieds, qui serait conforme aux spécifications à venir de l'IOR. Winfield entendait défier les invincibles *Tina* de Dick Carter, qui faisaient la loi autour de l'île de Wight. Stephens s'exécuta et bientôt le chantier Winfield & Partners Limited entama la construction du plan n°1959, sloop bermudien, à Rochester dans le Kent.

UN PARRAIN CÉLÈBRE AVANT LA STEPHENSMANIA

Un beau jour de janvier 1968, au London Boat Show, le futur Prime Minister Edward Heath [de 1970 à 1974, avant Maggie Thatcher] tombe en arrêt devant la nouvelle merveille de Olin Stephens (cf. Revue YCC 2018) et commande sur plan et sur le champ son premier S&S34 qu'il baptise *Morning Cloud*. Assurément bien né, il remporte la Sydney-Hobart de 1969 avec Sir Edward à la barre. Son sistership *Morning After* s'adjuge cet été-là toutes les régates du RORC. Comme affiche de publicité, pour un lancement de produit, difficile de rêver mieux !

Les clients se bousculent, les ventes s'envolent. Ce voilier est une redoutable machine à remonter au vent, imparable au près dans une forte brise ou par petit temps, alors que Dick Carter avait conçu ses *Tina* plutôt pour le portant et le bon plein. On estime la production anglaise entre 65 et 70 bateaux, dont une quinzaine importée en France. La Stephensmania s'emballe dès le début des seventies. Le S&S34 domine de tout son génie la génération des classe III de ces années rock'n roll. Dans la Channel Race 1971, rien moins que 18 S&S34 trustent les 18 premières places. Une trentaine de sisterships étaient engagée ! Des victoires dans la Fastnet, Cowes-Dinard, et autres classiques, dont la Sydney-Hobart cinq ans de suite.

LA RENCONTRE

Le S&S34 est présenté au Salon Nautique de Paris en janvier 1971. Artaban sera immatriculé à Saint-Malo en juillet 1970, sous le numéro de série 028 « built by Winfield & Partners, Rochester ». François Bellat, dernier en date des propriétaires de *Mao Titoï III*, en fit l'acquisition fin 2004. La rencontre s'était faite sur les pontons de la Perros

Classic où s'étaient affrontés les *Griffon*, *Saba*, *Khayyam*, *Kraken II*, *Cariacou*, *Eloïse II* et autres *Pen Duick*. François et son épouse Martine étaient alors équipiers de *Vela* (cf. article précédent). Christian Chaufour, skipper de *MaoTitoï III* classé 3^e de la course, les convie à une visite de courtoisie à bord. Le printemps suivant, il apprend que la beauté est à vendre. Heureuse coïncidence, il cherchait un voilier.

RÉMY LE MALOUIN

Les premiers en France à craquer pour le S&S34 furent les Letortu de Saint Malo. Chez Marcel et Rémy la Stephenmania s'est insinuée peu à peu, entre détours, retours et évidence. A la Semaine de Cowes 1964, père et fils se mesurent à *Hestia* qui, avec femme et enfants, remporte 7 régates sur 7. C'est un plan Stephens. Peu après dans le Solent, depuis le pont du 55 pieds de Francis Bouygues, sur un interminable bord au près serré, *Morning After*, le premier S&S34, tenait tête à Pacha avec insolence. A l'hiver 69 au Salon de Londres les Malouins père et fils signent d'enthousiasme. *Artaban* est mis à l'eau aux beaux jours à Norwich, à 800 milles de Saint-Malo. Arrivé aux aurores, *Artaban* déboucle sur la ligne de départ de la Coupe du Lupin et la remporte. Le prélude à d'autres brillantes victoires, comme Cowes-Dinard en 1971.

ARNAUD LE REFITEUR

En 1977 Rémy Letortu cède son voilier à un dentiste malouin qui le baptise *Oliera*, mais s'en sépare vite. Le bateau restera une vingtaine d'années à l'abandon à Lézardrieux, oublié de son propriétaire, luthier à Bréhat. En mai 1998, *Artaban* arrive entre les mains habiles d'un drôle de marin : Arnaud Courtel. Du magnifique S&S34 il ne reste plus qu'une épave vieillie, décatie, proche de la fin. Arnaud lui redonne



© Alain Milhéo

toute sa jeunesse et son élégance. Moniteur de voile à Damgan, Arnaud l'installe dans le hangar du club. Le moteur est mort noyé, un Volvo neuf le remplace. A ses moments libres, Arnaud gratte, ponce, vernit les placages, remplace les menuiseries, les câblages électriques, les selleries et la grand-voile à bout de soufflé. Il faut refaire la peinture, second gros accroc



Aquarelle Joël Selo

© Droits réservés

au budget. Une teinte bordeaux est choisie, que *Mao Titoï III* a conservée. Puis Arnaud s'exile à Saint Laurent-du-Var. Il a accepté le poste à la condition expresse de disposer d'un anneau au port, car *Artaban* est sa maison. Et de 2001 à 2003, le S&S34 s'ébat en Méditerranée.



© Remy Letortu

D'ARTABAN À MAO TITOÏ III

Un beau jour, Arnaud trouve un papier épinglé sur une filière « Je descends au plus tôt de Paris ». Le mystérieux messenger lui raconta peu après le pourquoi de vive voix : « Ce bateau est un beau souvenir d'enfance. A l'époque je naviguais avec mon grand-père au Yacht Club de Saint Malo et Artaban gagnait toutes les régates ! » Coup de cœur, ou de nostalgie, *Artaban* retrouve un été l'embouchure de la Rance et change de patronyme pour devenir *Mao Titoï III*. Ce qui veut dire dans l'archipel polynésien « Fucking Shark » ou « sale gueule de requin » chez nous. L'ami de Te miri, la mer et de Te mataï, le vent. François Bellat lui a gardé son nom exotique.

En Australie ces dernières années, le chantier Swarbricks a repris les moules originaux et relancé la construction du S&S34 en matériaux composites, réduisant son poids d'un quart. Pas prête de s'éteindre la légende. Toujours brillante la *Morning Star*...

William Luret



© Droits réservés

Parce que la valeur est supérieure au prix



Pantænus – Quoi qu'il advienne !

PANTAENIUS
Assurances Yachts

Allemagne · Grande Bretagne · Monaco · Danemark · Autriche · Espagne · Pologne · Suède · USA · Australie

pantaenius.fr

KAIROS, RHEA ET CHRONOS : LES FRUITS DE LA PASSION

Les trois voiliers de la flotte de Sailing-Classics ne sont pas que beaux. Ils sont rapides, confortables et respectueux de la nature. Retour sur les origines d'une idée d'avenir

The three sailboats in the Sailing-Classics fleet are not only beautiful. They are fast, comfortable and respectful of nature. Back to the origins of an idea for the future

Los 3 veleros de la flota de Sailing-Classics no son solamente bellos sino además confortables y respetuosos de la naturaleza

C'était peut-être la crise de la quarantaine. En tout cas, elle fut féconde pour les amoureux de la mer, des beaux voiliers, des croisières de luxe ensoleillées, respectueux de la nature, loin du tourisme de masse. En 2005, Andreas Steidle-Sailer a 44 ans. Ingénieur de formation, il préside la prospère entreprise de bâtiment et travaux publics qu'il a créée quinze ans plus tôt. Une vraie réussite. Oui mais, comme dans « le blues du businessman », s'il a l'air heureux, il ne l'est pas tant que ça. Au fond, il ne fait pas ce qu'il aurait voulu faire.

Sa passion d'enfance est restée intacte. Il aime les beaux voiliers classiques en bois, au point d'en avoir restauré un, d'une dizaine de mètres. Depuis toujours, il régate sur le lac de Constance. Chaque année, il se rend à Saint Tropez, depuis les tout débuts de la Nioulargue. Au retour d'une des éditions, Andreas traverse en voiture un long tunnel pour rejoindre son travail à Stuttgart. Pour passer le temps, il s'imagine un horizon plus coloré. Il se remémore les grands voiliers qu'il a pu admirer. Comment pourrais-je approcher ces merveilles ? Je pourrais certes me faire embarquer, mais je n'ai pas forcément envie d'être un forçat du winch. Je pourrais payer mon ticket sur une vedette, cependant, ai-je vraiment envie de me retrouver coincé comme une sardine ? Et puis, j'aime savourer une coupe de champagne et déjeuner sur une belle table.

Au fil des kilomètres, le cahier des charges se précise : il faudra un grand voilier. Mais attention, un vrai, réellement propulsé par une cathédrale de toile ; un voilier à bord duquel on sentira le vent et duquel on verra la mer de près. Il faudra aussi qu'il soit beau, dans l'esprit de tradition. Mais il ne sera pas



que beau. Il sera doté du confort d'un hôtel flottant. Ces bateaux n'existent pas. Qu'à cela ne tienne, il les fera construire. A la sortie du tunnel, sa décision est prise.

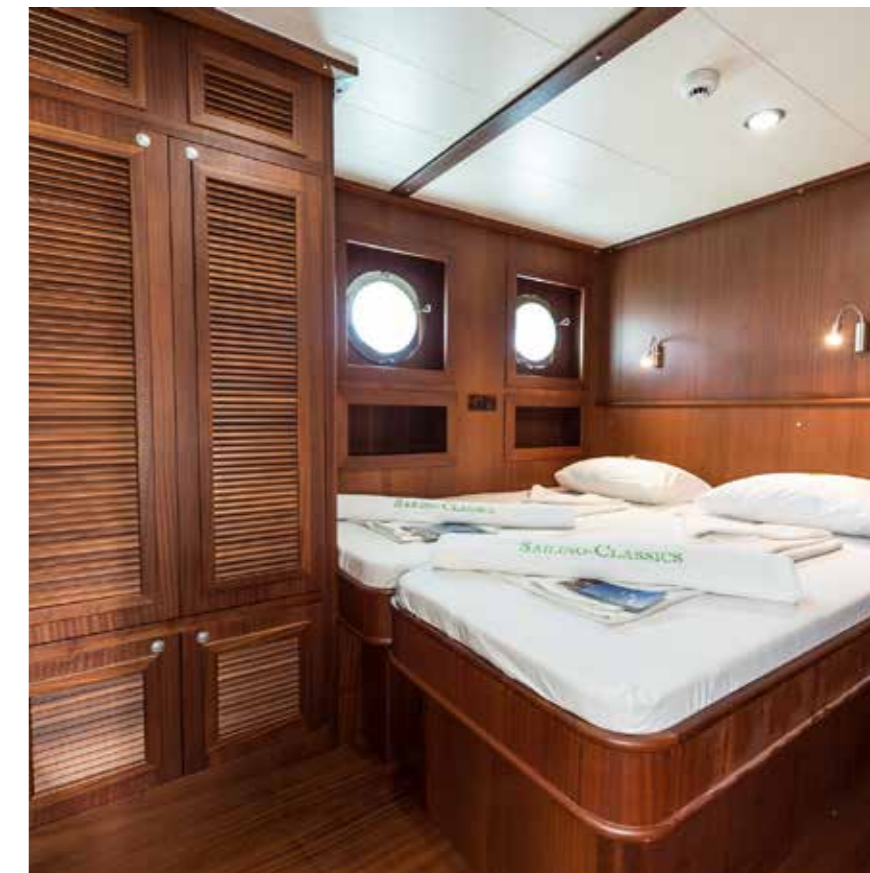
De retour chez lui, Andreas cède son entreprise à ses salariés. Il en crée une autre dans la foulée pour gérer le voilier qu'il s'appête à commander au chantier turc Ark Yachts. Il confie le dessin des coques à l'architecte allemand Klaus Röder. Et pour la conception des gréements, ce sera le Néerlandais Klaas Huizinga.

Ainsi sont nés *Kairos*, *Chronos* et *Rhea*. Leurs coques de 38 et 54 mètres sont en acier pour une sécurité optimale des passagers. Leurs ponts sont en teck pour le confort de marcher pieds nus, et pour la beauté qui s'en dégage. Leurs gréements de goélette et de ketchs à wishbone leur permettent de déployer 1 000 mètres carrés. Par vent medium les bateaux filent aisément les 15 nœuds. Comme leur franc bord n'est pas excessif, ils permettent de conserver intactes les sensations de chevaucher les vagues.

Ils se différencient des restaurations de classiques en ce qu'ils sont conçus pour embarquer 26 invités répartis sur 13 cabines, toutes cosy. Le programme de navigation se répartit entre la Méditerranée, l'Adriatique et les Caraïbes, avec des traversées de l'Atlantique, de Cascais jusqu'au Cap Vert puis Cap sur Antigua. Au retour, l'escale intermédiaire est celle des Açores. Chaque invité peut à sa guise participer aux manœuvres ou contempler l'horizon. Tous les embarqués peuvent caresser la perspective de tenir la barre à roue d'un voilier de 54 mètres, poussés par les Alizés.

