



NEWSLETTER N°45 SEPTEMBRE 2018 GOLDEN OLDIES MULTIHULLS

Association loi 1901 reconnue d'intérêt général
pour la promotion des multicoques classiques

GOLDEN OLDIES TROPHY A L'ILE DE HOUAT ET TROPHEE DES MULTICOQUES DE LA TRINITE/MER



Cette année, nous avons choisi d'organiser notre rendez-vous Atlantique à l'Ile de Houat pour le cadre majestueux du mouillage de la grande plage bien sûr, l'amitié de nos hôtes Danielle et Yvon Le Fur évidemment, la qualité des parcours autour de l'île, mais aussi pour regrouper la flotte à proximité de la Trinité qui relançait son célèbre Trophée des Multicoques ! Le temps fut complice, le vent léger favorisant les empoignades tactiques... et le jardin des Le Fur, toujours magique, s'animait le soir

autour des grillades de daurades, de la piscine de Caipirinha et de la sauce chien ! Plusieurs candidats du Rhum 2018 (en catégorie Rhum Multis) étaient présents pour notre plus grand plaisir (STEREC AILE BLEUE Creative 40' Newick de Christophe Bogrand ; RESADIA Cabon 50' de Pierrick Tollemer et HAPPY, l'A Capella 40' de Loïck Peyron). Le merveilleux RUSTY PELICAN (ex Thierry Normand), aujourd'hui propriété de Koen Joustra nous fit le cadeau de sa première participation à un rassemblement de multicoques. Confié par Koen à Sébastien Magnen dans le but de faire admirer le travail d'un an et demi de restauration profonde. Le résultat, renversant de beauté fut applaudi par tous. Le très vélocé Formule 30' BISCOTTO d'Erwan Quemar fit quelques belles démonstrations de virtuosité, QUICKSILVER de Michel et Françoise Geoffroy réunit nuitamment les équipages dans son cockpit comme à l'accoutumée... TRINITRINE prit du plaisir sur l'eau, NADA Newick 26' montra de belles possibilités de vitesse et le TREMOLINO Newick CITRON



PRESSE démontra toutes les qualités de cette petite machine enthousiasmante, constituée d'une coque centrale Newick sur laquelle se greffe des flotteurs de Hobie 16 ! Visionnaire ! La première manche se déroula dans un vent de NW d'une douzaine de nœuds, conditions

parfaites pour une montée au près disputée vers Sauzon et une belle redescente sous spi. La seconde autour de Houat vit une belle empoignade entre Happy, Rusty et Aile bleue, mais le maestro Loïck sortit de sa manche (au passage du Beniguet) un de ces envois de spi au ras des cailloux dont il a le secret. Sportivement, il affala avant la ligne considérant qu'il n'avait pas participé à toutes les manches !



LES RESULTATS

Manche 1 vendredi 24 août: Houat / Sauzon / Houat 21 milles

1. **Stérec Aile Bleue** de Christophe Bogrand
2. **Rusty Pelican** de Koen Joustra, skipper Sébastien Magnen
3. **Resadia** de Pierrick Tollemer
4. **Biscotto** d'Erwan Quémar
5. **Nada** d'Hervé Nougier
6. **Quicksilver** de Michel Geoffroy
7. Trémolino **Citron Pressé** de Jérôme de Corlieu
8. **Trinitrine** de Christophe Beurois, DNF

Manche 2 du samedi 25 août: Tour de Houat 7 milles

1. **Rusty Pélican** de Koen Joustra, skipper Sébastien Magnen
2. **Stérec Aile Bleue** de Christophe Bogrand
3. **Quicksilver** de Michel Geoffroy
4. **Nada** d'Hervé Nougier
5. **Trinitrine** de Christophe Beurois

DNF **Happy** de Loïck Peyron venu saluer et accompagner les Golden, arrivé premier, mais non passage volontaire de la ligne d'arrivée pour laisser passer Rusty Pelican.

DNS **Resadia** de Pierrick Tollemer, nous a rejoints en cours de manche puis passage de la ligne d'arrivée en troisième position

DNS **Biscotto** d'Erwan Quémar, nous a rejoints en cours de manche puis passage de la ligne d'arrivée en sixième position

DNS **Citron Pressé** de Jérôme de Corlieu problème de drisse.

