

SILLAGES CLASSIQUES

LE BULLETIN D'INFORMATION DU YACHT CLUB CLASSIQUE



N°6 SEPTEMBRE 2024

EDITO

Les régates de cet été ont offert un spectacle magnifique, tant pour les participants que pour les spectateurs. Ce sont toujours des moments de navigation dans un esprit de compétition amicale.

Régates, rassemblements, simples balades, autant de sorties en mer qui mettent en valeur nos beaux bateaux classiques souvent restaurés avec soin.

Mais quel devenir pour cet héritage maritime, l'artisanat et le savoir-faire ? La transmission est une préoccupation qui nous concerne tous. Parlons-en.

SITE : YACHTCLUBCLASSIQUE.COM
SECRETARIAT@YACHTCLUBCLASSIQUE.COM
TÉL : +33 5 46 50 02 75

A LA BARRE
ANTOINE SIMON

A LA MANOEUVRE
SOPHIE FOURAY
NATHALIE KERMAREC
CATHERINE LEMIERE-MARUCHITCH
WILLIAM LURET

LE COIN DES CLICS

[Programme des régates](#)
[Equipiers/embarquements](#)
[Petites annonces](#)

NOIRMOUTIER CLASSIC : UN GALA SUR L'EAU

par Francois Martin, Président du Cercle de la Voile du Bois de la Chaize

De superbes conditions météo pour cette 25^e édition organisée par le CVBC. Elle a réuni du 1^{er} au 4 aout, plus de 51 bateaux, y compris les *Requins* du 73^e National *Requin* (14 au départ), 7 métriques disputant la 3^e étape du *Challenge de l'AMA*, 5 *Dragons* et une dizaine de plans Harlé et autres *Osiris* ou protos.

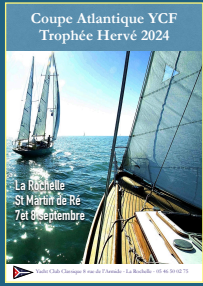
Mais c'est la flotte des 17 classiques, dont 10 yachts du *Yacht Club Classique*, qui offrent les images les plus fortes lors des 5 courses disputées sur des parcours variés, mettant en valeur leurs performances et leur élégance lors des passages près des côtes. Régate au calendrier du CCMA, la *Noirmoutier Classic* constituait également la première étape du *Challenge Eugène Cornu* (la 2^e se disputant lors des *Voiles de Légende* de La Baule quelques jours plus tard). Ainsi, les plans Cornu *Cyrène*, *Danycan*, *Hallali* et *Katik II* se sont joints aux trois *Pen Duick* (I, II & V), à *Blazing Star*, *Boreas*, *Bryell II*, *Esprit de Rueil*, *Gregaou*, *Griffon*, *Kraken II*, *Rouvelon*, *Selene*, *Shangri-La*, pour s'affronter en baie de Bourgneuf.

La *Noirmoutier Classic*, ce sont aussi de merveilleux moments de partage à terre. Fidèle à sa tradition d'accueil, le CVBC et ses partenaires de l'Ile ont reçu les équipages lors d'un grand cocktail de fruits de mer dans l'ancien hall du canot de sauvetage de l'*Herbaudière* et à l'occasion d'un dîner des équipages dans les anciennes salorges du port de Noirmoutier. Cadre magique et ambiance amicale et festive où les régatiers ont trouvé autant d'occasions de « refaire les courses », de partager les expériences ou



simplement de faire connaissance... La dernière page s'est refermée dans les jardins de l'Hôtel Saint-Paul, au cœur du bois de la Chaize par la remise des prix. *Pen Duick II*, *Pen Duick* et *Hallali* prennent les 3 premières places, mais les autres n'ont pas démérité ; ils nous ont encore une fois envoûtés par leur élégance et les qualités humaines de leurs équipages. Nous n'attendons plus qu'une chose : les retrouver encore plus nombreux pour la 26^e édition l'année prochaine !





LES RÉGATES DE LA RENTRÉE

Septembre

Coupe Atlantique YCF - Trophée Hervé : Samedi 7 et dimanche 8, le *Yacht Club Classique* organise au départ de La Rochelle une série de courses côtières ou semi hauturières - les grands ratings feront le tour de l'île tandis que les petits iront directement à Ré. Le samedi, l'amarrage des bateaux se fera au port de St Martin, avec un dîner des équipages au *Yacht Club de Saint-Martin*. Et le dimanche, retour vers La Rochelle avec une remise de prix et apéritif à la *Maison du Yacht Club Classique*.