Un ADN partagé avec celui du Yacht Club Classique : respect des valeurs, recherche d'un certain art de vivre. Mais attention, promouvoir la voile pour les croisières à passagers n'a rien de passiste. Ce serait même posséder un coup d'avance. D'ailleurs Les chantiers de Saint Nazaire viennent de lancer un département spécialisé. Le classique a de l'avenir...

François Le Brun



Croisières voile traditionnelle

SAILING-CLASSICS
... plus que de la voile

Croisières cabine, régates,
transat et location privative

KAIROS (38m)
CHRONOS et RHEA (54m)

Caraïbes, Méditerranée, Atlantique

Voile authentique,
confort et service hôtelier

www.sailing-classics.com/fr



Ketch RHEA, 54m

Foto: © Carolin Thiersch

WILLIAM JAMES ROUÉ



William James ROUÉ

L'homme restera définitivement associé à son unique grand œuvre : la goélette Bluenose. Ce grand architecte naval canadien fut pourtant, durant l'essentiel de sa vie professionnelle, le digne successeur de son père à la tête de l'entreprise familiale de limonades.

The man will remain permanently associated with his only great work: the schooner Bluenose. This great Canadian naval architect was, however, for most of his professional life, the worthy successor of his father at the head of the family business of fizzy drinks manufacturing. El hombre será definitivamente asociado a su única gran obra: La goleta Bluenose. Este gran arquitecto naval canadiense dedicó la gran parte de su vida a trabajar en la empresa familiar de limonadas.

Roué, avec un accent aigu sur le « e » : de ce côté-ci de l'Atlantique, le nom est familier. Il fleurit bon la Bretagne bretonnante. Il sonne comme Jean-Marc Roué, patron des armateurs français, président de la Brittany Ferries et néanmoins agriculteur, producteur de légumes dans le Finistère-Nord.

Roué, avec un accent aigu sur le « e » : de l'autre côté de l'Atlantique, l'orthographe est déjà plus rare. Pour les connaisseurs, le nom évoque néanmoins la Nouvelle Ecosse. Il est associé à William James Roué, historiquement le premier architecte naval canadien et en notoriété sans doute le plus grand. Il est le père de la goélette *Bluenose*, emblème identitaire pour tous les habitants de la Nouvelle Ecosse.



DEUX MATS POUR L'ÉTERNITÉ

A cinq reprises, en 1921, 1922, 1923, 1931 et 1938, cette merveille flottante a remporté le concours du « Halifax Herald International Fisherman ». Il s'agissait d'une régates entre goélettes de pêche, dont la symbolique est de la plus haute importance. En 1920, les organisateurs de l'America's Cup avaient annulé une manche parce que le vent soufflait à plus de 30 nœuds. De l'autre côté de la frontière, un peu plus au nord-est, chez les morutiers professionnels qui, en supplément du vent, pratiquent au quotidien le brouillard et le froid, cette décision de poltron fut accueillie par un tollé.

En signe de reconnaissance de leur courage et de leur talent, l'épreuve fut organisée dès l'année suivante. Dès sa mise à l'eau, *Bluenose* entra dans la légende. Outre ses multiples victoires, elle détient aussi le record de la plus grande prise de tous les temps de poisson rapporté au port de Lunenburg.

En Nouvelle-Ecosse, le voilier a transformé le surnom de « nez bleu » (blue nose) en fierté nationale. La couleur de l'appendice nasal fait référence aux rigueurs climatiques locales. Il faut savoir que dans ces provinces, l'appellation péjorative est couramment pratiquée. Les voisins de Terre neuve, par exemple, quand ils arrivaient à Montréal, étaient affublés du doux nom de « newfie » (en Français : nouveaux à posséder des droits, bref, des immigrés de fraîche date). Cela donna l'insulte québécoise « gnoufi » et à sa kyrielle d'histoires drôles mettant en scènes des personnages un peu balourds et niais. Ce sont peu nos histoires belges à nous.

Mais un peuple est toujours uni derrière ses héros. Au-delà de la Nouvelle Ecosse, *Bluenose* a acquis le statut de gloire canadienne. Elle a eu deux timbres à

1879-1970

son effigie, en 1929 et en 1982, et longtemps elle fut la seule personne morale à figurer au Hall of Fame des plus grands sportifs du pays.

LE ROI DES MERS ET DES SODAS

Roué, pendant ce temps, a mis un certain temps à obtenir la même notoriété. Il a pourtant fini par avoir lui aussi son portrait sur un timbre en 1998. Il a ainsi fait honneur au nom canadien de Roué. Pourtant, nul doute qu'il ne faudrait pas remonter très loin dans les archives de l'état civil pour lui trouver des ancêtres en Armorique, partis tenter leur chance dans le sillage de Jacques Cartier.

Le mot signifie roi en breton. Porter ce patronyme prédestine-t-il à devenir marin, ou à occuper les postes de leader ? En tout cas, il inspire des caractères. Le site officiel de l'architecte relate qu'à 17 ans, l'adolescent s'était disputé avec l'un de ses professeurs sur la prononciation d'un terme nautique. Pour lui, qui depuis sa plus tendre enfance, ne vivait que pour la mer et les bateaux, ce mépris d'adulte s'était révélé insupportable. Il quitta son banc et ne revint plus jamais à l'école. Il décida qu'à partir de ce jour, il apprendrait par lui-même ce dont il avait besoin pour assouvir ses passions, parmi lesquelles l'architecture navale.

Ses talents dans ce domaine furent vite reconnus. Il n'avait guère que 32 ans quand les plans de *Bluenose* lui furent confiés, avec tout l'enjeu géopolitique représenté par ce bateau. L'année précédente, pour son club le Royal Nova Scotia Yacht Squadron (RNSYS) il avait dessiné avec succès deux monotypes *Babette* et *Zetes*. La goélette était le 17^e plan sorti de sa table à dessins.

Cependant, ce plan de travail mettra bien vingt ans à devenir son gagne-pain. L'essentiel de sa carrière, William J. Roué l'aura passé à vendre des ginger ale, des colas et autres limonades au sein de l'entreprise fondée par son père. Quand il a enfin pu exercer des activités plus pétillantes à ses yeux, ce fut à partir de 1934. Il a commencé par s'installer à New York, avant de retrouver le calme de sa province natale. Jusqu'à sa mort, il a produit plus de cent plans de tous types de bateaux, dont une barge pour le débarquement de Normandie en 1944. Mais aucune autre production n'égala le prestige de *Bluenose*.

FLB

chasse-marée

LA REVUE
DU MONDE
MARITIME

LE CHASSE-MARÉE, UNE CERTAINE MANIÈRE DE VIVRE LA MER...

Le *Chasse-Marée* révèle et fait partager la culture maritime du monde, d'hier et d'aujourd'hui et les enjeux pour demain. Écrite par des passionnés, la revue vous embarque neuf fois par an au carrefour de l'histoire, des techniques, de l'aventure, de l'environnement, des arts et de la littérature, de l'économie, de l'ethnologie...

D'une grande variété, richement illustrés, faciles à lire et complets, les articles du *Chasse-Marée* vous emmènent à la découverte de ceux qui peuplent le littoral et qui vivent de la mer.

Abonnement

1 an
69,90 €+
Version numérique
offerte !

POUR SOUTENIR LE CHASSE-MARÉE ABONNEZ-VOUS SUR
www.chasse-maree.com ou au 02 98 92 66 33

JOHN HOLDEN ILLINGWORTH

1903-1980



Illingworth, Angus Primrose et Edouard Michel
(premier propriétaire du Maïca CMN n°4)

John Holden ILLINGWORTH

La voile mondiale lui doit la création de la course Sydney-Hobart, la plaisance d'outre-Manche lui est redevable de nombreuses initiatives, en particulier la course au large sur de petits voiliers. Quant aux yachtsmen français, ils sont toujours nombreux à naviguer de nos jours sur des voiliers signés du grand architecte anglais.

World sailing owes him the creation of Sydney-Hobart race, boating on-Channel owes him many initiatives, in particular offshore racing on small sailboats. As for French yachtsmen, there are still many of them sailing today on sailboats signed by this great English architect. El velerismo mundial le debe la creación de la regata Sydney-Hobart, la navegación de recreo de Grand Bretaña le debe numerosas iniciativas, entre ellas la regata en alta mar sobre veleros pequeños. En cuanto a los navegantes franceses, hoy en día muchos navegan en barcos de este gran arquitecto inglés.

Au regard de tout ce que lui doit notre yachting, et le Yacht Club Classique en particulier, John Holden Illingworth pourrait passer pour le plus hexagonal des architectes anglais. Du reste, il a fini ses jours en France. Il s'était retiré dans l'arrière-pays niçois. Non loin, il est vrai, de la Promenade des ... Anglais !

UNE FLOTTILLE DE CHOIX

Pour évoquer sa contribution à la voile d'après-guerre, les noms glorieux se bousculent dans nos mémoires. Commençons par les Maïca, représentés chez nous par *Le loup rouge*, *Rouvelon*, *Saba*, ou *Shangri-La*. Mais parmi les bateaux émérites du Yacht Club Classique, il faudrait aussi citer *Esquirol II*, joli plan dessiné en 1961.

Et puis, en élargissant le cercle, comment ne pas mentionner *Oryx* ? Au début des années soixante, Francis Bouygues écumait la Manche à sa barre pour assouvir sa passion de la course au large. Dans la même veine, il y eut aussi *Gerfaut*, classe III du RORC construit en 1963 chez Pichavant.

Dans la grande famille, n'oublions pas Timia, le coursier en bois verni aussi célèbre en Méditerranée que du côté de Bénodet. La liste ne serait pas complète sans *Mélusine*, ketch de 14 mètres construit au début des années soixante chez Fernand Hervé à La Rochelle.



Myth of Malham

Enfin, une mention spéciale pour le naturalisé français *Outlaw*. Ce bad boy du circuit classique dans le Sud est toujours aussi élégant, avec sa selle de Harley-Davidson dans le cockpit pour tenir fermement l'énorme barre à roue.

Incontestablement prolifique, l'architecte ne fut peut-être pas le plus novateur. En tout cas, en matière de carènes. L'explication tient au fait qu'à l'instar de Rod Stephens, le frère d'Olin, notre homme était plus inspiré par les gréements et les plans de voilure. Comme les deux célébrités de New York, il a donc souvent travaillé en tandem.

C'est la raison pour laquelle son nom peut être valablement associé à des voiliers que l'on aurait plutôt cru sortis de chez Laurent Giles (c'est le cas pour les Maïca et pour *Maid of Malham*), ou de chez Angus Primrose, qui fut huit ans durant son associé (voir article dédié). Ensemble, ils sont notamment les coauteurs de *Blue Charm*.

Ce neuf mètres restera dans l'Histoire du nautisme comme le pionnier du bois moulé. La technique de construction avait été inspirée par les avions de chasse Mosquito durant la Seconde Guerre mondiale. Cette période sombre sera déterminante dans la vie de John Illingworth. Officier de la Royal Navy, celui-ci va servir dans plusieurs théâtres d'opérations, où en temps de paix la voile est reine. En poste à Hong Kong avant d'être affecté à Malte, il s'envole pour Sydney après l'armistice du 8 mai 1945.

LA PASSION DE LA COURSE AU LARGE

A peine installé Down Under, il propose de créer une course océanique sur le modèle de ce qui fait déjà en Europe et aux Etats-Unis. Ce sera la Sydney-Hobart, dont le départ est donné le lendemain de Noël 1945. Il n'était pas prévu que ce choix dans la date soit perpétué ; il en sera ainsi pour les 74 éditions suivantes.

De retour au Royaume-Uni, Illingworth intègre le Royal Ocean Racing Club, où il se fait l'ardent promoteur de la course au large. Dans ce cadre, il fonde en 1950 le Junior Offshore Group (JOG).

Le but est d'encourager la navigation en haute mer et la course de port à port sur de petits voiliers entre cinq et huit mètres de long. Comme pour attester du bien-fondé de son entreprise, Illingworth remporte lui-même le championnat du JOG 1954 à bord de *Wista*.

Ecuménique et surtout parfaitement francophone, il vient porter la bonne parole en France et en particulier auprès de Philippe Viannay, le fondateur des Glénan. De cette amitié, naîtra le *corsaire JOG*, la « Myth of Malham Cup » épreuve réservée aux barreaux du petit plan Herbulot et *Glénan* prototype de course au large. La supervision de sa construction aux chantiers Stéphan de Concarneau sera confiée à un jeune moniteur de l'école de voile qui s'appelait... Philippe Harlé ! De sa rencontre avec le grand homme est née la vocation et la carrière que l'on connaîtra ensuite à notre ami.