GENERAL

1. **Stérec Aile Bleue**: 1+2 = 3 pts, ex aequo avec **Rusty Pelican**: 2+1=3 pts
3. **Quicksilver** : 6 + 3 = 9 pts ex aequo avec **Nada**: 5 + 4 = 9 pts
5. **Resadia**: 3 et DNS
6. **Biscotto**: 4 et DNS
7. **Trinitrine**: DNF et 5
8. **Citron Pressé**: 7 et DNS (did not start)



LES PRIX:



- Aux 4 premiers une lithographie de Bruce Alderson représentant le prao CHEERS sous voiles, numérotée et signée en original de l'artiste et de notre parrain Dick Newick
- A chaque bateau/ 2 bouteilles de la cuvée Domaine de CAYLUS
- A **Rusty Pélican**: le trophée de la meilleure restauration Golden en Atlantique: La reproduction originale représentant la silhouette du bateau (voir la PJ) a été mise en production par notre équipe Frédéric

Monsonnec et Mathieu Buttin et sera remise prochainement à Koen Joustra en remerciant aussi l'équipe de Philippe Godeffroy qui a mené à bien ce chantier exemplaire. Pour mémoire le trophée de la meilleure restauration Golden 2018 en Méditerranée a été attribué à Gordano Goose lors du rassemblement à l'Estaque. L'objet de l'association Golden Oldies est le sauvetage du patrimoine de la course au large, ces deux réalisations font honneur à l'ensemble des passionnés de ces bateaux rares et magiques dont il ne reste que quelques dizaines d'exemplaires dans le monde et nous félicitons chaleureusement les équipes qui ont œuvré à ces renaissances.



RUSTY PELICAN : LE SAUVETAGE EXEMPLAIRE D'UN NEWICK/MAC LAUGHLIN 44'-46'

Bilan à l'automne 2016 par Koen Joustra (mise à l'eau printemps 2018)

Comme tu le sais, RUSTY PELICAN est sorti de l'eau à HENNEBONT, au chantier NAUTY-MOR chez Davy Beudart en janvier 2016 ; il est rentré en chantier à la mi-mars 2016. On a commencé le démontage en extérieur, et une petite partie du ponçage... malheureusement pas trop possible avec notre frais et stimulant climat breton. Dès que RUSTY a été au sec, il a fallu le poncer entièrement pour qu'il nous livre les secrets de sa vie passée. Il y avait quelques fissures apparentes dont une sur le bras arrière tribord. On a démonté le panneau supérieur pour inspection, puis les barreaux supérieurs et

inférieurs. de la face arrière qui étaient étaient bien mal en point, ainsi qu'une zone du pli Intérieur du panneau inférieur. du bras et la face arrière ! Une autre fissure est apparue à la jonction du bras avant tribord et nous avons dû changer un morceau du pont. On a

aussi entièrement ouvert le bras arrière bâbord par le dessus car celui-ci était entièrement décollé et décidé ensuite, d'inspecter les bras par l'intérieur du bateau, pour une inspection plus poussée. Découpe des cloisons, et inspection à la frontale, comme des spéléologues (avec un poinçon pour vérifier l'état du bois). RUSTY PELICAN a été bien résiné par McLaughlin à l'époque et mis à part quelques réparations ponctuelles, nous n'avons pas trouvé d'autres gros soucis. On a ouvert les 2 flotteurs : à part des barreaux décollés, que nous avons aussi renforcés, l'ensemble reste correct. Après le ponçage, nous avons découvert que les UD (unidirectionnels) en fibre de verre de la liaison bras avant tribord/coque centrale, avaient été coupés et pas réparés. On a refait les stratifications en fibre de verre, et par-dessus on a restructuré des carbone recouverts de tissus bibiais en verre. Même chose pour les 3 autres liaisons bras/coque centrale bâbord et tribord. Les renforts de bois et le pourtour de toutes les cadènes de haubans étaient pourries, et nous les avons toutes réparées avant de doubler la face arrière avec un CP marine 12 mm stratifié... on a besoin d'être solide à cet endroit ! Nous avons aussi renforcé les liaisons bras/flotteurs, 2 et 3 bibiais de verre tout autour des bras sur les flotteurs. RUSTY a bien du froter



