



## NEWSLETTER N°46 JANVIER 2019 GOLDEN OLDIES MULTIHULLS

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

### LES 7 MOUSQUETAIRES DU RHUM 2018

Ils étaient 7 multicoques classiques au départ de l'épreuve des 40 ans. Ces bateaux qui ont fait l'histoire des premières éditions de l'épreuve et de la Transat anglaise Ostar (avec beaucoup d'autres multis pionniers) ont écrit les plus belles pages de la course au large, mais beaucoup ont disparu ! Victimes de naufrages, fortunes de mer, de l'enthousiasme de leurs skippers qui cherchaient alors les limites de ces nouveaux engins (on ne connaît pas bien un



Les 3 A Capella présents en Europe au départ du Golden Oldies Trophy Atlantique de 2014

trimaran tant qu'on ne s'est pas retourné avec entendait-on ! Boutade, mais pas que !). Pour un grand nombre de ces merveilleux bateaux, vint ensuite l'heure de l'abandon, des injures du temps ou des mauvais traitements. Aux USA, en Angleterre, en Australie et Nouvelle Zélande et en France, quelques amoureux lucides ont su voir le trésor architectural, technique et sportif de ces machines et contribuer à leur faire traverser le temps jusque dans les années 2000. La création de l'association Golden Oldies Multihulls a fédéré 70 d'entre eux répartis dans le monde entier ; une trentaine en France. Deux pôles d'activité et d'attraction se sont créés autour de skippers et de bateaux emblématiques (en Méditerranée et en Bretagne sud), le niveau de présentation tiré en avant par quelques bateaux leaders ne cesse de progresser. La présence en classe Rhum Multi de 7 d'entre eux dans l'édition 2018 aura-t-elle réveillé de l'intérêt pour les Multis Vintage ? Espérons-le car ces magnifiques reliques ont plusieurs façons de disparaître en dépit de leur fabuleux intérêt patrimonial: Charter autobus sous les tropiques ; désintérêt par absence de valorisation, de reconnaissance et abandon sur un terrain vague ou au corps -mort dans une ría mouvoir ou bien l'engagement déraisonnable en course dans des mains incompetentes et peu respectueuses (certains propriétaires acceptent de louer à un futur "jedi" en attente de reconnaissance... à l'envers ou à l'endroit!). Il y a une 3ème voie, celle de la restauration et de l'usage sportif éclairé. Bravo aux 7 skippers pour l'ensemble de leur projet : acquérir,

maintenir, restaurer (parfois reconstruire), aimer, protéger et enfin naviguer à bord de ces machines jubilatoires est un parcours de vie, un aboutissement que nous apprécions et partageons. CHEERS !

Ils ont dit :

### **Pierrick Tollemer/ Resadia**

*Après une première Route du Rhum en 2014 à bord de mon trimaran M'Pulse, j'ai décidé fin 2017 de participer à nouveau à cette course avec le même bateau. Mes objectifs étaient de*



*mener le bateau en Guadeloupe comme en 2014, et de maîtriser suffisamment mon sujet pour prendre du plaisir, gagner en compétitivité tout en préservant le bateau. L'année 2018 a largement été consacrée à la préparation du bateau mais surtout j'ai beaucoup navigué en solo: environ 5 000 milles avant de prendre le départ de la route du rhum. J'ai emmagasiné beaucoup d'expérience et de confiance en moi et dans le bateau en ayant la sagesse de m'arrêter lorsque les conditions étaient trop*

*musclées. J'ai pris des risques, mais toujours mesurés, ce qui m'a permis de finir à la 8<sup>e</sup> place de ma catégorie contre 11<sup>e</sup> en 2014. Surtout j'ai pris beaucoup de plaisir avec un bateau facile, rapide et sécurisant. Objectif largement atteint ! Je pense qu'une telle aventure est à la portée de beaucoup de monde. Mon point fort a été de ne pas vouloir viser au-dessus de ce que je pouvais faire compte tenu de mon expérience et de mon bateau.*

### **Etienne Hochedé/Pir2**

*Préparation : Le bateau était relativement prêt en arrivant à St Malo après un convoi express avec un équipage de retraités (3 copains âgés de 62 à 77 ans !) ; mais lors de la visite de sécurité, l'Inmarsat C ne répondait plus ! Hic, car cet équipement est obligatoire*



*... Alors, après avoir abandonné la recherche d'un câble ad hoc, j'ai soudé les 6 fils coupés ...Pendant ce temps, Anne BUTTIN taillait et cousait une capote toute neuve avec sa machine à coudre et Paul l'a mise en place, MERCI ! Le départ sous voiles hautes, les conditions météo étaient agréables malgré des prévisions alarmantes pour les jours suivants : petit génaker pour rejoindre l'île de Bréhat puis retour au solent. Passage de la Pointe de Bretagne avec un vent qui se renforce, objectif :*