L'influence du capitaine Illingworth au sein du RORC aura été considérable pour l'évolution des plans de voilure de nos bateaux. Des jaloux laissent entendre qu'il était informé avant ses concurrents des évolutions de la jauge et c'est pour cela, par exemple, qu'il fut le premier à imposer les changements qui portent sa marque. Toujours est-il que nous, plaisanciers, lui devons les gréements en tête à grand



Illingworth et l'équipage de Rani, après leur victoire lors de la Sydney-Hobart 1945

allongement. C'est ce qu'il commencera par faire en 1947 sur son *Maid of Malham* dessiné dix ans plus tôt par Laurent Giles. Il va réaliser ce qui est désormais d'un banal achevé : faire monter l'étai jusqu'en tête de mât.

S'agissant de ses prestations hydrodynamiques, même s'il se sentait moins inspiré, il reste l'auteur d'un nombre impressionnant de dessins de coques, parfois construites en série, mais le plus souvent à l'unité. Son style se reconnaît facilement : le dessin est classique, taillé pour le gros temps. L'allure préférée reste le près. Surtout, les plans de pont et les emménagements témoignent de la longue

expérience de l'architecte comme équipier en course au large.

Mais le versant sombre de ses qualités se manifeste au portant, surtout à bord des voiliers où le safran est attaché à la quille. Les voiliers se révèlent alors instables. Il n'empêche, Illingworth restera fidèle à cette vision du dessin, même quand au milieu des années soixante, des plans venus des Etats-Unis, et notamment de l'audacieuse imagination de Dick Carter, démodent sévèrement son concept.

Pareillement, vis-à-vis des matériaux, l'homme va sur la fin se montrer rétif à la nouveauté. Il avait pourtant innové en favorisant la technique du bois moulé, mais par la suite il ne voudra jamais faire confiance au contreplaqué, se cramponnant à la technique délicate et coûteuse des membrures et bordés sur retour de galbord.

A l'approche des années soixante-dix, les dessins du grand marin paraissent datés. Le monde a changé. Mai 68 est passé par là. En voile, comme partout ailleurs, l'heure est à la révolution. Elle se fera sans Illingworth qui préfère se retirer dans le sud de la France, le pays qu'au fond, il n'a jamais cessé d'aimer.

FLB



Membrane de Maïca



Librairie en ligne
www.ancre-de-marine.com

Tout l'univers de
la mer

Remise spéciale pour le
Yacht Club Classique
avec le code
YCF2020

Editions
L'Ancre
de Marine

CATALOGUE 2020

Vous aimez la mer ?
Nos livres sont pour vous

www.ancre-de-marine.com

ANGUS PRIMROSE



Angus PRIMROSE

Pendant huit ans, il fut l'associé de John Illingworth. Il a ensuite exprimé seul son talent jusqu'à ce jour de 1980 où il a tragiquement disparu lors de la Transat anglaise. Son œuvre survit notamment à travers les nombreux Moody qui naviguent dans le monde et dont il a dessiné tous les modèles.

For eight years he was John Illingworth's partner. He then expressed his talent alone until the day of 1980 when he tragically disappeared during the English Transat. His work survives in particular through the many Moody's which sail around the world and for which he drew all the lines

Fue el asociado de John

Illingworth durante ocho años para luego mostrar en solo su talento hasta su trágica desaparición en 1980 durante la Transat inglesa. Su obra le sobrevive a través de numerosos Moody que navegan en todo el mundo.

La passion conserve ou, au contraire, arrache prématurément. L'architecte naval Angus Primrose est mort à 42 ans, alors que ses coreligionnaires William Fife, Nathanaël Herreshoff, Olin Stephens, André Mauric ou William J. Roué ont tous rendu leur dernier souffle à un âge canonique. Il est décédé



Le Moody 36 et son cockpit central



© Julien Zajac

1938-1980

la même année que son ex associé John Illingworth (voir article pages précédentes), alors qu'une différence de 35 années les séparait.

Primrose aurait sans doute pu atteindre les rives d'un âge à trois chiffres mais une fortune de mer en a décidé autrement. Lors de la Transat anglaise de 1980, la mer en furie l'a emporté. Pendant des mois, il a été réputé disparu. Certaines biographies situent d'ailleurs l'année de son décès à 1981. Mais les faits sont les suivants : en juin 1980, il s'est noyé à 180 milles de la Caroline du Sud en essayant de sauver quelques effets dans le naufrage de son voilier personnel. Le bateau s'appelait *Demon of Hamble*. Il s'agissait d'un Moody 33 de série qu'il avait lui-même dessiné. Déjà quatre ans plus tôt, dans l'Ostar de 1976, il avait démâté puis chaviré à la barre d'un même Moody 33.

UN HÉRITAGE BIEN PRÉSENT

Au moment des tragiques événements, l'homme était doublement consacré, comme architecte et comme marin, mais il n'avait pas encore atteint son apogée. S'il avait vécu plus longtemps, son œuvre aurait été bien plus riche. De quelles innovations, nées de son brillant cerveau, serions-nous actuellement les bénéficiaires ?

La question mérite d'être posée si l'on songe à tout ce qu'il nous a légué. Un seul exemple : quand sa collaboration commence, en 1973 avec le chantier Moody à Swanwick, près de Southampton, il écrit instantanément un chapitre déterminant de l'histoire de la croisière. Angus Primrose est tout bonnement l'inventeur du cockpit central, avec tous les bienfaits induits dont ont pu bénéficier les plaisanciers : la présence d'un pont arrière, d'une cabine derrière le poste de barre, le bénéfice d'une visibilité inédite pour les équipages.

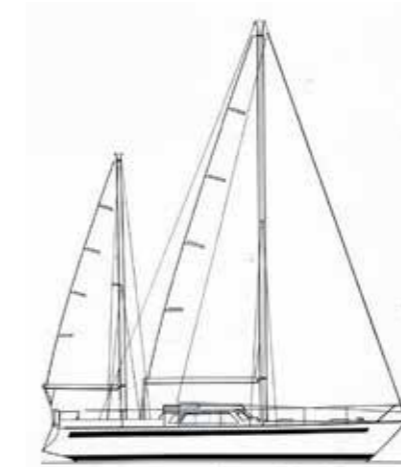
De même, si le chantier qu'il avait créé un peu avant sa mort a pu poursuivre brillamment ses activités, c'est en raison de l'énorme capital confiance accumulé sous le nom de Primrose. Bill Dixon son repreneur le reconnaît volontiers : dans un premier temps, il a pris soin de perpétuer la philosophie de l'architecte. Cela lui a valu de mériter la confiance des clients historiques. Par la suite ces derniers ont reconnu la filiation dans le talent spécifique de Bill Dixon. L'héritage intellectuel du fondateur est toujours présent, intact.

Quarante ans plus tard, des bateaux en tous genres – de service ou de plaisance, à voile ou au moteur – naviguent sur tous les océans, portant haut l'esprit de Primrose et le savoir-faire de Dixon.

PARTNER IN DESIGN

Fallait-il que Sir Angus ait du talent pour qu'une personnalité aussi prestigieuse que John Illingworth lui propose en 1958 une association ! Le jeune homme avait alors seulement vingt ans. Beaucoup de points les rapprochaient. Tous deux étaient passés par la Royal Navy. En outre, ils se complétaient dans leur passion pour l'architecture navale. Angus avait dessiné son premier bateau à l'âge de 14 ans et le dessin de carènes ne le rebutait pas. Dès lors, John pouvait s'adonner à la conception des plans de pont et de voilure. Les deux avaient aussi travaillé dans des chantiers navals, et ils ne vivaient que pour la course et la croisière.

Dans l'article sur Illingworth, de nombreux noms de voiliers ont été cités : *Oryx, Outlaw, Gerfaut... Primrose* pourrait largement en revendiquer la paternité. De même que son nom mérite, tout autant que celui de son associé, d'être accolé à *Gipsy Moth IV*, le ketch de Sir Francis Chichester. Primrose est aussi à l'origine de *Galway Blazer II*, l'étrange jonque avec laquelle le commandant Bill King a pris part en 1968 à la première course autour du monde en solitaire sans escale. Cette épreuve nous est bien connue puisqu'elle allait être remportée par



Plan de voilure du Moody 52

Bernard Moitessier avant son épilogue bien connu : « je continue pour sauver mon âme ». Un fameux trio d'anciens de la Royal Navy s'était formé pour aboutir à la naissance de ce bateau. King avait commandé des sous-marins en mer de Chine durant la Seconde guerre mondiale. De cette expérience il avait gardé deux stigmates : une claustrophobie qu'il ne guérissait que la tête au vent, seul sur les océans, et une tendresse pour les

gréements de jonques qui se manient comme des stores vénitiens. Jester, ancien commandant, avait installé un gréement de jonque sur une coque de folkboat pour disputer la première Ostar. De là était né le « Jester Trophy » qui récompense le premier des plus petits bateaux inscrits. Dans le trio, le vétéran Primrose apportait son soutien pour la coque.

Architectes parmi les plus connus du Royaume Uni, Primrose ne jouissait pas de la même notoriété que son glorieux associé de l'époque en France, car il ne maîtrisait pas, comme son aîné, la langue de Molière. Dans ces années soixante-huit à soixante-dix, alors que le très respectable John Illingworth se raidit dans la nostalgie, le jeune Angus négocie pleinement le virage du yachting vers la plaisance. Cela se traduit par un recul de la construction de yachts à l'unité pour aller vers la production industrielle. Encore de nos jours, son nom est associé à quantités de modèles de série qui naviguent pour le plus grand bonheur de leurs propriétaires à bord de voiliers de type *Challenger, Finnrose, Seal, Moody* (pas moins de onze modèles), *North Wind, Puma et Sailfish*.

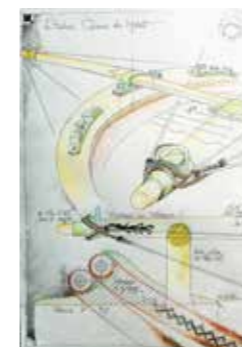
FLB



100 % Made in



Une équipe à vos écoutes ...



Etudes



Ebénisteries



Poulies classiques et contemporaines



Ferrures, accastillage



Gréement



www.dryade.fr - dryade@dryade.fr

Christian 06 62 43 44 55 - Jean Lou 06 24 43 87 84 - Sylvain 06 19 49 20 75

CHANTIERS CLASSIQUES

La chaîne de la confiance et de la compétence
The chain of trust and competence
La cadena de la confianza y la capacidad

La communauté des amateurs de yachting classique, armateurs, équipages, et simples admirateurs depuis le quai, partagent la même passion pour ces yachts classiques, la plupart du temps des objets uniques, classés quelquefois Monuments Historiques, et tous porteurs d'une longue histoire.

Ces bateaux de patrimoine sont, au-delà de la fierté légitime de leur propriétaire du moment, un élément de notre histoire maritime et méritent tout le soin qui leur est apporté chaque année pour les maintenir en bon état de conservation et les faire naviguer. On sait d'ailleurs que l'un des objectifs majeurs du Yacht Club Classique est de préserver ce patrimoine. Pour cela la bonne volonté, les budgets et le savoir-faire des propriétaires et des équipages ne suffisent pas toujours pour affronter l'usure du temps et

garantir à ces bateaux un avenir à long terme. Il existe, et heureusement, tout au long du littoral Manche Atlantique des chantiers spécialisés en mesure d'apporter aux armateurs conseils et interventions de haute qualité. Il faut d'ailleurs se réjouir que ces savoir-faire, qui a bien failli disparaître il y a une vingtaine d'années, se retrouve aujourd'hui dans les mains de charpentiers de marine jeunes et entreprenants, parfaitement compétents, et tout aussi passionnés que les propriétaires de ces yachts classiques.

C'est un métier difficile, exigeant, qui demande une culture approfondie de l'histoire de la construction navale et une longue expérience, souvent transmise par les anciens qui ont formé et encouragé de jeunes charpentiers à s'investir pour leur succéder, sans céder en rien sur le niveau d'exigence. Cette exigence tient d'abord aux rigueurs de mer, qui ne pardonne aucune désinvolture dans les soins apportés à un bateau devant affronter quelquefois des conditions très difficiles, où la vie de l'équipage

peut être en jeu. Métier de haute responsabilité, forcément. Métier de dialogue et de conseil, également. Car l'œil de l'expert n'est pas celui du propriétaire, qui préfère naviguer au plus tôt, se défie à juste titre des budgets mal maîtrisés, et peut avoir tendance à donner la priorité aux travaux de « cosmétique » sur ceux plus structurels, aussi vrai que nous préférons tous avoir des vernis impeccables que faire procéder à des travaux pourtant indispensables, mais qui flattent moins l'œil.

