



NEWSLETTER N°18-MARS 2011

GOLDEN OLDIES MULTIHULLS

Association loi 1901 pour la
promotion des multicoques classiques

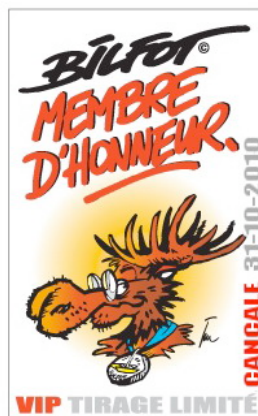
Route du Rhum : Heurs et bonheurs d'un bilan mitigé

L'édition 2010 a été marquée par le retour sur la scène du large de plusieurs multicoques classiques ; pour le meilleur ou pour le pire ! Au sein de l'association Golden Oldies Multihulls, nous réfléchissons en permanence au destin particulier de ces bateaux pressés. Ils ont construit leur légende en quelques décennies, certains d'entre eux, participent encore en vétérans du bleu sauvage à des courses hivernales. Comment concilier aventure et patrimoine ?

Servane, Charlie, Jean-Paul, Gilles...

- Servane Escoffier, à bord du plan G.Ollier St MALO 2015 (ex-CLUB EXPLORER/CRÉDITAGRICOLE,1984), a fait un parcours sans faute et mené un projet admirable : une restauration ambitieuse, suivie d'une belle et courageuse navigation. Le retour en plein hiver était plus risqué, mais la sanction sera légère (crash box d'étrave abîmée).

- Jean-Paul Froc a sauvé l'ex-FRIENDS and LOVERS de Phil Stegall à la suite de son démantage et de son abandon dans le port d'Horta (Rhum 98 avec Pierre Antoine) ! Cette attitude magnifique à l'égard de son bateau ne s'est jamais démentie. Il me disait lors d'un essai en 2000 : «Tu sais, maintenant BILFOT est un bateau de vacances familiales !». La superbe restauration menée chez Charlie Capelle en 2009 dissimulait pourtant une grosse envie de Rhum ! Abordé par un chalutier durant sa qualification, le "caribou" a su parfaitement rebondir, gérer son remorquage avec l'aide d'amis, reconstruire son flotteur, effectuer un parcours impeccable et faire partager son aventure grâce au soutien infailible de Ginette, la très attachée de presse !



Remorquage après l'abordage en qualif, photo JP Froc

Charlie Capelle a également fait une très belle course, conjurant ainsi le mauvais sort de 2002 (bateau retourné en convoyage retour par F. Forestier et C. Bistoquet) et de 2006 (chavirage sous spi).

Pour boucler momentanément cette saga Capella, je ne résiste pas au plaisir de vous faire découvrir l'exceptionnelle photo d'Yves Gladu (beau-frère de Gérard Pesty et mari de Brigitte) lors du départ du Rhum 1978. OLYMPUS est le seul A Capella disparu sur les 5 construits (chavirage avec Yves le Cornec en convoyage Atlantique hiver 79).



OLYMPUS Photo Yves Gladu



DÉFI CANCALE Photo Anne Sophie Lamiré

- Gilles Lamiré a bâti un projet fédérateur à forte valeur locale ajoutée, DÉFI CANCALE. Loin de la flibuste gargotière parfois arborée sur les bateaux, il a su embarquer le chef Olivier Rollinger, toute la ville et le port de la Houle, dans une magnifique aventure collective et sportive. Le 60' Ollier de 88 a fière allure avec son nouveau tube carbone et sa livrée métallisée.

Et les autres

En catégorie Silver (futurs Golden oldies), Philippe Laperche a réalisé une performance avec LA MER RÉVÈLE NOS SENS (ex-CRÊPES WHAOU 1) en terminant 4^{ème}. Bravo à Gilles Buekenhout pour l'admirable refit de NOOTKA et une belle première participation.