quelques plages ou cailloux aussi, mais rien de très méchant. On a poncé et meulé tout le tableau arrière. Tous les bois étaient bien imbibés et l'eau (de pluie) s'était infiltrée sous les strats, il y en avait partout. !! On a dessiné un nouvel arrière, un peu dans l'esprit du bateau à son lancement. Un bateau en bois souffre énormément au contact de l'eau douce, et en fait, je pense que la majeure partie des maux de RUSTY, vient de sa mise hors d'eau (de mer), pendant les quelques 4 dernières années passées à sec à Vannes. On a retiré 300 litres d'eau (douce), un peu partout, flotteurs, coque centrale, bras, tableau arrière. Heureusement qu'ils ont bien résiné tout le bateau à la construction. Par contre, certains plis de contre-plaqué n'ont pas été bien collés à la construction, et l'eau s'est infiltrée. On a réussi à sécher le tout avec un gros ventilateur qui tournait 24/24 pendant presque 1



mois. La cabine avant est en cours de ponçage, et malgré quelques tâches noires où le poinçon s'enfonce un peu, les bordés sont sains. L'idée sera de peindre le tout en blanc, tout en laissant en bois apparent les lisses et les bords de passages avant, couchettes, etc. Le carré aussi est en court de ponçage, la cloison et l'épontille de mât sont saines, la coque et les bordés aussi. Le cockpit nous a donné quelques heures de travail supplémentaire non prévus

au début (c'est l'avantage de faire une restauration complète) : la cloison arrière était à moitié rongée, et il y avait un trou dans le fond du cockpit. On a changé un barreau transversal, et refait la moitié du panneau, renforcé le plancher de cockpit et on restructuré le tout prochainement. Toutes les fixations de filet étaient à refaire. On traite les

surfaces avant de strater un tube en pvc. Un nouveau système de barre (à drosses) est dessiné par notre copain talentueux Jack Michal. Comme nous n'avions rien sur support informatique, Jack a entièrement remesuré et redessiné RUSTY, plan de forme, plan de voilure, etc. Les flotteurs ont été

restratés sur tout le pourtour de la liaison pont/coque, ainsi que la ligne de quille. On a poncé, enduit, re-poncé à la cale, réenduit, re-reponcé, re-réenduit... Et ce vendredi 29 juillet, Davy (Beaudart) a pistolé un enduit sur les flotteurs. Les formes sont belles, il reste encore beaucoup de ponçage (à la cale) en augmentant les grains, 80, 120, 220. Après, ce sera l'apprêt et la peinture, ce n'est pas pour tout de suite, mais c'est toujours ça de fait, et ça fait du bien!!! On fait un break au mois d'août, et on reprendra avec les strats extérieures à finir, le nouveau système de barre, les nouvelles cadènes de mât, la refonte du pont, la nouvelle dérive, le ponçage (encore lui), intérieur et extérieur, l'aménagement du carré, des cabines avant et arrière, et puis viendra le nouveau moteur, l'électricité, les ceux-ci et les ceux-là, et etc. Charlie Capelle est passé plusieurs fois donner ses conseils, et c'est bien sympa ! Merci Charlie. Philippe Godefroy et son équipe font un travail hors-pair, c'est tellement sympa d'avoir des copains de jeunesse pour faire ce superbe travail, et redonner à RUSTY PELICAN une deuxième vie !

Saison 2 : 2017

Voici la situation actuelle des travaux à bord de Rusty Pelican: Toute la structure et le bordé ont été revu et réparé là où nécessaire. Le bateau est donc structurellement entièrement remis à neuf. Ensuite la coque centrale, les bras et la quille des flotteurs ont reçu une stratification en verre et en carbone aux endroits appropriés. Après des semaines de ponçage, tout le bateau a dernièrement été repeint dans une



application époxy garnissant, pour boucher les irrégularités. Nouveau ponçage complet...

Les flotteurs ont reçu des renforts à l'endroit où seront posés les nouvelles cloisons de cadènes de galhauban et bas-hauban (juste en avant des bras arrières).