C'est là que la confiance et l'expérience entrent en jeu.

De même qu'Hippocrate exige des médecins « d'abord de ne pas nuire », le charpentier de marine sait mieux que quiconque l'ordre impératif des travaux à conduire, et la priorité à établir dans les budgets disponibles. Comme dit l'un de ces charpentiers les plus



CHANTIER NAVAL TANGUY

Constructions
Réparations
Bois & Composites
Chaudronnerie




ZI de Pouldavid
29100 Douarnenez
02 98 92 11 01
06 81 52 53 04





CANDELA

PLAISANCE CLASSIQUE

Charpente - Gréement - Conseil - Services

Bruno BARBARA
06 71 04 18 58 - b.barbara@candela-lr.com
Chantier Naval Force 3 - 34, rue Sénac de Meilhan - 17000 La Rochelle





















© Thomas du Payrat

CHANTIER NAVAL BERNARD CHARPENTE NAVALE BOIS SAINT VAAST LA HOUGUE



Gilles Auger : 06.80.27.31.65
www.chantier-naval-bernard.com

Mer & Bois
 Menuiserie & Conciergerie Nautiques
 LES SABLES D'OLONNE



4ter. Rue des Agaures - ZA des Agaures - 85100
 02.44.41.69.12 - contact@mer-et-bois.fr



expérimentés : « Il faut écouter le bateau. C'est lui qui décide »
 Encore faut-il savoir l'entendre.
 Alors interviennent l'œil et la main de l'homme de l'art, qui sait écouter, palper, examiner, gratter et proposer un diagnostic sérieux et irréfutable.
 Et le traitement qui doit suivre
 Ceux dont l'annonce publicitaire figure dans les pages de cette revue sont tous des gens d'expérience, hautement qualifiés, qui méritent notre estime et notre respect.
 Ils forment tous ensemble la chaîne de confiance et de compétence qui relie entre eux les partenaires du Yacht Club Classique, tout au long du littoral Manche Atlantique, et seront rejoints au fil des ans, nous en sommes certains, par d'autres professionnels tout aussi qualifiés.

PLC

Depuis 1984 votre bateau est notre passion

CHARPENTERS PAIMPOLAIS



Gilles CONRATH
 22500 Paimpol
 téléphone : 02 96 22 09 27

CHANTIER du GUIP
 Charpente Navale
www.chantierduguip.com


SPÉCIALISTE DU BATEAU BOIS
 Construction, restauration, réparation, entretien
 Charpente navale, ébénisterie de pont,
 agencement intérieur, mâts et espars bois
 Techniques embarquées
 Brest - Lorient : 02 98 43 27 07
 Ile aux Moines : 02 97 26 33 10



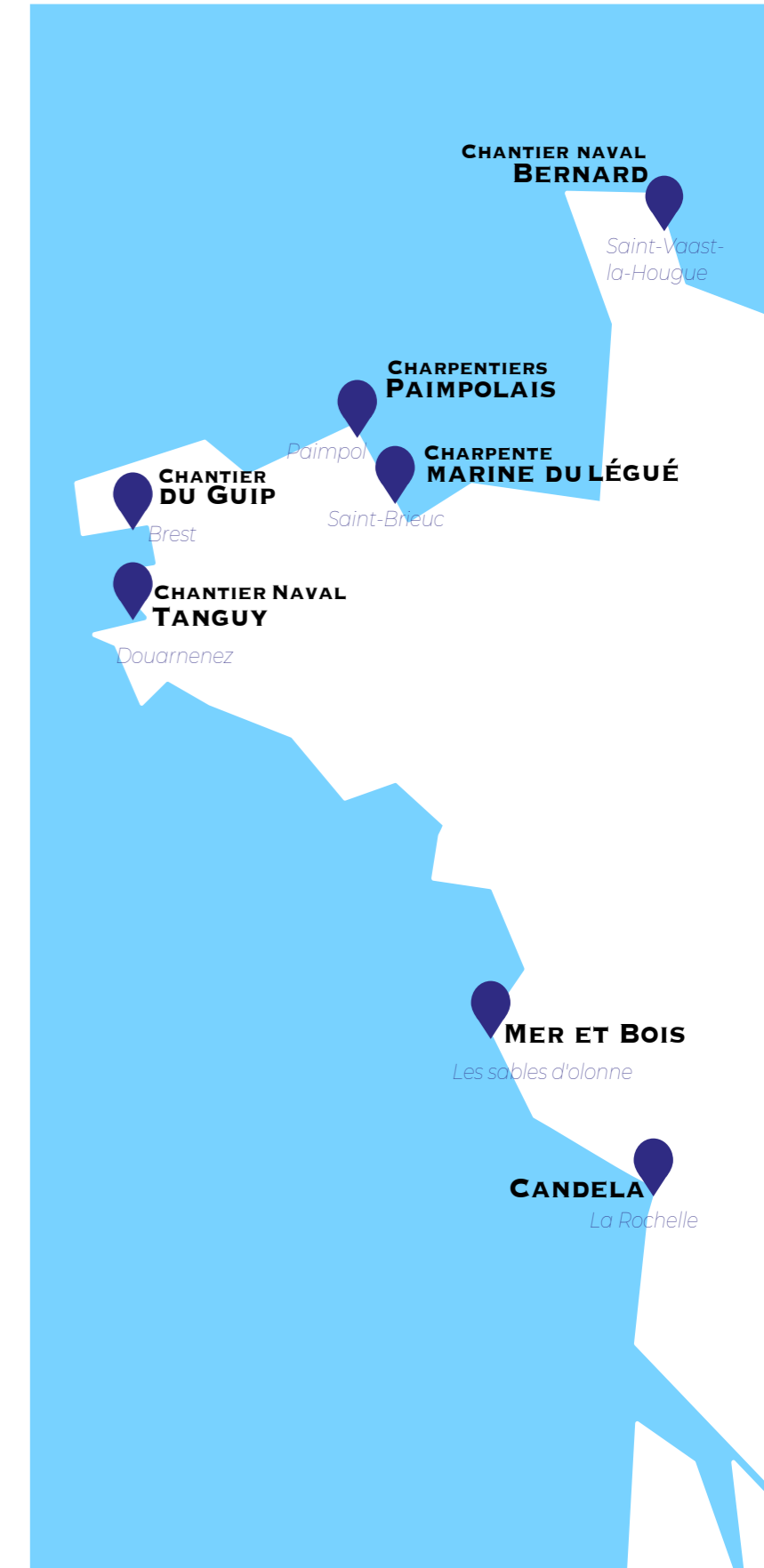
Monaco Classic Week
Trophée 2015
 « La Belle Classe Restoration »
 Prix toutes classes

Morwenna, goëlette aurique de 1914 construite par Stow & Son à Shoreman (Angleterre) sur plans Linton Hope.
 Restauration globale au Chantier du Guip à Brest. Mise à l'eau 2013.

Charpente Marine du Légué



06 86 53 28 30
 26, quai Armez - 22000 SAINT-BRIEUC
info@charpentemarine-marc-nicolas.fr
<http://charpentemarine-marc-nicolas.fr>



POUR UN YACHTING CLASSIQUE ÉCO-RESPONSABLE

Par sa conception comme par sa construction, un yacht classique échappe dès sa création aux dérives de la surconsommation et de l'obsolescence programmée, les deux adversaires désignés de toute ambition de développement durable.

By design as well as construction, a classic yacht from its inception escapes the excesses of overconsumption and planned obsolescence, two of the worst enemies of any ambition for sustainable development. Traduction ES comme Un barco clásico escapa desde el principio de su concepción y construcción al desvío del superconsumo y la obsolescencia programada, ambos enemigos del desarrollo sostenido

Objet souvent unique, conçu pour un usage long et dans la réalité souvent pluri-générationnel, sa construction elle-même fait davantage appel à l'expertise de la main qu'à des machines fortement consommatrices d'énergie.

Et les matériaux utilisés, en tout cas pour la coque et pour les aménagements, ne doivent rien au pétrole et à ses dérivés. Seules les colles mises en œuvre choqueraient peut-être les extrémistes du développement durable.

Globalement, un yacht classique, construit près de sa future zone d'utilisation avec des matériaux de proximité (sauf le teck et l'acajou, bien sûr), utilisant majoritairement l'énergie vélique au cours de sa vie, est un bon exemple de bien durable.

Et si par malheur il devait être un jour déconstruit, il est probable que la plupart des matériaux qui le composent pourraient être facilement réutilisés, ou recyclés sans forte pollution induite.

Ce n'est donc pas le bateau classique qui contribue le plus à dégrader l'environnement marin.

Et pourtant le Yacht Club Classique vient de décider en 2020 d'ajouter à ses objectifs stratégiques un

encouragement plus attentif et engagé à une pratique éco-responsable de la navigation.

C'est que nos bateaux ne disent rien de la réalité de nos pratiques et comportements de citoyen soucieux de l'environnement. Lesquels peuvent encore et toujours être améliorés, à terre comme en mer.

Quelques idées :

DÈS L'AVITAILLEMENT :

- réutiliser ses bouteilles d'eau en les remplissant au robinet du ponton
- choisir des produits de saison, si possible de producteurs locaux
- éviter tout produit suremballé
- choisir des crèmes solaires bio, respectueuses de la vie marine
- s'équiper d'un nable anti-débordement et nettoyer les fuites éventuelles de carburant

DANS L'ACHEMINEMENT VERS LE PORT D'EMBARQUEMENT :

- favoriser le co-voiturage ou les transports en commun
- chaque fois que possible, préférer le train à l'avion

Au port et pour la maintenance :

- choisir avec soin ses produits de cosmétique : antifouling, peintures, solvants, vernis
- trier ses déchets de chantier et les engins pyrotechniques usagés
- entretenir ses équipements pour en allonger la durée de vie
- entretenir son moteur pour optimiser ses consommations en carburant et fluides
- n'utiliser pour le carénage que les seules zones munies de collecte et de traitement des effluents
- économiser l'eau, rincer son bateau à l'eau de mer
- privilégier les équipements sobres en énergie électrique, notamment pour l'éclairage
- utiliser les stations de collecte des eaux noires et eaux grises... et privilégier les sanitaires du port

EN MER :

- le meilleur déchet est celui que l'on ne produit pas, pour les autres, trier nos déchets à bord
- utiliser des produits biodégradables pour le bateau comme pour l'équipage
- ne pas déranger la faune marine,
- mouiller sur fonds sableux et préférer les mouillages écologiques lorsqu'ils existent pour ne pas dégrader les fonds marins dans les zones sensibles
- ne rien jeter qui ne profite à la faune et en tout cas pas des mégots
- adapter sa vitesse au moteur pour limiter sa consommation

Pour toutes les activités conviviales en escale de croisière ou en course :

- éviter le plastique à usage unique comme les pailles, bientôt interdites partout à juste titre ou les gobelets

Si chaque équipage de belle plaisance, chaque organisateur d'un événement de course ou de rallye, devait s'obliger (et c'est souvent déjà le cas) à des pratiques plus éco-responsables, plus respectueuses de l'environnement maritime dont nous profitons avec tant de plaisir, alors en se rappelant la fable du colibri, chacun de nous pourra se dire : « J'ai fait ma part »



La chaleur des vernis de Dauphin Vert



DOCKSOAP

La vie en mer



PRODUITS DE BIEN-ÊTRE
ET D'ENTRETIEN ÉCOLOGIQUES
POUR LA MER ET LES MARINS

WWW.DOCKSOAP.COM

LES PLAISIRS AMBIGUS DE LA NAVIGATION À VOILE

Ecrivain suédois à l'œuvre maritime et navigateur averti, Björn Larsson répond à Jack London

Swedish author and avid sailor Prof. Björn Larsson on Jack London's 1912 piece «The Joy of small-boat sailing»

El escritor y velerista Sueco Björn Larsson le responde a Jack London

A LA DURE

Dans un article publié dans le Times au début du XX^e siècle, Erskine Childers, l'auteur du roman de mer culte, *L'Énigme des bancs de sable*, futur contrebandier d'armes pour l'IRA, se demande ce qui peut « pousser des gens prudents, précis et ponctuels, ayant des habitudes régulières et des goûts bien arrêtés » à se lancer sur des petits bateaux et à s'exposer aux inconforts et aux risques de la mer. Selon lui, « quelque chose a ainsi été gagné, non pas par la force mais par l'amour ; le monde a doublé ses dimensions et est observé pour la première fois dans l'harmonie. De nouvelles valeurs ont été établies sur les épaves d'anciennes normes en matière d'utilité et de récompense. »