Photos P. Echelle



ATN à la dérive, CÔTE D'OR 2 en danger !



photo Fred Monsonnec

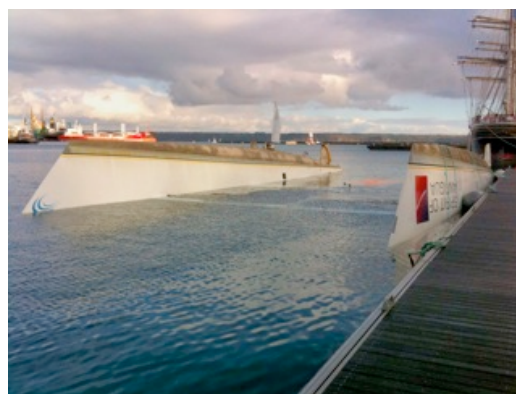


Photo Etienne Giroire

Aucune nouvelle du 40' Greene d'Étienne Giroire ATN inc chaviré sous spi pendant la route du Rhum (voir mini-news n°17 ter). Nous renouvelons l'appel lancé en décembre et attendons tout témoignage permettant de le localiser et de favoriser un sauvetage.

Contrairement à l'information donnée dans cette même mini news, COTE D'OR II n'a pas été rapatrié à Lorient à la suite de son abandon dans le golfe de Gascogne. Bertrand Quentin avait conclu avec Miguel Subtil (le propriétaire) un *gentleman agreement* permettant d'achever la préparation du bateau et notamment de le regréer. Ses soucis de santé ont précipité la fin de la belle aventure et conduit Miguel à prendre la lourde décision de déclencher un remorquage au large de la Corogne. Le trimaran constituait alors un réel danger pour la navigation et les concurrents eux-mêmes. Bertrand avait bien envoyé une équipe d'assistance en Galice et nous nous étions fondés sur cette information dans l'ignorance de la décision prise par Miguel Subtil. Celui-ci (à bord de COTE D'OR) et Bertrand, joint par téléphone, tentent de trouver une issue équitable, mais le grand trimaran est aujourd'hui sous séquestre de la marine espagnole dans l'attente du règlement du remorquage. Nous sommes inquiets à son sujet : amarré dans la ria de Ribadéo, il ne pourra pas attendre dans ces conditions exposées le dénouement administratif de cet imbroglio, d'autant que le port menace d'infliger un tarif quotidien dissuasif qui précipiterait une saisie et la remise en cause de toute la restauration.

ENZA retourné dans le golfe de Gascogne !



photos Yves Gladu, vigie Golden Brestoise

Mercredi 27 octobre 2009, à 21h30, la balise de SPIRIT OF ANTIGUA (ex-TAG/ENZA) est déclenchée à 120 miles dans le SW de Penmarch. Le trimaran mythique (propriété de Tony Bullimore) vient de se retourner ! Ben Jones et ses 6 équipiers effectuaient un parcours d'entraînement en prévision d'une participation au trophée Jules Verne, lorsque qu'une brusque variation du vent a propulsé le catamaran de 30m à plus de 30nd et l'a chaviré ! Le cross Étel a déclenché le sauvetage de l'équipage avec un hélicoptère de la base aéronavale de Lanvéoc. Fait incroyable, Étienne Giroire a failli percuter la plateforme avec ATN ! Il explique que la rencontre du vétéran sur lequel il naviguait avec Mike Birch l'a bouleversé. Le bateau a été remorqué sur Brest par un chalutier dépêché sur zone quelques jours plus tard, puis redressé avec l'assistance technique de Didier Ragot. Il reste beaucoup à faire pour sauver le premier maxi catamaran moderne (plan N. Irens carbone/kevlar/nomex prepreg en 1983 !). Nous suivrons les péripéties consécutives à ce chavirage maladroit.

La gazette des chantiers

La chronique des éclopés ne constitue pas l'exercice de style préféré de votre serviteur, mais fait partie de la vie des multicoques et nous révèle l'aspect le plus aporétique de notre passion ! L'eau de mer est le pire endroit pour ces merveilleux bateaux, sans parler de la course au large ! Pourtant seul le bleu sauvage leur permet de s'exprimer. Cette contradiction nous les rend plus proches encore, ils sont nos frères.