L'intérieur du bateau est poncé, et nous préparons le compartiment moteur pour recevoir le nouveau Volvo Penta 40 cv avec S-drive. Le mât, le système de gouvernail et safran, les voiles et

l'accastillage de pont ont été commandés. Nous allons fabriquer une nouvelle dérive, dont le moule a été commandé. Reste le grément dormant et courant, l'électronique, l'électricité, les panneaux et hublots, les réservoirs, etc. Nous mettons la dernière main aux plans de pont- et d'aménagement. Beaucoup de travail a été fait par Philippe Godefroy et son équipe de Quazi-Izo, et il reste beaucoup à faire... Mais quel bonheur de voir ce magnifique bateau renaître..! Mise à l'eau prévue au mois de juillet 2017..? Koen Joustra

Nous avons choisi de publier ce texte qui date de la mi-parcours d'une restauration exemplaire sans y apporter quoi que ce soit. L'évaluation du bateau, la description des travaux à entreprendre et la méthode utilisée expriment clairement l'attitude à adopter face à une rénovation de qualité. Quel budget ? Nous reviendrons sur cette question, mais sachez que le total équivaut au prix de marché d'un catamaran de série de 45' d'occasion en bon état ! Le refit de RUSTY PELICAN est une des plus belles réalisations jamais effectuée sur un Golden Oldies, la silhouette est sublime, la présentation renversante et la technique parfaite. Le plan de pont dessiné par Jack Michal est un bonheur et ce Multicoque dégage un charme qui séduit tous les passionnés qui l'approchent. Les sensations au près sont sublimes, la glisse au portant de cette Aston nautique est bouleversante, le confort de marche est merveilleux et correspond à ce qu'en disait le sorcier de Martha's Vineyard :

Mes bateaux nagent et ne font pas de vagues !

Rusty pelican : hier (Multitonic 1981) et aujourd'hui (Golden Oldies Trophy 2018)



NEWICK LIMMERSHIN : NOUVEAU MAT AXXON, NOUVELLES VOILES, NOUVELLE VIE !

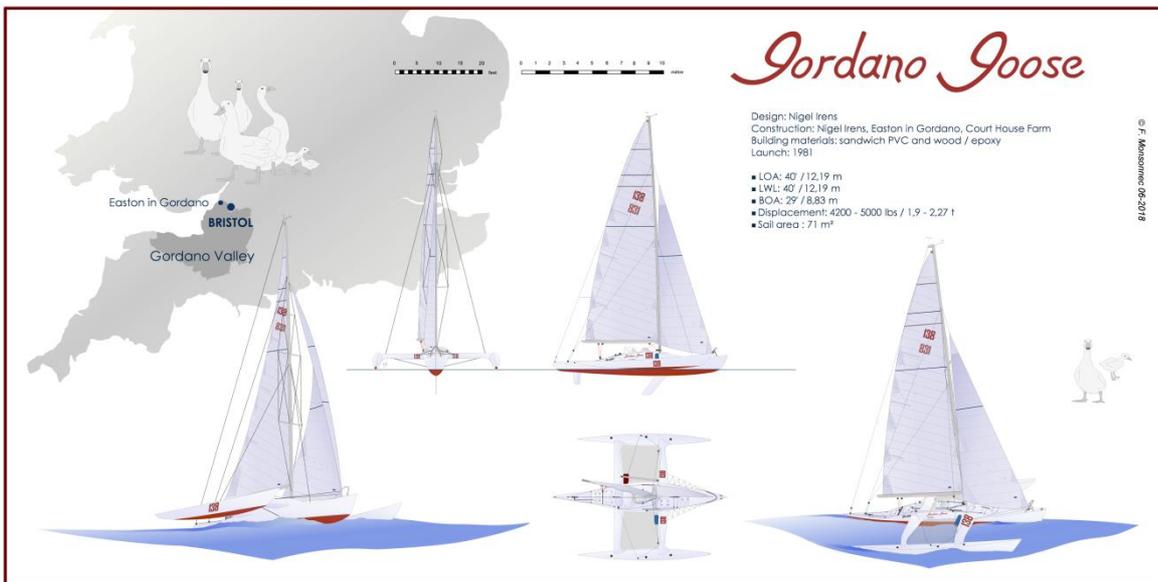
Ce superbe plan Newick de 53' a démâté en plein Pacifique en rentrant de Nouvelle Zélande à cause d'une manille de tête non HR et d'origine douteuse alors même que le gréement venait d'être changé... Quelques mois plus tard, les premiers essais sont concluants et Limmershin va maintenant traverser le Pacifique pour rejoindre un chantier de Thaïlande pour terminer une préparation qui aurait pu être plus simple.