Octobre

Régate des pertuis - Trophée Harlé : Le week-end des 5 et 6 octobre, ces belles courses tous ratings au départ de La Rochelle arriveront à St Denis d'Oléron où se tiendra le repas des équipages. Retour vers La Rochelle le dimanche, au pied de la Tour St Nicolas, pour la traditionnelle remise des prix à la *Maison du YCC*.

ET AUSSI

Cherbourg Voile Classique : 14/15 septembre, renseignements sur le site du [Yacht Club de Cherbourg](#)



SQUATTEURS DES PONTONS

Il n'y a pas que des marins ivres titubant la nuit sur les quais des ports. On y trouve à présent des flots de vacanciers *AirBnB* tirant leurs valises cabines clac...clac...clac., des punks - canettes de bière en main - et, de plus en plus, des fêtards et des sans-abri à la recherche d'un endroit où dormir. Et l'épidémie s'aggrave. *Idéfix*, *Shangri La*, *Men Brial*, *Hedys*, *Théodolinda*, *la Goële*, ont ainsi reçu la visite de ces indésirables.



Tout comme les catamarans du bassin des Chalutiers et même *Santa Lucia*, posé sur bers devant le chantier Despierres. Un matin, en arrivant au travail, Nicolas Chanteloup a surpris deux individus descendant par l'échelle après une nuit réparatrice. Sur le Quai Valin, Jacques Ruchaud est tombé sur deux jeunes gens endormis dans le carré de son bateau, *Théodolinda*. Mégots, pétards, canettes éparpillées, bouteille de whisky vidée, il ne restait plus qu'à faire le ménage. Le surlendemain à l'aube, s'apercevant qu'ils étaient de retour, il appelle le 17, les policiers accourent, extirpent les mauvais coucheurs et les emmènent, menottes aux poignets. *La Goële* de Laurent Barbiero, elle, s'est transformée quelques nuits en lupanar flottant. Serrure arrachée, outils, fusées, corne de brume et veste de quart avaient disparu. Les policiers de la Scientifique ont emporté les débris pour expertise : mégots, verres, et une culotte en dentelles, taille M. Le commuter *Rozzy* aussi a été cambriolé. Patrice Bernier, le Maître de Port de La Rochelle, a lui-même surpris deux squatters au Bout Blanc et en tentant de les retenir avant l'arrivée de la police, il a été agressé.

Les propriétaires des bateaux en ont assez de ces allées et venues. Mais que faire ? Les codes et des caméras des pontons installés par le port sont très efficaces aux Minimes, mais leur gabarit conforme au site classé du vieux port ne décourage pas tous les malveillants. Le service de la Sûreté du Port dispose de cinq gardes, deux en même temps entre 18 h et 8 h du matin. En compléments des rondes permanentes, ils surveillent les écrans de la cinquantaine de caméras. Nous vous conseillons de bien fermer les accès à l'intérieur de votre bateau. Une solution serait d'installer des alarmes à bord des bateaux. Si vous êtes victimes de ces infractions, contactez le service du port (05 46 44 41 20 ou VHF 09 24 h/24 7j/7), la police et déposez plainte.



MON PASSAGE DU HORN,

par Richard Mérieux, capitaine professionnel.

Il a bourlingué sur toutes les mers depuis 34 ans : 24 traversées de l'Atlantique, une cinquantaine du Golfe de Gascogne. En semi-retraite aujourd'hui, il s'apprête en novembre à skipper le trimaran personnel de Yannick Bestaven sur l'Arc Atlantique, la course Canaries-Sainte Lucie. Il a vu le Cap Horn, et de près : il a même grimpé jusqu'en haut du phare du Horn.