Les propriétaires de multicoques classiques deviennent les parrains responsables de ceux qu'ils ont apprivoisés, voici l'actualité de ces chevaliers, en lutte contre l'obsolescence programmée.

- **FILTRASOL : Le masque à poussière avant**

- **les lunettes de soleil**



Texte et photos Marc Pardailhé-Galabrun



« Trois semaines et pas un jour de plus, voilà tout ce que j'ai pu m'offrir comme période de liberté pour m'enchaîner au bagne du REGAIN! C'est tout ce que le circuit Multi50 m'a laissé après la Vendée-Saint Petersburg et avant la Route du Rhum. (Marco était directeur de la Multi50' jusqu'en janvier 2011). Me voilà à pied d'œuvre, 10 mois que je n'y étais pas retourné ! L'engin n'est pas à côté de la maison, 172km de porte-à-porte... 12 août 2010, en compagnie de mon frère Bruno qui vient me donner un coup de main pendant une semaine, nous quittons juste Port Médoc et le challenge Estuaire. Ouverture du chantier, état des lieux et au boulot !!! Où en étais-je ? Ah oui !!! La construction des bords : la coque centrale est posée sur des palettes, j'ai meulé la peau intérieure, il ne reste plus que 1mm d'épaisseur sur 6 mètres de long. Elle se déforme, il faut donc des conformateurs ! Quitte à faire des bords, autant qu'ils soient définitifs. Bruno n'a jamais fait de joints congés ni de strat. Il va utiliser cette étape pour découvrir l'art de la construction navale et de la débrouille : traçage, découpage, collage du CP. Nous voilà avec deux bords qui redonnent forme à notre trimaran et nous permettent de finir la découpe du puits de dérive avant d'attaquer la reconstruction, mais là..., c'est un autre épisode des aventures des golden pieds nickelés! »

- **GORDANO GOOSE : le bateau est petit, mais la foi est grande!**

« Nous avons retrouvé les marquages de GORDANO (F126) sous la peinture et continuons à enduire et poncer. Encore une semaine de travail et il devrait être prêt à peindre.

Des nouvelles du petit Tremolino, les flotteurs sont presque terminés et j'attaque la coque centrale. Ça devrait en faire un de plus au prochain Golden Oldies Trophy. » (depuis quelque temps, les propriétaires de Golden s'enthousiasment pour certaine pirogues Polynésiennes, patin Catalans et autres Tremolino)

(Texte et photos Pierre Calmon et Bruno Fehrenbach)



Les marquages de course de Gordano



Tremolino en washing machine

- **Le retour d'une lady GODIVA (Ostar 80/Rory Nugent)**

Ce petit bateau asymétrique de 34' est un témoin rare de l'histoire occidentale des multicoques, cousin de CHEERS, GODIVA constitue avec MERLIN de Nick Clifton la solution prao de l'armada américaine pour la Transat 80. Construit comme une soucoupe volante, sa beauté et sa grâce font écho à la légende de la lady saxonne du XI^e siècle (Lady Godiva traversa, nue à cheval, les rues de Coventry, pour exercer une ultime pression sur son seigneur de mari afin qu'il baisse les impôts). La suffragette médiévale avait du cœur et la fougue qui convient au pilotage du prao éponyme. Après les tentatives de CHEERS, THREE CHEERS, des Val (Rory Nugent en a construit une douzaine), de GODIVA et MERLIN/AZULAO, c'est le trimaran Moxie qui remportera l'Ostar pour l'écurie Newick. La turbulente saga des praos de course s'achèvera précocement sous les coups de boutoir de naufrages retentissants et d'interdictions administratives. Ils avaient pourtant encore des choses à dire. Victimes de l'incompréhension générale et d'un délit caractérisé de sale gueule, ils ne résistent plus qu'autour de quelques chapelles ésotériques et constituent donc des cibles de choix pour les capitaines collectionneurs qui mijotent un autre coup fumant : rapatrier et protéger le dernier grand prao de course existant TAHITI DOUCHE. Revenons à GODIVA ; après son chavirage dans la transat 80, le bateau fut pris en charge par Denis Glikzman et Jean le Cam. D'abord équipé d'un gréement à wishbone, affublé ensuite d'un tube métallique ordinaire, il assista pendant 2 décennies au départ des prototypes du chantier CDK. Denis tenait à son talisman et n'accepta de le transmettre que sous la pression d'interventions aussi nombreuses qu'amicales.