Luc et ses amis sont partis faire un tour d'essai et j'attends aussi avec impatience de savoir comment le bateau se comporte, moi aussi j'aimerais le voir sous voiles, mais je ne suis pas sur place. Nous allons probablement convoier le bateau en Thaïlande pour la fin du refit (suppression aileron porte panneaux solaires arrière, peinture complète et revisite liaison internes)

François Nosten



UN BEL HOMMAGE A LA RESTAURATION DE GORDANO GOOSE



Nous avons déjà évoqué dans la News 44 la remise à l'eau après restauration complète de ce petit trimaran mythique (Golden Oldies Trophy Méditerranée 2018). Chacun semble y aller de sa plume pour fêter l'événement ; merci à Delphine Fleury pour son investissement et la qualité de son article 8 pages dans Voiles et Voiliers n°570 (Aout 2018) et à Fred Monsonnec pour la splendide iconographie réalisée. Bravo Charles, Take care, stay flat and (reasonably) fast with the legend !

SAUVETAGE DU CATAMARAN IRVI ex F40' FLEURY MICHON

L'Association de sauvegarde de Multicoques d'Intérêt Patrimonial (membre Golden) a été créée par Christophe Boucault et Jacques Vapillon., tous deux passionnés de multicoques et particulièrement de ceux qui ont marqué leur époque, l'association ASMIP (Association pour la sauvegarde de multicoques d'intérêt patrimonial) a acheté en Juillet 2016 un catamaran de jauge Formule 40 signé Nigel Irens, le sauvant d'un abandon probable. Ce bateau de 1987 a été dessiné pour



Philippe Poupon pour participer au Championnat de F40 sous les couleurs de FLEURY MICHON / JEANNEAU et construit par JTA (Jeanneau Techniques Avancées) atelier créé en 1982 par le chantier Jeanneau qui marquera l'histoire de la voile de compétition. Le bateau labellisé BIP (Bateau d'Intérêt Patrimonial) a été entièrement restauré à Hennebont au chantier NathYachting et navigue dans sa configuration d'origine comme en 1987 lors de sa mise à l'eau ! Les travaux ont commencé fin novembre 2016: Mise en chantier, travaux composites et peinture. Démontage, révision et remise à neuf de l'accastillage, pad eyes, cadènes, winch, bloqueurs, poulies etc... Grâce à la bonne volonté de quelques passionnés comme Christophe Boucault, Nathanael Chauvin et Jacques Vapillon le bateau reprend la mer pour la saison 2018 avec déjà de belles prestations à son actif. Le projet est soutenu par la Fondation d'Entreprises Bénéteau et Jean-François de Prémoriel fondateur de. Les Sociétés Ropye, Harken, NKE, Nautix, L'Atelier sur Mer, Lancelin, Den Ran, Marinepool, JP3, Expertises du Golfe, Raymarine et Plastimo sont partenaires. Basé à La Trinité sur mer et affilié au Club de Voile de la SNT, le F40 IRVI participera aux régates promotionnelles et autre shows nautiques (Spi Ouest-France - Tour de Belle Ile - Record de la Baie de Quiberon - Multi Cup Bigship - Ronde Sénéne - Tour de l'Ile Groix - Golden Oldies Trophy - Trophée des Multicoques...). Pour permettre au projet de vivre après sa restauration, l'association a besoin de soutiens. Le F40 sera basé à la Trinité sur mer.

ASMIP Association pour la sauvegarde de multicoques d'intérêt patrimonial

13, Domaine de KERIVAUD 56740 LOCMARIAQUER

contact@asmip.org

[Catamaran F40 IRVI](#)

Résultats 2018 : Spi Ouest France destination Morbihan, Battu le record de la Chrono Océane SNT by Garmin, Tour de Belle Ile avec une belle troisième place, Multicup Bigship à Port la Forêt 2^{ème}. Ensuite : Tour de l'Ile de Groix, GOTO Houat, Trophée des Multicoques. Le bateau est une merveille ! un plan Nigel... que dire d'autre ?