« On est partis avec *Coriolis XIV*, une goëlette de 24 m, pour faire un tour du monde par les pôles, pendant les étés boréal et austral, avec six hommes d'équipage à bord. On a quitté La Rochelle en juin 2012 et on est revenus en juin 2013. On est monté jusqu'aux îles Feroe, puis le Spitzberg, l'île aux ours au Svalbard, et Mourmansk. C'est le port d'entrée du Passage du Nord-Est vers le Pacifique. Là, les douaniers russes décrètent que nos autorisations ne sont pas valables : une amende de 700 € et on repart vers le Groenland, le nord de l'Islande, le passage du Nord-Ouest, les Aléoutiennes où on slalome au milieu des icebergs, l'Alaska, San Francisco, Clipperton, les Galapagos, Pâques, l'île de Robinson Crusoe... On s'approche du Cap Horn. On est en février, à 200 miles au Nord-Ouest du Cap. Sur les fichiers grib de notre téléphone satellite Iridium, la météo annonce un gros baston. Des creux de 8 mètres, un vent de 50 noeuds. On décide d'attendre. Et on arrive sur le 57e Sud en pleine pétrole, au moteur, à 2 milles du rocher, entourés d'une meute de dauphins. Les calmes ici, ça dure 2 ou 3 jours par an, c'est tout. L'occasion est unique de s'arrêter sur l'île du Horn ! On ne peut pas jeter l'ancre, il y a trop de fond, un équipier reste à bord, moteur en marche. Il y a un escalier en bois interminable. En haut, il y a un monument représentant un albatros. Le gardien du phare est là avec sa femme et sa petite fille. Dans sa maison, il y a des babioles de souvenirs et des fanions à vendre. « Il y a 3 jours, nous dit-il, j'avais 123 noeuds à hauteur du phare ». Je pense : « Nous avons bien fait d'attendre ». Il nous tamponne nos passeports avec les cachets du phare du Horn. Je n'avais pas envie de trop traîner par là, et on est repartis. Avant de remonter, on a fait un détour par l'île des Etats, voir le Phare du bout du monde, reconstruit par mon copain Yul (André Bronner) et mon frère Guillaume. Et retour par les canaux de Patagonie, Rio, Salvador de Bahia, le Sénégal, Madère et La Rochelle ».

TRANSMISSION, SUITE : LA CO-PROPRIÉTÉ par Pierre-Loïc Chantereau

Un des moyens pertinents de transmettre son yacht classique et de lui assurer un avenir est certainement d'organiser une copropriété.

Quoiqu'en disent les grincheux qui pensent que c'est difficile dans sa conception contractuelle comme dans son fonctionnement, c'est en réalité assez simple si on aborde la question par le bon bout. Le succès dans la durée ne viendra pas d'un contrat miracle, de statuts réglant par avance toutes les difficultés possibles, (et il peut y en avoir, c'est vrai...), ou d'un règlement intérieur complexe, mais d'abord de la qualité du projet élaboré en commun avec les futurs copropriétaires.

Globalement, il peut y avoir deux types de projets, avec des objectifs différents :

- Soit il s'agit de transmettre le bateau « en douceur », le propriétaire initial souhaitant s'en séparer progressivement. Dans ce cas, la copropriété n'est pas forcément égalitaire, le futur acquéreur pouvant détenir dès le départ une plus forte proportion de parts. La cession des parts sera programmée et le prix fixé d'avance.

- Soit il s'agit simplement de partager les coûts annuels de maintenance et les périodes de navigation. Dans ce cas, la détention de parts gagne à être égalitaire (par exemple, quatre co-armateurs avec 25 % des parts chacun). La copropriété est conçue pour durer, ce que doivent prévoir les statuts. Les périodes et les zones de navigation seront

fixées chaque année, et organisées en respect d'un règlement intérieur à formaliser soigneusement. Le budget annuel est fixé d'un commun accord. Il peut être facilitant de nommer un gérant de la copropriété, en charge de coordonner tout le fonctionnement.



Et tout ça avec quel support contractuel ?

Les formules sont variées et, de mon point de vue de non juriste, cela a moins d'importance qu'on le croit en général. On peut monter une association (loi 1901) qui se porte acquéreur du bateau. On peut se contenter de créer une « copropriété de navire » régie par une loi de 1967. Et il existe encore d'autres formules.

L'important n'est pas là. Ce qui fait la réussite d'une copropriété, c'est l'élaboration en commun et avec enthousiasme d'un projet de navigations partagées, avec quelques règles simples et assez de bon sens et de souplesse pour amortir de possibles difficultés de fonctionnement.

Mais je le crois fermement - et plusieurs exemples en attestent - la copropriété d'un yacht classique, surtout quand elle sait

accueillir en son sein des générations « post pappy-boomers », est le meilleur moyen d'assurer l'avenir de ce patrimoine maritime et de confirmer que nous aurons été des « keepers » assumant pleinement leur mission de préservation et de transmission.

HOOP

Hoop, ou *Espoir* dans la langue des bataves. Un métissage entre le remorqueur qu'il fut longtemps, entre 1907 et sa réforme en 1985, et le commuter, bateau des banquiers de Wall Street, qu'il est devenu plus tard dans les années 2000.

Construit aux chantiers Van Duijvendijk à Papendrecht, en Hollande méridionale, (50 tonnes de métal sur 17,24 m), il a oeuvré soixante ans durant à travers polders et canaux, cheval de trait tirant les cargos en mer jusqu'au port. En 1924, son moteur à vapeur avait été remplacé par un énorme moteur-cathédrale Kromhout, un château fort : trois cylindres-deux temps, de soixante litres de cylindrée, à la voix grave : poum, poum, poum, poum...