Dans un autre article, Childers est plus spécifique : « Au fond, l'explication de la fascination que la voile exerce sur un petit nombre de personnes réside dans ce qui la disqualifie aux yeux de la foule : l'extrême solitude dans le conflit avec un élément redoutable, la privation volontaire de toute aide humaine, qu'elle soit physique ou morale, et le fait de soumettre consciemment et délibérément ses facultés à une épreuve impitoyable. On ne risque certes pas de se couvrir de ridicule quand on commet des erreurs, mais on ne recueille pas non plus d'applaudissements pour ses exploits. Sans rival à vaincre ni jury à convaincre, sauf celui de votre for intérieur, les éléments de compétition et de spectacle inhérents au sport sont totalement absents. Est absent également, sauf en de rares et brèves périodes, le sentiment de plaisir pur et simple. Le corps et l'esprit sont sans cesse soumis à une tension extrême. Les cas d'urgence se succèdent à une cadence accélérée et vous avez beaucoup de chance si vous avez pu surmonter l'un avant que le suivant ne se présente. Il est plus fréquent qu'ils s'accumulent, jusqu'à produire une



© Droits réservés

situation si complexe qu'il semble n'exister aucune solution. Mais la dure loi de la nécessité fait éclore ses capacités et aiguise les sens à un degré incroyable. » À peu près à la même époque, Jack London pose la même question que Childers, à savoir ce qui ferait l'attrait de naviguer à voile dans un petit bateau, dans son article « The joy of small-boat sailing ». London est moins philosophique, moins poétique et plus concrètement terre-à-terre que Childers, mais London insiste lui aussi sur les peines et les épreuves de la navigation, au point où l'on a des difficultés à voir quelles en seraient les « joies ». En effet, comme tant d'autres narrateurs-navigateurs, London et Childers racontent surtout les moments difficiles, dramatiques et périlleux, les « close quarters » comme diraient les Anglo-saxons. Les voiles qui se déchirent, le bateau qui s'échoue, une nuit passée à surveiller l'ancre, la fatigue après une semaine de coups de vent qui hurlent dans le grément, la lutte pour survivre lorsque les courants de marée poussent le bateau vers un récif. Où est la « joie » dans tout cela ?

Tout comme Childers, London reconnaît que les plaisirs sont rarement au rendez-vous. Il écrit : « *After all, the mishaps are almost the best part of small-boat sailing. Looking back, they prove to be punctuations of joy. At the time they try your mettle and vocabulary, and may make you pessimistic as to believe that God has a grudge against you – but afterward, ah, afterward, with what pleasure you remember them and with what gusto do you relate them to your brother skippers in the fellowship of small-boat sailing.* »

Serait-ce cela la joie de naviguer sur de petits bateaux à voile ? Pour le plaisir que les épreuves finissent ?

Serait-ce comme pour les marathoniens ou les adeptes du triathlon ? De la souffrance à n'en plus finir, mais tellement agréable lorsqu'elle prend fin ? Cela me rappelle un commentaire sur mon livre La sagesse de la mer : le critique était plein d'éloges, mais il finit son texte en écrivant qu'il « ne mettrait jamais les pieds sur un bateau ».

LE MYTHE DE LA PLAISANCE

Pour les terriens, les récits de Childers, de London et d'autres doivent sembler incongrus. Pour les gens de terre, victimes d'une mythologie de la mer faite d'horizons infinis, de mouillages paradisiaques à l'eau cristalline et de groupes de dauphins qui sautent joyeusement devant l'étrave, la voile est vue comme une partie de plaisir pure et simple, la mer comme un lieu de rêves. Sinon, pourquoi dénommer ceux qui naviguent des « plaisanciers » ?

Ce n'est pas un hasard si les ports attirent tant de badauds. On n'a jamais vu une famille ou une bande de copains choisir un parking ou une gare pour les sorties du dimanche. Les ports si. La dernière mode, celle de jouer aux vagabonds douillots dans un camping-car, en est la preuve. Sur le parking de ma marina à Helsingborg, une quinzaine de camping-cars y sont garés tous les jours de l'été, au point où nous leur avons réservé des places, leur faisant payer les droits de port comme les visiteurs navigateurs. L'ironie veut que le môle soit si haut que les campeurs motorisés n'ont pas vue sur mer, mais seulement sur le port lui-même. J'ajouterais que les professionnels du nautisme, qu'ils soient vendeurs de bateaux ou compagnies de charters, ne sont pas étrangers au maintien du mythe. En effet, dans leur prospectus de vente, il fait toujours beau et l'équipage est en maillot de bain sous le soleil. Qui a jamais vu la photo d'un bateau à vendre sous la pluie ? d'une sortie de voilier de charter par un coup de vent ?

Ce n'est pas non plus un hasard si les appartements avec vue imprenable sur la mer sont hors de prix pour le commun des mortels, alors que les maisons des pêcheurs, et des marins en règle générale, tournent le dos à la mer et se nichent de préférence dans des endroits protégés des vents et des embruns. Les travailleurs de la mer, eux, savent que la vie en mer est rarement idyllique. D'ailleurs, ceux qui aujourd'hui achètent des maisons hors de prix au bord de l'eau seront les premiers à être punis le jour où le niveau de

la mer augmentera avec le changement climatique.

PLAISIR ET TECHNOLOGIE

Mais les terriens ne sont pas les seuls à éprouver des difficultés à se reconnaître dans les récits de Childers et de London des épreuves de la navigation à voile. Je parie que cela vaut – presque – autant pour la grande majorité des plaisanciers d'aujourd'hui. Non seulement les instruments de navigation, les prévisions de météo, les guindeaux électriques, les voiles sur enrouleurs, les moteurs puissants et fiables, tout comme les cordages synthétiques et les haubans en acier inoxydable, mais également les bateaux plus grands et en partie plus marins, les pilot books, voire les portables et les balises de détresse au cas où le besoin se ferait sentir, ont radicalement changé la navigation.

Mon premier bateau, du nom de *Skum* – la traduction suédoise du *Spray* de Slocum – était un Nordisk folkbåt en bois de 25 pieds, sans moteur mais avec deux avirons pour les jours de calme plat. Comme instrument de navigation j'avais un compas pour tenir le cap, des jumelles et une radio pour les prévisions météo. Rien d'autre, même pas un loch. Avec ce bateau, j'ai appris à naviguer, parfois par des coups de vent 7 – le Folkbåt est tellement marin qu'on n'a pratiquement jamais besoin de prendre des ris (d'ailleurs il n'y en avait pas) – et comment entrer et sortir des ports à la voile. Mon second bateau, le *Moana*, était une version en polyester du Folkbåt, le IF 26 pieds, dix centimètres de plus de franc-bord et, surtout, un cockpit auto-videur. Cette fois-ci, j'avais quand même un loch et un régulateur d'allure. Sauf que ce dernier méritait amplement son nom anglais de « self-steering » : comme il ne fonctionnait jamais, nous devions barrer nous-mêmes du début à la fin. J'avais aussi une solide ancre de 15 kilos, mais pas de guindeau.

Avec le *Moana*, je suis allé de Suède à Saint-Malo puis retour, ainsi qu'en Écosse par la Mer du Nord. J'ai essayé des coups de vents jusqu'à force 8 dans la Manche, j'ai passé des nuits au mouillage à surveiller l'ancre, j'ai passé le Raz de Blanchard à sept nœuds à reculer à cause du courant, j'ai suivi en partie le sillage de Childers parmi les îles de la Frise, j'ai tiré des bords toute une nuit sous un orage devant l'embouchure de l'Elbe, mais j'ai eu aussi des jours glorieux de navigation entre les îles Hébrides, dans l'archipel de Göteborg ou dans les fjords du Danemark – oui, il y en a là-bas aussi, pas seulement en Norvège.

Aujourd'hui, j'ai un bateau de douze mètres en acier, avec toutes les commodités : toilettes, frigo, réchaud et four à alcool, GPS, régulateur d'allure Hydrovane, pilote automatique Raymarine, moteur inboard

Yanmar. Il est vrai que je navigue toujours sur cartes papier et que j'évite la technologie dernier cri, y compris le radar, mais la précarité et les incertitudes de la navigation appartiennent largement au passé. En revanche, je dois reconnaître que la joie de la navigation n'a pas suivi la même courbe ascendante que celle de la sécurité et de la tranquillité d'esprit. Cela peut paraître paradoxal, mais le contraire est plutôt vrai. Et je ne suis pas le seul à avoir la nostalgie des premiers bateaux, l'époque où naviguer était à la fois plus sportif, plus aventureux, plus dur, mais aussi plus – même beaucoup plus – gratifiant et joyeux qu'aujourd'hui. Dans les ports, il y a tant de bons petits bateaux marins qui ne sortent jamais. Les jeunes font du surf, du kite-surf ou de la planche à voile, comme de purs sports, non comme des voyages. S'ils pratiquent la voile, c'est pour régater, et non, à de rares exceptions près, pour partir à l'aventure. A quoi bon, d'ailleurs, puisqu'on peut tout voir et découvrir à l'avance sur Google Earth ? Ceux qui sont plus vieux et aguerris, dont je suis désormais, sortent du port mais ne vont plus tellement loin. Ils ont déjà visité tous les ports dans les environs et même ceux un peu plus loin. Souvent retraités, ils peinent à trouver les budgets pour s'acquitter des droits de port, de l'assurance et de l'entretien.

LE TEMPS DU RÊVE

Dans les années quatre-vingt, quand j'ai acheté mon bateau le *Rustica* pour vivre à bord toute l'année, sans pied à terre à terre, les ports étaient emplis de rêves. Les plaisanciers d'entre vingt et trente ans se préparaient à partir en Méditerranée, aux Caraïbes, ou pour faire le tour du monde dans leur bateaux de dix mètres ou moins. Aujourd'hui, je regrette de le dire, il n'y a même plus de rêves brisés dans les ports. Je me rappelle le premier voyage en Écosse dans le *Moana* nous étions accueillis comme des rois. Les gens du coin nous invitaient à dîner ou à boire une bière – plutôt plusieurs – dans les pubs. Ils étaient sidérés et même un peu impressionnés par le fait que nous avions pris la peine et fait l'effort de visiter leur beau pays dans un – si – petit bateau. Les droits de ports étaient raisonnables voire plus – à Fraserburgh, sur la côte est de l'Écosse, on nous a fait payer cinq livres... pour la semaine ! Il y avait peu de marinas et les endroits marqués « ports » sur les cartes étaient des baies de mouillage. Aujourd'hui, cela a changé presque partout. Si l'on veut retrouver une navigation vierge, à surprises, il faut s'aventurer dans des contrées où les conditions météo et de mer sont vraiment rébarbatives. Même la traversée de l'Atlantique est devenue un voyage organisé. Pour ceux qui aiment la mer comme un espace de voyages et de rencontres, l'évolution de la voile est

source de tristesse. L'année dernière, dans un pays qui compte environ 900 000 bateaux pour une population de 9 millions d'habitants, il s'est vendu seulement 113 bateaux à voile neufs, tous à un prix supérieur à 150 000 euros. En revanche, le marché des camping-cars est en plein essor. Les voyages aériens par charter ou low-cost vers la Floride, la Thaïlande et les Canaries, tout comme le marché de la croisière sur les paquebots, véritables monstres des mers, continuent à augmenter.

La belle époque de la navigation à voile – celle du voyage – est-elle définitivement révolue ? On peut le craindre. Mais on ne peut pas exclure non plus que le vent tourne. Un jour les gens seront peut-être lassés de voir les Formule 1 des mers s'affronter dans l'America's Cup à des vitesses littéralement à couper le souffle, même aux équipiers. Un signe vient peut-être de la régate en solitaire autour du monde sur des bateaux de série, sans autre équipement qu'à l'époque des Moitessier et Knox Johnson. En parlant avec un équipier de la Volvo Ocean Race, celui-ci m'a raconté que l'équipage lisait à bord mon essai La sagesse de la mer. Pour quelle raison, sinon parce que leur rêve n'était pas de faire de la navigation un métier, où il fallait faire plaisir aux sponsors, où les marges de liberté n'existaient plus et où le seul rêve était une coupe gagnée. Un jour le prix de l'essence freinera peut-être de manière efficace les bateaux à moteur qui se hâtent d'un port à l'autre, comme s'ils voulaient passer le moins de temps possible en mer. Un jour, peut-être, les jeunes vont retrouver le plaisir d'errer sur l'océan sans destination précise, pour le seul plaisir de vivre une expérience unique ensemble. Les possibilités ne manquent pas. Jamais comme auparavant trouve-t-on autant de bons voiliers marins à de petits prix sur le marché de l'occasion. Ce qui fait défaut, c'est peut-être des écrivains comme Slocum, Childers, London, Moitessier et quelques autres, pour inspirer les jeunes à rêver et à reprendre la mer.