JAMES WHARRAM LIFETIME ACHIEVEMENT AWARD

Tous les amis des Golden Oldies savent que James Wharram est un de nos parrains (depuis 2015), ce petit coup de chapeau pour lui rendre hommage lors de la remise du trophée du magazine Classic Boat pour l'ensemble de son œuvre
Cheers dear Hanneke and James



"James Wharram will not need an introduction for most of us. In 1956, he made the first successful Atlantic crossing in a multihull - the 23ft 6in (7.2m) Tangaroa, which he designed and built himself for £200 and sailed with two German girls. In 1959 they were the first to cross the North Atlantic from West to East (New York to N. Wales) in a multihull, the 40ft catamaran Rongo, built in Trinidad. Since then, he has sold more than 10,000 of his plans for cruising multihulls worldwide, and some consider him to be the father of modern multihull sailing. More than that, James has always understood that sailing is not about expenditure. He has remained firmly wedded to his 'less is more' philosophy, always looking for simpler effective ways to build and rig his designs. What should be specially noted is his simple, but highly efficient Wharram Wingsail rig. He is 90 this year and shows no sign of stopping. He is, simply, a Living Legend."

Rob Peak editor of Classic Boat

LE TRIMARAN BIOTHERM : C'EST FINI !

Nous avons rendu compte de la situation du plan Xavier Joubert de Florence à plusieurs reprises, mais cette fois c'est fini. Notre ami Gilles Ruffet nous envoie cette photo dramatique. Triste épilogue de la chronique d'un naufrage annoncé. Le bateau était *amariné* (sic !) à la sauvage dans le lagon de Punaauia (ainsi que le montre une des dernières photos envoyée par Gael Ledoux en 2015. Nous avons tenté une action de sensibilisation auprès de plusieurs membres de l'association, mais la taille du bateau et son éloignement rendait la mission difficile. En 2012, Jean Boher s'était rendu à bord pour une évaluation plutôt positive. Le bateau venait d'être racheté aux enchères (environ 13 000 euros !) par une personne qui a réalisé une affaire sans se rendre compte de la nature de l'engin ! C'est ainsi que disparaissent les grands multicoques de course ! Abandon, désintérêt, défaut de vigilance, tarifs portuaires exorbitants concourent à cette situation déplorable.



GULFSTREAMER SE PRELASSE AU MOUILLAGE EN MARTINIQUE

Alexey est en convoyage aux îles du Cap Vert, mais la saison des tempêtes tropicales est ouverte et GULFSTREAMER est au mouillage à Grande anse d'Arlet !, nous tentons d'envoyer un missi dominici pour voir si tout va bien à bord.



ROUTE DU RHUM 2018, EDITION DES 40 ANS : LE GANG DES 6 SUR LE DEPART (en fait ils sont 7)

La Route du Rhum est en fait constituée de plusieurs challenges qui se fédèrent autour de cette ligne de départ devenue légendaire en moins de 40 ans ! La course des Ultimes sera envoûtante et donnera lieu à la première confrontation entre ces incroyables machines volantes. Les Class 40' offrent un plateau très relevé et régatent entre eux, la classe Rhum Monocoque accueille 17 participants dont l'ex Kriter V de Michel Malinovsky aux mains de Bob Escoffier (histoire de rejouer l'arrivée de 1978 avec les fameuses 98s entre Malino et M.Birch ?)... mais avec quel A Capella ? La classe Rhum Multi avec 21 participants, tous gentlemen drivers est probablement la famille qui représente le mieux l'esprit de la course aux yeux du public et au cœur de ce peloton : les 7 vénérables Golden Oldies ! Tous Bateaux d'intérêt patrimonial, tous restaurés, tous multicoques historiques de plus de 25 ans ! (avec par ordre alphabétique) :

Les trois A CAPELLA : ils étaient 5, construits en « coopérative » par l'équipe de Walter et Joan Greene entre 1978 et 1980 ! Olympus ayant disparu (nauffrage en convoi en 1979 avec Yves le Cornec après la victoire dans le Rhum), HUMDINGER, le quatrième survivant étant aux USA, ce seront les 3 exemplaires présents en Europe qui s'aligneront au départ le 4 novembre !