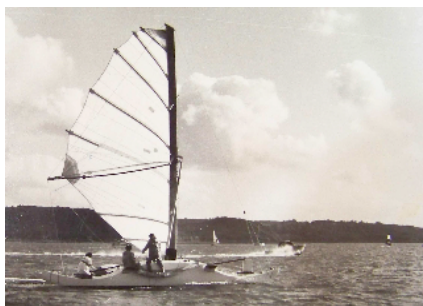
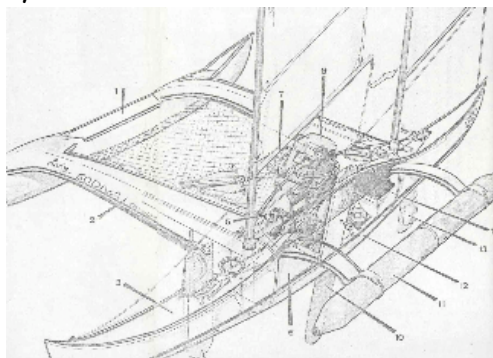
Message de Rory Nugent (constructeur et skipper de GODIVA à Anne et Paul Buttin, les nouveaux propriétaires).

"Dear Anne and Paul,

Bonne Chance ! I hope you are successful in your endeavour and that Denis hands over the old Godiva to you. As you know, after capsize, she arrived in Dieppe without her rig and Denis had to reconfigure her according to materials at hand. The original masts were quite extraordinary, made in the same lab which produced the skin for the Apollo 11 Lunar space module and re-entry vehicles, a composite of boron, carbon fiber and specially woven E-glass laid atop an aluminum core and wrapped in the same prepeg cloth used in what we now call stealth bombers. The hulls, as well, were made from custom fabricated materials, all the latest and greatest at the time. Godiva was made as a showpiece of my skills as a builder and I'm gratified to know that she remains fit to sail, though in need of touch-ups. Christian Fervier was a witness to almost every stage of her construction, as was Alain (Denis' father) on numerous occasions, Godiva speed along at 30-plus knots and she could sustain speeds well in excess of 25-knots for hours on end While she couldn't handle a rogue wave, she did extremely well during several hurricane-like storms, wind blowing over 75 knts., and proved herself both speedy and safe. Let me know if I can help your effort,

all the best

Rory"