Un ingénieur et régisseur de théâtre bordelais fut le grand artisan de sa renaissance. Il avait découvert *Hoop* le long d'un canal de Hollande en 1997, puis entreprit un chantier



de restauration gigantesque sur les quais de Bordeaux, transformant la physionomie de *Hoop* en construisant la jolie cabine arrière actuelle, à l'endroit du pont de remorquage. La coque en acier riveté a été doublée, puis le *Kromhout* à bout de souffle changé pour un moteur de chalutier, un *Baudoin* de 450 chevaux. Douze mille heures de travail, durant plus de dix ans.

Puis *Hoop* accosta en 2018 à La Rochelle, acquis par un familier du port : Jean-Michel Benier, qui le gardera trois ans au pied de la tour Saint-Nicolas. Un jour en 2021, deux vieux amis et ex-carabins de la Fac de médecine, Stéphane Hadida et Pierre Tandonnet, tombèrent sous le charme du vieux remorqueur. A bord, les travaux sont achevés. La grande cabine où les aménagements accumulés détonnaient un peu a été réformée et meublée avec goût en acajou.

RACONTE !

Rencontre d'une nuit d'été en mer,
par Bernard Ballanger.

Dimanche 16 aout 1959, 18 h. Le départ de la course Plymouth-La Rochelle, 355 milles nautiques pour 40 classiques, est donné dans le Solent, la bouée de Melampus laissée à tribord. Le souvenir de la victoire de *Eloise I* en 1951 et *Danycan* en 1957 galvanise les Rochelais. Beau temps maniable. Très grosse houle au passage d'Ar Men, mais le vent tombe,



contrairement à la nervosité des équipages, enragés à troquer les bras de spi trop lourds par la ligne à thon. Lors de la deuxième nuit, éclairée par une belle lune, nous longeons la côte vendéenne du Bourgenay. Barrant le *Rhapsodie*, je marque *Pen Duick*, skippé par Guy Tabarly (le père de...), sans savoir s'il est en course. J'entends parfaitement les ordres de manœuvres. Quelle nuit ! Il nous dépasse vers 4 h juste sur la ligne d'arrivée du mole d'escale. Beau duel.

Nous rentrons ensemble dans le port de commerce de La Pallice, pour cause de marée basse à La Rochelle. A peine au mouillage au centre du port, un brouhaha épouvantable sur le quais. Des lumières, des coups de klaxons, et enfin le bruit d'une vedette qui accoste *Pen Duick*, le préfet en personne est venu récupérer un des équipiers qui terminera sa nuit à la préfecture, pendant que toujours sans moteur, à l'aube, nous traquons le peu de vent du chenal vers le bassin intérieur de La Rochelle. Amarrage à la touline en final. Nous apprendrons quelques heures plus tard que ce marin mystérieux, accueilli en grande pompe, était Pierre Messmer.

Epilogue 45 ans, 10 mois et 1 jour après, le samedi 19 juin 2005, 19 h 30. Co-organisateur du congrès des Anciens de la Légion étrangère, je bois un verre au bar de l'espace Encan avant la soirée de gala. Oh surprise ! Je reconnais Pierre Messmer, légionnaire invité de marque, en pleine conversation. Je l'aborde. Il m'écoute et son visage s'éclaire d'un large sourire. « Cher ami, j'étais en train de raconter à mes amis présents cette arrivée à La Rochelle dont je me souviens très bien, j'avais barré une bonne partie de la nuit... ». Nous avons donc pris un verre à la santé des participants de la *Plymouth-La Rochelle*.



LES ÉCRIVAINS ET LA MER

« Traquer un cachalot blanc avec Melville. Chercher un trésor avec Stevenson. Visiter les fonds marins avec Jules Verne. Atteindre le pôle avec Edgar Poe. Oublier la terre avec Moitessier. Soumettre l'homme à l'épreuve de la tempête avec Conrad. Bien des écrivains ont déployé leur génie sur mer, afin d'en faire un miroir tendu à l'humanité ou le point de rencontre avec l'inconnu ».

Ainsi se présente le hors-série de la revue *Voiles et Voiliers* qui vient de sortir. Les grands classiques, le langage de la mer, la bibliothèque idéale, les mythologies marines, les invités : Isabelle Autissier, Olivier de Kersauson, Loïck Peyron, Björn Larsson. Une manière de voguer entre les lignes, la voile au fil de la plume.