FRIENDS and LOVERS

Le néo Zélandais Phil Stegall était en charge chez Hood des voilures de maxi yachts, mais il fréquentait aussi la bande de Walter Greene ; la contagion opérant, il décide de construire pour lui même une de ces fameuses petites machines en West System ! Walter et son épouse fabriquent les pièces maîtresses, Rory Nugent, les flotteurs et Tom Perkins aide Phil à assembler le tout ! Il s'appellera Friends and Lovers ! Ange Capece l'emmène plus tard en Corse (jusqu'en 1992), année où Jérôme

Ledoyen le prend en charge avant de le revendre en 1997 à la société F.Com. Pierre Antoine l'engage alors dans le Rhum 1998. Jean Paul Froc se rendra aux Açores (ou le bateau est amarré après son démantèlement lors du retour de l'épreuve) et le ramène à Brest en cargo. Un gros refit est entamé à Cancale, Jean Paul engagera le bateau dans le Rhum 2010. Au retour, une restauration profonde menée par Technologie Marine en fera une merveille. Ce sera ensuite le Rhum 2014. Cette année c'est François Corre qui mènera ce vétéran du bleu.



ACAPELLA SOREAL PROLUDIC (non membre Golden)

L'ex CHAUSSETTES KINDY de Philippe Poupon et Charlie Capelle dans la Twostar 81 se classera 11^{ème} du Rhum 82 dans les mains d'Yves le Cornec. Il subira des avaries majeures en convoi au large de l'île de Sein ; patiemment restauré par Charlie Capelle pendant plusieurs années, le bateau prend le départ du Rhum 98 et terminera 20^{ème}. Retourné au large de Sable Island lors du convoi retour, le trimaran jaune sera abandonné par Claude



Bistoquet et François Forestier... puis retrouvé sur une plage du nord Espagne 15 mois plus tard. Deuxième restauration profonde avant le Rhum 2006 qui se terminera... dramatiquement sur le toit ! Le bateau est encore une fois récupéré et restauré avant de participer aux Rhums 2010, 2014... et 2018 ! Quelle santé. La pugnacité du conservateur, la qualité de restauration et la poursuite de la carrière sportive de ce merveilleux bateau en font une sorte de maître étalon pour tous les Golden Oldies ou qu'ils soient.

HAPPY

L'ex CHAUSSETTES OLYMPIA est le 2^{ème} A Capella du patron ! Walter Greene le construira avec Joan en un temps record après la perte d'OLYMPUS pour s'aligner dans la Transat 1980 (ils fabriquaient en même temps le vainqueur : MOXIE pour Phil Weld et GAULOISES IV pour Eric Loizeau !). Philippe Sée l'a revendu à Angus Pridie en 1989 et Philippe Roux retrouve le bateau en fin de restauration au Multihull



Center de Millbrook (Cornwall). Il traverse en 2005 l'Atlantique à son bord en faisant face sans casse à deux cyclones classe 1 (Delta et Epsilon) avant de revendre le courageux petit trimaran à Peter Baker qui procédera lui aussi à une remise à niveau avant de le céder à Loïck Peyron qui devait prendre le départ du Rhum 2014 avec lui, mais s'est trouvé shanghaïé par Banque Populaire et obligé de remporter l'édition.

AILE BLEUE

Ce splendide CREATIVE a été construit de main de maître par l'équipe des frères Le Jelloux à la Trinité/mer en 1980 pour Yves Gallot Lavallée. Il s'appelle alors GIGI et termine 13ème du Rhum 1982 ! Plus tard dans les mains de Bruno Peyron, puis de Jacques Lehn (président de l'Orma). Le sublime trimaran sera restauré par Hervé Prieur et quelques compagnons du chantier Technologie Marine avant de séjourner aux Antilles pendant quelques années et de devenir la propriété de Jérôme Brochier qui le confiera aux mains expertes d'Alain Borsotti pour un refit complet (mât, peinture, motorisation). Le dernier passage de relais en date se fait en 2015 avec Christophe Bogrand qui trouve là le bateau de sa vie et l'engage tout naturellement dans l'aventure du Rhum 2018... pour une complicité au grand large.



OLMIX

Ce plan JP Brouns/Patrick Gaudry de 1991 est un véritable surdoué ; trimaran de croisière rapide à l'origine, il s'est avéré un engin redoutable en Multi 50' dans les mains de Franck Yves Escoffier. Construit en « coopérative amateur » par d'excellents compagnons autour de Bruno Luit, le trimaran en composite bois époxy rafle une place de 13ème dans la Route du Rhum 1998, il ne quittera plus la première marche du podium en M50 jusqu'à l'arrivée des trimarans prototypes de 2ème génération. Philippe Laperche fera avec lui un superbe Rhum en gentleman driver avant de le revendre à Pierre Antoine qui vient prendre une revanche sur le sort de l'édition 2014 (foudroyé).