- **Faire revivre TAHITI DOUCHE**

Le destin de ce magnifique prao dessiné par Daniel Charles ne fut guère différent de celui de ses concurrents de l'époque (ETERNA, FUNAMBULE/LESTRA SPORTS, ROSIÈRES, AZUREX, FUMÉE NOIRE...). Leurs mésaventures collectives contribuèrent sans doute à l'image de "bêtes à chagrin" injustement véhiculée aujourd'hui. Pourtant il était si beau ! La construction de Starberry était un peu approximative et accumulait les malfaçons, mais les chantiers français compétents étaient débordés et le budget insuffisant ! Ce bateau a tourmenté Alain Glikzman (son skipper), procuré des sensations hors normes à ses équipages, mais permis à Halvard Mabire, Vincent Lévy, Christine Capdevielle et Denis Glikzman de flirter avec les plus hautes vitesses de l'époque. TAHITI participa à la première édition de la Baule-Dakar et approcha le record de FUNAMBULE (23nd sur 500m) lors de la semaine de Brest. Reconstitué et modifié par Christian Augé (ÉTERNA), le prao pris le départ de Lorient-les Bermudes-Lorient 83 (abandon pour défaut d'assurance), retenta sa chance dans la Baule-Dakar, puis dans Québec-St Malo où les frères Tellier l'avaient engagé. « Ils m'ont doublé comme si j'avais été arrêté ! » (dixit B. Peyron à bord de JAZ), mais ils ont démâté dans le Saint Laurent ! Après un refit partiel par Patrick Lusher, le prototype est en bon état relatif. Jean-Claude Van Ryment a fait une proposition très généreuse à l'association qui se mobilise pour rapatrier le bateau et définir un projet de conservation naviguante. L'idée générale est de regrouper les énergies associatives autour d'un boat captain responsable en vue de le transmettre ultérieurement à un propriétaire. Nous recherchons en priorité un terre plein d'accueil (avec mise à l'eau à proximité) dans un chantier partenaire pour 2 ans ainsi qu'une place de port. Ce projet fera l'objet d'une convention précise entre les partenaires et constituera une superbe initiative de communication pour une entreprise, un club, une marque ou un rassemblement de constructeurs de multicoques. Contrairement au milieu automobile, la plaisance multicoque n'est pas engagée dans la défense de son patrimoine, elle pourrait saisir l'occasion.

Photo Boris Berenchein

Photos Christian Février

Photo Daniel Charles



MOXIE, NOVA et PLEIONÉ (ex-BISCUITS CANTREAU) au salon des multicoques de la Grande-Motte

Le vainqueur de la transat 80, le premier trimaran de course d'Eugène Riguidel (et Yves le Cornec) et le F40 visionnaire seront exposés au public du 14 au 17 avril. Une exposition photo exceptionnelle sera également présentée dans le salon presse de la manifestation.



Photo Fufu



Photo Éliisa Magnié



P Echelle

Golden Oldies Trophy 2011: le rassemblement des multicoques classiques



Du 27 au 29 Mai, la flotte Golden de Méditerranée se réunit au port de Canet-en-Roussillon pour 3 jours de fête nautique. Organisée en partenariat avec les clubs nautiques et le port, la manifestation est ouverte au public. Formule 40 et vainqueurs de transat feront fumer le plan d'eau pour leur plus grand plaisir et celui des spectateurs. Une concentration de pirogues traditionnelles animera également le port Catalan. On attend une quinzaine de prototypes autour du lancement de FLEURY MICHON 4 (après 3 ans de restauration) et la première présentation d'AILE BLEUE en Méditerranée. Plusieurs coureurs de la période de légende des années 80 seront présents à bord.



Une proposition unique pour devenir co-proprétaire de THREE LEGS OF MANN I

Cahier des charges proposé :

- Le conseil d'administration de l'association Golden Oldies sélectionne et présente les personnes passionnées de multicoques historiques, de préférence bon bricoleur
- Cette personne est ou devient membre de l'association, et s'engage à maintenir le bateau dans la flotte Golden
- Je lui cède alors gratuitement et formellement 50% des parts du bateau
- La personne trouve un port d'attache ou un corps mort sécurisés
- Elle navigue avec le bateau à sa convenance et prend en charge l'entretien
- Je continue à régler 50% des frais de fonctionnement sur justificatifs : assurance, mouillage, achats de matériel
- Je viens parfois naviguer sur le bateau, ce qui devrait être assez rare, étant donné que je possède un autre multicoque.
- Si la personne décide de revendre le tri le prix de vente est partagé, conformément au nouvel acte de francisation. (G.G propriétaire de TLoF Mann I)

Merci de faire acte de candidature par email ou courrier à l'adresse de l'association avant le 30 mars 2011. Le bateau est actuellement basé au Croisic.