Björn Larsson



© Droits réservés

NICOLAS CAMOISSON

Le photographe Nicolas Camoisson répond à Jack London

French photographer Nicolas Camoisson on Jack London's 1912 piece «The Joy of small-boat sailing»

El fotógrafo Frances Nicolas Camoisson le responde a Jack London



©Nicolas Camoisson

EXEMPLES DE PROTOTYPES DE LA RÈGLE CONÇUS PAR JEAN CRAS

En raison de leur constitution en feuilles de celluloïd, ces instruments ont été restaurés à un spécialiste des matériaux plastiques, le restaurateur du patrimoine François Duboisset, qui a opéré des travaux de nettoyage et de consolidation et apporté des préconisations spécifiques pour leur conservation. Les règles sont constituées de plaque d'acétate de cellulose découpée, jaunie par le temps.

Les inscriptions sont réalisées par incision fine dans la matière et remplissage par de l'encre de Chine. Prototype d'un rapporteur circulaire sur 360°.

1: Première ébauche de la future règle de navigation signée J. Cras, datée et localisée Tarente, février 1917

2: Deuxième étape, le diamètre du rapporteur est réduit, la règle se trouve allongée de chaque bord Et apparaît la fameuse formule « Vers la route ou le point relevé ».

3: Etape intermédiaire, la règle est dotée de deux rapporteurs circulaires

4: Prototype définitif de la règle-rapporteur.

Les pivots métalliques devant servir à déplacer la règle sur la carte vont disparaître par la suite.

Les mentions manuscrites précisant l'utilisation sont nombreuses.

1
MNM N° inv. 2016.5.1



2
MNM N° inv. 2016.5.2



3
MNM N° inv. 2016.5.3



4
MNM N° inv. 2016.5.5



Série © Musée national de la Marine/François Duboisset

L'ART DE LA MER AVEC JEAN CRAS

Des années 20 au temps des cartes numériques, toutes les tables de navigation françaises étaient dotées d'une règle Cras. Les lutrins d'artistes avertis profitent également de ses créations.

Every French sailor has used Cras' navigation device, but he was also a composer

El almirante Jean Cras está presente en todos los barcos franceses, también era un compositor

Connaissez-vous la formule « Vers la route ou le point relevé » ? C'est un principe de base que les Dupont et Dupond ont manifestement oublié lorsque, à la demande du capitaine Haddock, ils effectuent le point à bord du *Sirius*, identifiant sa zone de navigation ... sur la place Saint-Pierre au Vatican ! Lorsque l'on est étourdi, l'usage de la règle rapporteur peut en effet donner des résultats étonnants.

En 2016, le musée national de la Marine a inscrit dans ses collections d'instruments scientifiques les prototypes de la règle rapporteur qui porte le nom de son inventeur Jean Cras. Cet ensemble précieux est révélateur de la créativité d'un marin aux multiples centres d'intérêt. Il n'est pas courant de disposer des étapes constitutives de la réalisation d'un instrument. Les circonstances de création de l'instrument sont atypiques. La vie de ce marin ne l'est pas moins.

LE POINT...

Né en 1879 dans le grand port militaire du Ponant, la carrière marine est la voie naturelle pour le jeune Jean. Il réussit le concours de Navale à 17 ans sort du Borda 4^e de sa promotion. « Officier de 1^{er} ordre, à faire avancer le plus tôt possible », Jean Cras se passionne pour l'astronomie, les transmissions et la navigation.

Au début du XX^e siècle, pour calculer un cap ou pour porter un relèvement sur la carte afin de connaître la position du navire, on utilisait une règle et un rapporteur. En 1916, Jean Cras a l'idée de combiner les deux éléments. Jeune lieutenant de vaisseau de 32 ans, il commande alors le contre-torpilleur *Commandant-Bory*. Pendant cette période de guerre navale en Adriatique, il met au point la règle-rapporteur en même temps qu'un compas d'estime. A bord de ce bateau, en 1917, pas moins de cinq prototypes réalisés en celluloïd et gravés à l'encre noire montrent l'évolution de la pensée de l'inventeur jusqu'à la finalisation du modèle parfait. Après délibération du Comité hydrographique, six exemplaires de règles sont mis en essai dans les



© H. Bioret, Cherbourg

Le capitaine de corvette Jean Cras jouant du piano, à bord du contre-torpilleur l'Amiral-Senès, en 1921/22.



© Musée national de la Marine/François Duboisset

En quelques traits : Le lieutenant de vaisseau, inventeur et musicien, en 1908

écoles navigantes de la Marine (Ecole navale, école de pilotage et service hydrographique, Chamois, Jeanne d'Arc, et Meuse). Rapidement adoptée par la marine de guerre, la règle-rapporteur équipe aussi l'aéronavale, la marine au commerce et la marine de plaisance.

Jean Cras a déposé deux brevets : le premier en Belgique en 1919 concernant seule la règle-rapporteur, le second en France en 1921 pour la Boîte de navigation complète. En 1925, l'Académie des Sciences salue ses travaux par le prix Chartier. De 1929 à 1939, la règle en celluloïd est fabriquée par Ed. Milhau, la société Topoplastic prend la suite, et aujourd'hui le groupe Plastimo la commercialise.

... ET LE CONTREPOINT

Comme le souligne Voiles & Voiliers, Jean Cras possède en effet l'art du point et du contrepoint ! A la carrière remarquable du marin et inventeur fécond, se greffe la production étonnante d'un sensible compositeur plongé dans la musique dès son plus jeune âge. Pianiste, violoniste, il compose sa première œuvre à 13 ans. Au tournant du siècle, il y a des pianos dans la vieille marine. Affecté sur *l'Iphigénie*, Jean Cras exécute

une sonate de Beethoven « dans les forts coups de roulis, je suis obligé de lâcher tout, et de saisir d'une main la jambe du piano et de l'autre la partition qui veut fuir... la musique enchanteresse est loin d'adoucir les mœurs de la mer trop bestiale. » S'il commande son bâtiment de la façon la plus brillante et se distingue à la mer, à quai il poursuit son œuvre musicale, largement inspirée de la mer : mélodies, sonates, musique de chambre.

L'histoire retient le va-et-vient en youyou pour mettre à l'abri avant le combat la partition de l'opéra Polyphème créé à l'Opéra comique en 1922, l'installation de son piano droit en ouvrant le pont et rognant la cloison des carrés, ou d'un demi-queue sur les grandes unités cuirassées *Lamotte-Picquet et Provence* !

La mer et la musique : à Brest sur le Cours Dajot, une stèle du sculpteur Raymond Delamarre illustre les deux passions de l'ami foudroyé par la maladie à 53 ans.

Sylvie David-Rivièreux, musée national de la Marine

Pour en savoir plus : article de Jean-Louis Guéry dans Voiles & Voiliers N° 281 juillet 1994. Remerciements chaleureux à Jean-Robin Gaillet, Jean-Philippe Malice, Jean Mauviel et Bénédicte Massiot.

THÉÂTRE ET NAVIGATION

Cordages et superstitions, les planches et la navigation ont de nombreux points communs Ropes and superstitions, «Treading the boards». Theatre and navigation: the many things in common explored by Franck Barrau Supersticiones o manejo de cuerdas, el teatro y la navegación a vela tienen muchos puntos común

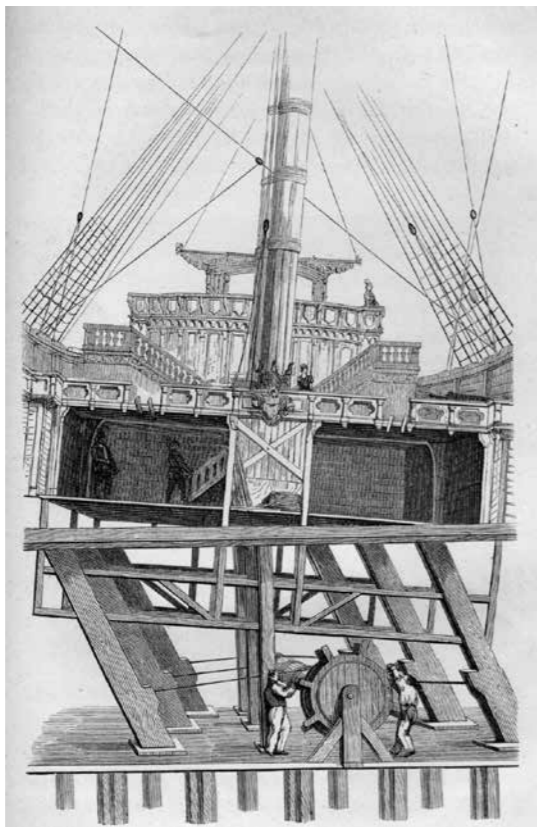
MACHINERIE DE THÉÂTRE ET MARINE À VOILE

Quel rapport a priori ? L'histoire du *Vaisseau fantôme*, cher à Wagner ? Certainement ! Mais les relations entre les deux mondes ne se limitent pas à la récupération artistique de certains mythes.

Quand les grandes salles de théâtre ont commencé à faire leur apparition au XVIII^e siècle, les techniques de machinerie ¹ de spectacle ont eu besoin, non seulement de bras, pour hisser les décors mais aussi d'une certaine science de la manœuvre. C'est donc naturellement dans les ports que l'on est allé chercher les machinistes, d'ancien marins – gabiers et matelots – qui connaissaient l'art de la manœuvre des voiles et des gréements. En effet, quelle différence entre l'établissement d'une voile et le hissage d'une toile peinte de décor ou d'un pendrillon ² de théâtre ? Les techniques sont les mêmes. Ce que l'immense acteur Louis Jouvet reconnaissait lors qu'ils évoquaient les machines de théâtre avec « ses treuils, ses tambours ou cabestans, ses palans ou poulies enchevêtrées de cordages, qui évoquent la gloire de l'antique marine à voile » ³.



La maquette de l'exposition « Les Machines du rêve » au Théâtre de la Monnaie de Bruxelles



Gravure représentant une machinerie de théâtre (en coupe) actionnant un décor... de bateau

LES MOTS POUR LE DIRE

À tel point que les machinistes ont gardé une terminologie propre qui reflète la complexité et la technicité de leur métier, comme l'écrit Florence Thomas, documentaliste à la Comédie française : « Équipage, mât, pont volant, âme, sauterelle, bande de ciel... Autant de mots souvent hérités du monde de la marine, d'invitations à un voyage intérieur qui, sans que souvent nous le sachions, sont aussi ceux qui donnent corps à l'illusion théâtrale. [...] Les dessus incombent aux « cintriers » et les dessous, aux « soutiers ». Ainsi équipé et la lumière faite, le navire peut accueillir les comédiens et embarquer le regard des spectateurs. À eux d'en prendre le commandement. »

Il y aussi la technique de levage avec des palans, appelée aussi mouflage, le moufle étant composé d'un assemblage de plusieurs réas sur un même axe.

Où l'on parle aussi de manille, de ringot, de caïorne et de caliorne (poulie et gros cordage). Et comme sur un bateau, il y a sur le plateau d'un théâtre les mêmes mots qu'il ne faut pas prononcer. Et pour les mêmes raisons. On pense bien sûr à « corde ». Un mot banni de la scène comme du pont d'un navire car il porte malheur, la corde ne servant qu'à la pendaison, exception faite de la seule autorisée à bord : celle de la cloche. On peut, pour avoir prononcé ce mot maudit, être mis à l'amende. On lui préférera donc les termes de guinde (guindant), voire même de ficelle bien que ce terme ne soit guère marin.

De même, on ne siffle pas sur scène ou en coulisse car cela attirerait les sifflets du public. Superstition qui viendrait aussi des gens de mer reconvertis comme machinistes, lesquels avaient gardé l'habitude de communiquer par sifflements codés – comme ceux du bosco – pour se prévenir des changements de décors. Un comédien sifflant risquait alors de semer la confusion dans le bon déroulement technique du spectacle.

UN AMIRAL À L'OPÉRA

Un décorateur de théâtre comme Michel Dumont, natif de Belgique, a travaillé sur ce thème et a produit une exposition, *Les Machines du rêve*, pour laquelle il a construit son propre théâtre baroque sous la forme d'une... maquette au 1/10^e actionnée par deux comédiens machinistes. Cette maquette est aujourd'hui présentée dans l'espace muséal du fameux Théâtre de la Monnaie à Bruxelles. Comme le révèle Michel Dumont : « À Venise, au début du XVII^e siècle, l'amiral de la flotte était aussi le chef machiniste de l'Opéra ! » Vous imaginez aujourd'hui le chef d'état-major de la Marine dirigeant les machinistes de l'Opéra Garnier ?