RESADIA

Ce plan Cabon dessiné à l'origine à 46' a été construit par Technologie Marine en 1993 (multi-composites : coque et bras bois époxy, flotteurs sandwich). Son premier propriétaire l'a conduit en Californie et après une période d'incertitude, David Credey l'a ramené en France et confié au chantier Rive Sud pour un refit d'importance (motorisation, installation d'une casquette, peinture, aménagements intérieurs). En 2010



le trimaran est racheté en co propriété par 4 amis. Rallongé à 49', M'PULSE subit une grosse préparation chez Sam Marsaudon en 2014 en vue de la Route du Rhum. Pierrick Tollemer effectuera une belle transat d'amateur éclairé, il y retourne en 2018.

PIR2

Le terrible LESSIVE St MARC est un trimaran qui « dure » (un joke que tout ceux qui connaissent l'ergonomie du bateau apprécieront). En 1983, les chantiers Dufour réalisent 4 exemplaires (de tailles différentes : LESSIVE/KER

KADELAC/GAUTIER/GAUTIER III) de ces trimarans foilers conçus par Sylvio Langevin et réalisé en aluminium spécial dans les tôles Cegedur prévues pour les 12m du baron Bich. Les appendices porteurs en Y donnent des résultats... variables selon les allures, mais l'homogénéité de ces multicoques (pourtant démontables et mono-poutre) leur permet de bien figurer en course. Denis Gliksman, Louise Chambaz, Anne Cazeneuve, François Boucher,



Christian Février feront parler la poudre à bord de ces engins rustiques et visionnaires... avec des succès divers. Repris par Françoise Hanss et Etienne Hochedé en 2004, le plan Langevin n'a cessé de naviguer en M50' Transat/Route du Rhum 2014/ Grands prix M50/Vendée-St Petersburg. Le garagiste (en retraite) d'Abbeville repart sur le Rhum 2018 pour rejoindre Françoise qui a fui le climat picard... en Guadeloupe
Bonne chance à tous !



Adhésion à l'association (reconnue d'intérêt général)

La cotisation 2018 est accessible à tous (30€ !) afin de favoriser le nombre de soutiens au mouvement, merci de découper et renvoyer le coupon accompagné d'un chèque à l'adresse ci-dessous, adhérez et faites adhérer. L'intégralité des dons est réinvestie dans la conservation des bateaux et les administrateurs sont tous bénévoles sans remboursement de frais. Il est aussi possible d'adhérer en ligne sur le site via Paypal

Nom et Prénom :

Date de naissance :

Adresse :

Téléphone :

Email :

Cotisation de Membre actif : 30€ à 100€, Donateur : 100 à 500€, Bienfaiteur : sup. à 500€
Dons déductibles des revenus imposable (66% pour les particuliers, 60% pour les entreprises). Je joins mon règlement (par chèque libellé à l'ordre de l'association Golden Oldies Multihulls) ou paiement Paypal sur le site et souhaite recevoir la newsletter.

Association Golden Oldies Multihulls. 36 rue des trimarans, 34540, Balaruc les Bains

Parrains : Dick NEWICK (parrain fondateur), Derek KELSALL, Kenneth BEKEN, James WHARRAM

Président : Georges GUIVARC'H quivarchge@wanadoo.fr

Secrétaire et adjoint : Hervé NOUGIER herve.nougier@mediatech.fr

et Paul BUTTIN pbuttin@hotmail.com

Trésorier et adjoint: Bruno FEHRENBACH yachtshapeb@wanadoo.fr

et Stéphane FRANCOIS stephane.francois.oj@gmail.com

Site internet: Fred MONSONNEC <http://www.goldenoldies.biz/>

Rédaction de la newsletter : Philippe ECHELLE philippe.echelle@wanadoo.fr

Bateaux d'intérêt patrimonial Françoise Hanss pir2portdefecamp@gmail.com

Promotion des Patin a Vela: Tony Blanco Casanas abc@tinet.cat