Le trimaran signé D. Kelsall (1973) mesure 37,5 et se trouve en très bon état de conservation et de navigation. Il est contemporain de NOVA (plan L. Crowther, qui rejoindra l'Atlantique en juin), les deux skippers d'origine (Riguidel et Keig) se connaissent très bien et ont navigué ensemble lors du Golden Trophy 2010.



Photos G. Guivarch Three legs of Mann I été 2010



Nick Keig à bord en 2010



Eugène Riguidel sur sa plate, été 2010

Le site Internet évolue <http://www.goldenoldies.biz/>

Une belle surprise attend les fans des Golden Oldies sur la toile ; Bruno Fehrenbach (GORDANO) et Fred Monsonnec (l'animateur du magnifique blog FOILERS) se sont déchaînés et le résultat est à la hauteur. Plus de photos, de films, de liens, toutes les newsletters et tant d'autres rubriques salées à déguster...

Disparition de Nicklauss Schiess

Le patron de PAT'S (ancien trimaran personnel de D. Newick) est décédé le 17 décembre 2010.

Avec sa compagne Heidi, ils étaient des amoureux transis de multicoques à forte personnalité et avaient fait construire EKA GRATA, le prao sur plans D. Charles avec lequel ils avaient écumé le golfe de Gascogne, les Açores et la Méditerranée avant de le perdre à Camaret en Bretagne.



Photo Nicklaus Schiess



Photo B.Fehrenbach

Et de Francis Prout

Francis Prout, who with his brother Roland created the world's first production catamarans, has died aged 89. The two brothers began building Prout catamarans more than 40 years ago in Canvey Island, Essex, pioneering cruising multihull production. Their ideas grew after the duo canoed for Great Britain in the 1952 Helsinki Olympics and decided to tie two of their kayaks together with bamboo polesto produce a efficient, high-speed vessel. Their father Geoffrey founded Prout Folding Boats in 1935, shipping folding dinghies and canoes worldwide. Francis and his elder brother Roland, who died in 1997, grew the business after their successful kayak experiments into possibly the most famous catamaran builders in the world. They scooped a Queen's Award for Industry and in 1964 a Prout catamaran became the first multihull to circumnavigate the globe. After a decline in sales the company was sold in July 2000 to Quest, a subsidiary of the Canadian Winfair group, but a year later Prout went into receivership. Production of the larger boats was moved to Thailand, leaving the reborn Prout UK to construct two models with two new models planned, but this was unsuccessful and in early 2002 Prout again declared bankruptcy. It was bought by Broadblue, who hired several key Prout staff and continues to develop Prout models. (source www.yachtingmonthly.com)

Adhésion à l'association

La cotisation est accessible à tous 20€ afin de favoriser le nombre de soutiens au mouvement, merci de découper et renvoyer le coupon ci-dessous, adhérez et faites adhérer

Nom :
 Prénom :
 Date de naissance :
 Adresse :
 Téléphone :
 Email :

Cotisation de membre actif : 20€

Donateur : 100 à 500€

Bienfaiteur (sup. à 500€)

Je joins mon règlement (par chèque libellé à l'ordre de l'association) et souhaite recevoir la newsletter.

Adresser à : Association Golden Oldies Multihulls, 36 rue des trimarans 34540 BALARUC LES BAINS

Parrainages : Dick Newick, Derek Kelsall, Kenneth Beken

Président : Philippe ECHELLE philippe.echelle@wanadoo.fr

Vice président : Daniel Charles

Réseau Atlantique : Marc Pardailhé-Galabrun regain2.mpg@free.fr

Webmasters : Bruno Ferrenbach brunof@yachtshape.com / Fred Monsonnec frederic.monsonnec@wanadoo.fr

Secrétaire adjoint : P. Buttin pbuttin@hotmail.com

Tresorier: stephane francois stephane.francois@moxie.fr

SITE INTERNET : <http://www.goldenoldies.biz/>

LE BLOG : UN RENDEZ VOUS INCONTOURNABLE! : <http://goldenoldies.xooit.com/>

Rédaction de la newsletter : Philippe ECHELLE