Franck Barrau

¹ On parle aussi de « machinisterie » qui a donné le substantif machiniste

² Tenture ou rideau suspendu utilisé afin de fermer les côtés ainsi que le fond de la scène dans le but de ne pas voir les coulisses

³ Dans sa préface à *Pratique pour fabriquer scènes et machines de théâtre*, de Nicola Sabbatini de Pesaro, 1638 réédité en fac-similé chez Ides et Calendes, Neuchâtel, 1942, 170 pp.

QUAND LES IRLANDAIS SE FONT MARINS : LE ROYAL CORK YACHT CLUB FÊTE SES 300 ANS

Le plus ancien yacht club du monde fêtera ses 300 ans en 2020. Parmi les membres célèbres de sa longue histoire, figure un certain Sir Thomas Lipton.

Where it all began: 300 years ago, 25 individuals came together and created the «Royal Cork» now the oldest yacht club in the world. A certain Sir Thomas Lipton among the long list of famous members

Hace 300 años unos 25 jóvenes irlandeses empezaron el Club de Agua del Puerto de Cork, ahora conocido como Royal Cork Yacht Club

L'ORIGINE DU MONDE

Les experts se querelleront encore longtemps pour savoir qui de Saint Pétersbourg ou de Cork abrite le plus ancien yacht club du monde. Si la date fait foi, alors, pas de discussion, c'est celui des bords de la Néva. Il est né en 1718 de la volonté du tsar Pierre 1^{er} Le Grand. Un décret impérial, paru le 12 avril de cette année-là, en atteste. Mais justement, c'est bien là le problème !

Si la définition communément admise d'un yacht club est d'être une assemblée de gentlemen, réunis librement pour promouvoir la pratique de leur passion commune, nous sortons ici de l'épure. La création de l'institution russe venait d'en haut. Elle avait obéi à une volonté politique.

Il en fut de même, du reste, pour le Yacht Club de France : il avait été voulu par l'Empereur Napoléon III, qui avait placé à sa tête son ministre de la marine, l'Amiral Charles Rigault de Genouilly. Mais ses premiers membres n'étaient pas spécialement férus de voile ou de régates.

Dans l'acception stricto sensu du yacht club, créé par des marins pour des marins, la préséance reviendrait donc aux Irlandais. Cependant, d'autres difficultés surgissent aussitôt. Car il faut s'entendre sur la notion de passion commune. En l'occurrence, quelle était celle de ces 25 jeunes hommes qui se réunirent un soir de 1720 pour décider de la création du Water Club of the Harbour of Cork ?

Ces aristocrates avaient été conviés, ou plus exactement, cooptés par William O'Brien, 4^e comte d'Inchiquin. Il était l'un des arrière-petits-fils du 1^{er} comte d'Inchiquin, lui-même courtisan du roi Charles II. La précision a son importance, car ce dernier avait dû s'exiler aux Pays-Bas en compagnie de sa cour, durant les années de pouvoir de Cromwell

au XVII^e siècle. Là, il avait découvert avec passion le passe-temps qui consiste à se mouvoir sur l'eau à la voile ou à l'aviron. Il avait vivement encouragé ses affidés à en faire autant. C'est ainsi que l'ancêtre Inchiquin, de retour dans ses terres d'Irlande, importa la pratique du yachting.

DE LA TERRE À LA MER

Pour autant, cette hérédité n'augure rien des talents de marin du jeune O'Brien. Ce dernier avait vingt-six ans quand il créa le Water Club avec ses amis. La maturité a dû lui arriver plus tard, car à l'époque, sur le plan maritime, ses activités paraissent bien puérides. Elles consistaient, d'une part, à se dessiner de superbes uniformes. D'autre part, à convenir avec ses amis de sortir une fois par an, chacun sur son embarcation, pour prendre part à une sorte de revue navale.

Voici comment cette dernière est décrite dans un document daté de 1748, cité par Vincenzo Saccagnino, auteur d'un livre de référence sur les plus beaux yachts clubs du monde : « Maintenant, je vais informer vos excellences d'une cérémonie qui s'est tenue à Cork. C'est quelque chose de similaire au mariage du doge de Venise avec la mer. Un groupe d'illustres gentilshommes sort une fois par an à quelques lieues au large avec un certain nombre de petits voiliers. Leur amiral, qui est élu annuellement, hisse son pavillon, et reçoit les honneurs. Le reste de la flotte se met en ligne, chaque bateau à son poste, comme il est d'usage pour les navires du roi ». En dehors des préparatifs de cette parade, les ordres du jour apparaissaient nettement plus ... terre à terre. Le même Saccagnino a exhumé des articles du premier règlement intérieur qui, curieusement, ne figurent pas sur l'actuel site officiel du Royal Cork Yacht Club.

Par exemple, l'article 27 prévoit que « tout membre présent dans le Royaume se doit d'offrir une réception dans sa résidence ». Mais surtout il est précisé que « quiconque parlera de navigation après le déjeuner sera frappé d'une amende consistant à offrir un vin d'honneur ».

Des documents de l'époque apportent des précisions intéressantes sur la teneur de ces fameux banquetts. Il était considéré comme une faute grave d'arriver avec moins « de deux plats de viande et moins de deux douzaines de bouteilles de vin ». Avec le temps cependant, la finalité marine et

régatière du yacht club finira par l'emporter. En 1845, le yacht club comptait 130 membres et fédérait 40 yachts. En 1854, une résidence somptueuse, dressée sur le front de mer de Cork fut mise à sa disposition. Elle devint the place to be de la Haute société. Selon Frank Coughlan, journaliste à l'Irish Independent, grâce au Royal Cork Yacht Club et également au Rugby Club Cork Constitution, la ville a certainement contribué à sophistiquer ce qu'il est convenu d'appeler « le snobisme provincial ». Ce mélange deux tiers mondain, un tiers marin a valu l'inscription au club, en 1858, du prince Maximilien. Frère de François-Joseph, empereur d'Autriche, fondateur de la marine impériale de son pays, il allait par la suite devenir empereur du Mexique.

DES ÉTOILES EN RÉGATE

De même, le livre d'or des membres éminents compte la présence de sir Thomas Lipton. L'armateur des Shamrock avait été admis en 1900. Même s'il est l'incarnation du perdant magnifique, il demeure l'un des plus importants acteurs de toute l'histoire de la coupe de l'America.

Il convient de mentionner le Prince de Galles, du moins celui qui allait devenir le roi Edouard VII. Il a participé, à la barre de Britannia à 630 régates organisées par le Royal Cork Yacht Club, et en a gagné 365.

Encore actuellement, les activités nautiques du RCYC forcent le respect, tant par le nombre de courses organisées, en croiseurs, monotypes, quillards ou dérivateurs, que par l'affluence qu'elles suscitent. Environ 1 500 membres sont inscrits et fréquentent le siège désormais situé à Crosshaven, en surplomb d'une belle marina. La régata est clairement au centre des activités.

Mais on ne renie pas comme ça ses origines ! L'activité mondaine est toujours aussi intense. L'été, les dîners de galas se bousculent. Ce sera particulièrement le cas en 2020, tant il est vrai que l'on n'a pas tous les jours 300 ans.

Sur mer comme à terre, les dirigeants seront à la manœuvre. La tradition veut que, par ordre hiérarchique, ils portent les titres d'amiral, vice-amiral, contre-amiral et commodore. Dans le droit fil de la tradition héritée du XVIII^e siècle, chacun arbore son propre pavillon. Nul doute que, comme en 1720, les beaux uniformes seront de sortie cet été.

FLB

LA FLOTTE DU YACHT CLUB CLASSIQUE

La diversité est une richesse : issus de rêves partagés entre armateurs d'origine et architectes, sortis tout au long du dernier siècle des chantiers les plus renommés, voilés dans toutes les configurations possibles, affichant au loch des distances considérables, armés désormais par des passionnés, menés et entretenus par des équipages enthousiastes, les yachts classiques du YCC constituent tous ensemble un fantastique témoignage vivant de la richesse du patrimoine maritime et de l'art de naviguer à la voile.



L'Aiglon. 1967. Ketch bermudien
12 m. Architecte : J.J. Herbulot



Amazon. 1972. Yawl bermudien
22,3 m. Architecte : O.Stephens



Amidiouen. 1965. Sloop bermudien
9,7 m. Architecte : J-J. Herbulot



Anouchka VI. 1973. Ketch bermudien
14,17 m. Architecte : J. Laurent Giles



Colomba. 1930. Yawl aurique
17,7 m. Architecte : C. Auroux & G. Morane



Croc Sophelis. 1968. Sloop bermudien
10,4m. Architecte : C. Dubernet



Cyrène. 1968. Yawl bermudien
14,4 m. Architecte : E.Cornu



Cyrrus. 1938. Sloop bermudien
9,6 m. Architecte : G.L Stenbäck



Bilou Belle. 1968. Sloop bermudien
11,3 m. Architecte : D. Carter



Blue Island. 1974. Sloop bermudien
10,5 m. Architecte : Sparkman & Stephens



Bryell II. 1968. Sloop bermudien
11,3 m. Architecte : B. Chance



Cariacou. 1967. Sloop bermudien
10,6 m. Architecte : K. Holman



Damien. 1968. Sloop bermudien
10,1 m. Architecte : R. Tucker



Danycan. 1969. Sloop bermudien
10,4 m. Architecte : E. Cornu



Dauphin vert. 1958. Ketch mixte
15,3 m. Architecte : E. Cornu



Dicke Door. 1896. Tjalk
16 m. Architecte : D. Poon



CarpeDiem. 1998. Cotre aurique
7,1 m. Billie Charlotte . Architecte : P-M. Bernard



Cavalier seul. 1968. Sloop bermudien
11,3 m. Architecte : D. Carter



Chantalaube. 1950. Sloop bermudien
7,4 m. Monotype rochelais . Architecte : P. Merle



Christina II. 1966. Sloop bermudien
12,8 m. Architecte : V. Essen



Diogene. 1963. Ketch marconi
9 m. Architecte : M. Amiet



Diva. 2014. Goëlette aurique
16,4 m. Architecte : H. Coutant



El Rinconcillo. 1967. Ketch bermudien
11,9m. Architecte : E. Cornu



Eloise II. 1957. Yawl bermudien
13,5 m. Architecte : F. Sergent



Esquirol II. 1961. Sloop bermudien
11,8 m. Architecte : J. Illingworth, A. Primrose



Finora. 1939. Sloop bermudien
10 m. Architecte : R. Clark



Gaspard de la nuit. 1966. Ketch bermudien
11,9m. Architecte : F. Mass



Gregaou. 1965. Cotre bermudien
11,5 m. Architecte : L. Vernet



Helena. 1913. Ketch bermudien
15,4 m. Architecte : Corde & Fils



Helike. 1956. Ketch bermudien
14,5 m. Architecte : R. Bureau



Ilaria. 1967. Sloop bermudien
15,8 m. Architecte : J. Laurent Giles



Ileanou. 1967. Sloop bermudien
5,5 m. Architecte : F. Sergent



Griffon. 1967. Sloop bermudien
12,2 m. Architecte : P. Lemaire



Guiriden II. 1963. Sloop bermudien
9 m. Architecte : E. Knocker & Breun



Ilhabela II. 2005. Sloop bermudien
14,1 m. Architecte : S. Mc Millan



Jonas. 1961. Sloop bermudien
6,7 m. Architecte : J. Gros



Joshua. 1962. Ketch bermudien
12,1 m. Architecte : B. Moitessier



Kantbaka. 1972. Ketch bermudien
12,7 m. Architecte : E. Cornu



Gullveig. 1951. Ketch bermudien
17,8 m. 12 mCR. Architecte : E. Salander



Gwennel. 1972. Sloop bermudien
13,2 m. Architecte : Camper & Nicholson



Katic. 1963. Sloop bermudien
11,8 m. Architecte : E. Cornu



Khayyam. 1939. Cotre bermudien
18,3 m. Architecte : O. Stephens



Kotaya. 1953. Sloop bermudien
6,5 m. Architecte : Vernazza



Korrigan 2. 1964. Sloop bermudien
10,8 m. Architecte : Chauveau



F. SERUZIER
YACHTS CLASSIQUES

www.yachts-classiques.com

fseruzier@wanadoo.fr
06 33 02 81 28



Kraken II. 1949. Sloop bermudien
10 m. Architecte : H. Dervin

© Alain Millbeo



La Gaillarde. 1939. Goëlette bermudienne
13,5 m. Architecte : Abeking & Rassmussen



La Marsa. 1968. Cotre aurique
11 m. Architecte : S. François



Lady Akka. 1982. Yawl bermudien
13,8 m. Architecte : chantier naval



Mary Ann. 1957. Sloop bermudien
8,9 m. Architecte : P. Dauchez

© Boudin



Mabel. 1966. Sloop bermudien
12,7 m. Architecte : K. Holman

© Kerys



Melissa. 1963. Yawl bermudien
12,4 m. Architecte : P. Rhodes

© Julien Zajac



Lady Trix. 1909. Sloop aurique
8,76 m. Architecte : A. Mylne

© Alain Millbeo



Laetitia II. 1965. Sloop bermudien
11 m. Architecte : F. Maas

© Alain Millbeo



Lasse de Copenhague. 1940. Sloop bermudien
18,3 m. Architecte : J. Anker



Le Loup Rouge. 1962. Sloop bermudien
11 m. Architecte : J. Illingworth & A. Primrose



Men Brial. 1964. Yawl bermudien
10,8 m. Architecte : C.E. Chauveau



Morgane. 1937. Cotre bermudien
6,5 m. Architecte : V. Brix

© Alain Millbeo



L'evade II. 1956. Sloop bermudien
9,6 m. Architecte : E. Cornu

© Alain Millbeo



Lorna. 1948. Sloop bermudien
10 m. Architecte : R. Clark

© Alain Millbeo



Marguerite. 1958. Sloop bermudien
11,7 m. Architecte : F. Sergent

© Odile Boye-Carré



Marie Christine III. 1958. Yawl bermudien
13,5 m. Architecte : F. Sergent



Mykado. 1953. Sloop Belouga
6,5 m. Architecte : E. Cornu



Nedda. 1901. Cotre bermudien
14,2 m. Architecte : C. Sibbick

Parce que l'on a parfois besoin
d'une **intervention**
rapide, ciblée, efficace...

CABINET DE CONSEIL EN MANAGEMENT

ACTE3
CONSULTANTS

26 avenue du Maréchal de Saxe
69006 Lyon
04 72 10 90 63
acte3consultants.fr



Nérée. 1967. Cotre bermudien
12,9 m. Architecte : M. Amiet

© Alain Milbeo



Niñita. 2004. Goelette bermudienne
18 m. Architecte : S. Burgess

© Alain Milbeo



O'Barik. 1950. Sloop houari Esturgeon
Architecte : E. Cornu



Osprey. 1898. Sloop à corne
7,5 m. Architecte : A. Mylne



Otaba. 1956. Sloop bermudien
10,5 m. Architecte : M. Amiet



Pangur Ban. 1953. Yawl bermudien
11,6 m. Architecte : Sparkman & Stephens

© Alain Milbeo



Patch. 1966. Sloop bermudien
7,7 m. Folkboat. Architecte : T. Sunden

© Alain Milbeo



Petit Sale II. 1952. Cotre auriac
8,4 m. Architecte : Ch. Bernard

La véritable quincaillerie de marine !

A l'Abordage
LA ROCHELLE

A l'Abordage, partenaire historique du YCC !

Tout pour rénover votre bateau CLASSIQUE ou TRADITIONNEL !

Accastillage bronze, laiton et bois, étoupe, chanvre, cordages, vis bronze, carvelles...

10% de remise avec le code YCC2020*

*Offre valable sur notre boutique en ligne jusqu'au 31/12/2020. Une seule commande par client.

www.alabordage.fr - 05 46 52 04 25



Portbos. 1968. Sloop bermudien
11 m. Architecte : F. Maas



Råven. 1926. 6 m J1
11,3 m. Architecte : G. Estlander



Rocquette. 1964. Sloop bermudien
12,9 m. Architecte : P. Nicholson

© François Bedard



Rouvelon. 1962. Sloop bermudien
11,3 m. Architecte : J. Illingworth, A. Primrose

© Alain Milbeo



Rozzy. 1928. Vedette type Commuter 42
13 m. Architecte : L.L. Kromholtz



Saba. 1964. Sloop bermudien
11,1 m. Architecte : J. Illingworth, A. Primrose

© Alain Milbeo



Saida. 1972. Ketch bermudien
13,4 m. Architecte : G. Auzepy-Brenneur

© Bourdin



San Marco II. 1960. Sloop bermudien
9,6 m. Architecte : E. Cornu



Setis. 1940. Ketch aurique
17,4 m. Architecte : R. Durand



Simbad. 1950. Sloop bermudien
11,7 m. Architecte : A. Mylne



Sylphide. 1969. Cotre aurique
12,1 m. Architecte : M. Humblot



Telemaque. 1972. Sloop bermudien
10,6 m. Architecte : K. Holman & D. Pye



Viola. 1908. Cotre aurique
12,8 m. Architecte : W. Fife III



Wayward. 1908. Cotre aurique
17 m. Architecte : F. Shepherd



Westward of clynder. 1960. Yawl bermudien
13,4 m. Architecte : J. Mc Gruer



Wind'ard 2. 1928. Sloop bermudien
19,1 m. Architecte : P. Crossley



Thalamus. 1964. Ketch bermudien
14,5 m. Architecte : F. Sergent



Theodolinda. 1954. Sloop marconi
8,5 m. Architecte : E. Cornu



Tikaroa. 1961. Sloop bermudien
11,4 m. Architecte : Sparkman & Stephens



Ti Marius. 1965. Ketch rorqual 42
12,5 m. Architecte : G. Auzepy Brenneur



Woodstock. 1965. Cotre bermudien
7,2 m. Architecte : E. Cornu



Tumbelina. 1960. Sloop bermudien
11,6 m. Architecte : J. Laurent Gilles



Variag. 1968. Sloop
11 m. Architecte : D. Carter



Vela. 1972. Sloop bermudien
10,6 m. Architecte : K. Holman & D. Pye



Viken. 1939. Sloop bermudien
9,5 m. Architecte : M. Bertin



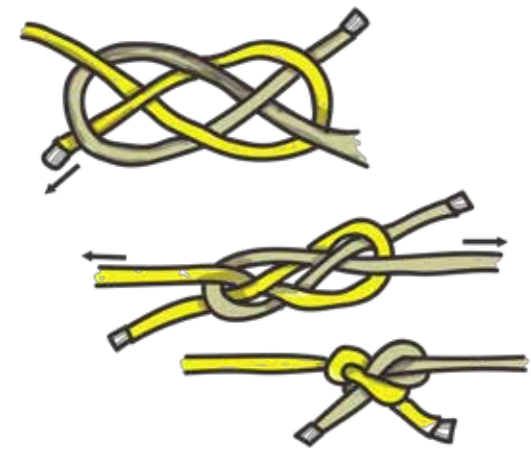
Z. 1967. Sloop bermudien
11,4 m. Architecte : G. Auzepy-Brenneur

VOILERIE TAROT
LES SALES-POISSONNES

Expérience & Passion

www.voilerie-tarot.fr info@voilerie-tarot.fr

LE NŒUD DE CARRICK



Tiens, dis donc, on dirait qu'il nous fait des signes celui-là ! »

Et en effet, au même instant, appel sur la VHF : « Le yacht classique bleu, devant l'entrée de la rade de ... Vous me rappelez sur le 6 ? »

Bon, on comprend vite que le bateau est en panne de moteur et qu'il demande un remorquage.

La panne de moteur, chacun le sait, et en particulier les armateurs de yachts classiques, est un des petits bonheurs répétitifs de la navigation dite de « belle plaisance », celle qui nous impose de longues stations à genoux devant un moteur mystérieux, capricieux, voire un peu taquin. Alternance d'incantations et de jurons, de supplications et d'insultes graves. Ça ne redémarre pas toujours. Mais quelquefois, oui.

Enfin c'est déjà arrivé ...

On sait ce que c'est, on a déjà donné.

Dépannons ce confrère de misère.

« Notre aussière est un peu courte pour remorquer dans ce clapot. Passe-moi une autre. Je fais un nœud de Carrick et on le tire jusqu'au port. »

Va pour le nœud de Carrick, pour une fois qu'on a à bord une compétence de ce type, nous qui croyons tout résoudre avec un simple nœud de chaise, le pont aux ânes du matelotage.

Mais d'où vient donc ce fameux nœud de Carrick ?

Dans son « Vocabulaire des termes de marine » publié en 1783 Lescallier croit pouvoir prétendre que le nœud de Carrick serait ainsi nommé par allusion au Comté de Carrick, en Irlande, d'où il serait originaire.

Peut-être.

Mais je n'y crois pas.

Parce qu'on trouve dans les archives du Musée des Arts et Traditions Populaires de Provence une toute autre histoire.

Je vous résume.

Dans la deuxième partie du XVII^e siècle (donc bien avant le dictionnaire de Lescallier, soit dit en passant), César Bertetton est éleveur de brebis du côté de La Pourcine, charmant petit village le long de la Laye, dans cette Provence rude hiver comme été, à cette époque lointaine où l'idée ne vient à personne de s'installer là pour le loisir.

C'est que le métier est difficile, et la brebis nourrit mal son homme, même quand le loup, des siècles avant la pauvre chèvre de Monsieur Seguin, veut bien épargner le petit troupeau de César.

Au printemps il faut marquer les bêtes (enfin, pas toutes, si on veut échapper pour partie aux taxes du Seigneur local. La dissimulation fiscale n'est pas une discipline récente...)

Les attraper, César sait faire.

Le problème, c'est plutôt la contention pendant le marquage.

C'est là que l'astuce de César et de son cousin Battistin trouve tout son intérêt.

Pendant que l'un tient la bête serrée entre ses genoux, l'autre passe une corde de chaque côté et les relie entre elles par un nœud que Battistin fait sans même y penser, l'ayant toujours pratiqué depuis qu'il aide son cousin.

Le fameux nœud de garrigue.

Que toute la vallée pratique à l'identique.

Rien que de très banal, dans ce pays d'élevage.

César a un autre cousin, Zacario, dernier né de sa trop longue fratrie, qui a dû s'embarquer dans la marine royale basée à Toulon, afin d'ôter une bouche à nourrir dans cette famille où le père, cordier de son état, a bien du mal à joindre les deux bouts...

Au tout début de l'année 1658, Zacario est embarqué comme gabier sur *Le Vigilant*, qui va monter en Flandres pour participer en juin à la célèbre bataille des dunes (où les Anglais et les Français, pour une fois alliés, vont mettre une pâtée à la flotte espagnole et libérer Dunkerque.

Mais ceci est une autre histoire).

Zacario ne parle que très mal le français, comme souvent à l'époque, n'étant alors jamais sorti de sa vallée avant son embarquement.

Quand on lui commande de relier deux aussières, Zacario fait ce qu'il a toujours fait sans même y penser : un nœud de garrigue.

Comme au bon vieux temps où lui aussi il aidait son cousin César.

Passe le Bosco, un rude Maltais pas souvent aimable, du genre qui cogne avant d'expliquer, et qui ne parle qu'un jargon mélangé d'Italien, d'Arabe et d'Espagnol, une sorte de sabir qui ne facilite pas les conversations à bord. Mais franchement, a-t-on besoin de s'expliquer puisqu'il suffit de cogner pour se faire comprendre, à cette époque où le matelot «est corvéable à merci»

« Qu'est-ce que c'est que ce nœud, matelot ? »

« Ben, M'sieur, un nœud de garrigue »

« Et ça tient, ce truc ? »

« Ben M'sieur, jusque-là pas à se plaindre »

« Montre un peu ça de plus près »

Et voilà Zacario qui explique son tour de main, avec un pensée émue pour sa vallée, son cousin, et son père le cordier.

On dit que le Maltais est volontiers voleur. Je ne me prononcerai pas.

Mais toujours est-il que le Bosco du *Vigilant*, séduit par le nœud de garrigue, se flatte partout d'en avoir la maîtrise, voire d'en être l'inventeur

Toujours est-il qu'arrivé à Dunkerque à temps pour combattre, le Bosco maltais va changer d'embarquement et se faire embaucher par la flotte anglaise, qui connaît ses talents et n'est pas insensible à l'intérêt du nœud de garrigue (l'espionnage technologique n'est pas non plus une nouveauté, surtout chez le Britannique ! mais passons...)

La suite, vous la devinez.

Rien à voir avec les Irlandais.

C'est la prononciation à l'anglaise du nœud de garrigue qui devait tromper Lescallier, pourtant fort savant, lors de la rédaction de son dictionnaire, quelque cent ans plus tard.

Comme quoi on ne devrait jamais sous-estimer la contribution de l'agriculture à l'art de naviguer, et, si j'ose dire, rendre à César ce qui est à César !

Captain Bioman of Griffon
Admirateur de la Guilde du nœud

NOUVELLE GAMME OFFSHORE

NAVIGUEZ AU SEC !

 **TRIBORD**
DECATHLON



 VAREUSE 170€

 SALOPETTE 200€

DISPONIBLE SUR [DECATHLON.FR](https://www.decathlon.fr)



Hennessy
LES VISITES

**BIENVENUE DANS
UN MONDE D'EXCELLENCE**

**RÉSERVATIONS SUR
LESVISITES.HENNESSY.COM/COGNAC**

L 13415 - 4H - F: 10,00 € - AL



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