*descendre le plus vite possible malgré la nuit noire et le trafic maritime très important. Je me prépare à accueillir le mauvais temps et réduit au fur et à mesure comme prévu. Mais le premier problème survient : la voile d'avant s'enroule à l'envers autour de l'étai ... Résultat, 6 heures passées à retrouver le bon ordre des voiles et route trop sud qui me pénalisera lourdement pour la suite ...Pour cette route du Rhum, j'ai traversé le train des dépressions sans encombre avec PIR2 sous 3 ris trinquette ; la complexité météorologique nous a imposé de naviguer très sud. Les alizés positionnés sud étaient faibles, rarement*

*au-dessus de 15N, ce qui a interdit les grands surfs de la route du Rhum 2014. Les pannes à bord : Anémomètre (conseil : mettre des roulements neufs avant le départ) ; Pilote, (suggestion : faire tester le vérin hydraulique). Lecture en course : 7 à 8 bouquins . L'arrivée chaleureuse des guadeloupéens m'a fait vite oublier tous les tracassés de course ! Pour moi, c'était une première : arriver de jour à la maison comme on dit ! Les pointes de vitesses de 2014, n'ont donc pas été égalées et pourtant le temps de course est analogue : +13 heures pour une durée de 19 j en parcourant une distance supérieure !*

### **François Corre friends and lovers**

*J'ai eu la chance de participer à la super aventure : la route du rhum sur Friends&Lovers. Jean-Paul (JP Froc, le propriétaire ndlr) m'a donné l'opportunité de partir avec son trimaran préparé, optimisé et bichonné pour cette nouvelle édition. Mais pour monter mon projet en peu de temps il m'a fallu beaucoup de copains et plusieurs partenaires techniques et financiers. Sans eux Friends&Lovers serait resté à quai. Nous avons réussi à nous présenter au départ dans de bonnes conditions. Avec une météo musclée au début, le bateau et moi-même avons su faire le dos rond pour passer la tempête. Tout du long nous avons eu une mer croisée très difficile pour mon trimaran de 11m. Ces conditions difficiles nous ont permis de tirer notre épingle du jeu dans une classe multi rhum très hétérogène. Entre Happy et Friends&Lovers, ça a été un match race tout au long de la transat. L'expérience de Loïck a fait la différence ; Bravo ! Mais quelle aventure !*



### **Pierre Antoine Olmix**

La Route du Rhum 2018 avec *Gamin-Olmix* a été une grande aventure, riche en moments exceptionnels. Gagner cette course après quatre participations (1<sup>ère</sup> en 1998 sur *Friends & Lovers*) est un grand bonheur. Comme certain l'on déjà souligné j'avais effectivement une revanche à prendre sur le mauvais sort qui avait frappé le bateau quatre ans auparavant à 90 miles au NW de la Corogne sous la forme d'un éclair « venu de nulle part » ! Grâce au partenariat avec l'entreprise *OLMIX* et à ses dirigeants (*H. et S. Balusson*) qui nous ont apporté un soutien sans faille depuis quatre ans et à l'énergie engagée par l'équipe de *Gamin-Océan* il a été possible, non seulement de réparer les dégâts du coup de foudre 2014, mais aussi d'optimiser au maximum le bateau au niveau de l'électronique, de l'énergie, de l'accastillage, des voiles et des appendices. Cette course vient donc clôturer une période de quatre ans de navigation et de grands bonheurs en mer avec le trimaran *Gamin-Olmix* (*Fastnet 2015 & 2017, The Transat-Bakerly 2016, Armen Race, Trophées Multi 50'* de 2014 à 2017 etc.). Elle se termine par une victoire en Classe *Rhum-Multi* qui démontre qu'il est possible de passer une bonne partie de la course dans les 10-14 premiers sur 123



engagés avec un bateau *Golden Oldies*, 100% bois-époxy, construit en 1991 (12<sup>ème</sup> temps de course au final)! Elle m'a aussi permis d'offrir à l'incroyable trimaran *Gamin* une troisième victoire dans cette course mythique en 15 J 1H et 15 mn (route totale : 4473 miles). Cette année le mauvais temps annoncé avant le départ a favorisé ce bateau avec lequel j'avais déjà rencontré des conditions difficiles dans *The Transat 2016*. Je savais qu'il pouvait encaisser du gros mauvais temps et passer sans problème dans des conditions de mer qui seraient délicates pour beaucoup d'autres. On a donc accéléré dès le début et ensuite on ne s'est jamais arrêté. L'aide de D. Vittet a permis de faire la route la plus directe et la plus rapide en allant notamment chercher vers le sud des alizés puissants 20-25nd permettant au bateau d'exprimer ses capacités au portant dans la brise. Sur ce trajet des alizés il y a eu aussi la récupération de *Lalou Roucayrol* sur son trimaran Multi 50' *Arkema* retourné, puis sa « dépose » deux jours et demi plus tard sur un remorqueur de haute mer qui a nécessité deux manœuvres complexes ... qui heureusement se sont bien terminées ! Côté matériel, mis à part deux poulies perdues, rien n'a bougé ! *Gamin* est maintenant au repos au port du Marin en Martinique en attendant la prochaine course (La Caribbean 600 à la mi-février ! puis un programme au long cours qui reste à finaliser. Merci à tous les amis et proches qui ont permis d'aller au bout de cette aventure et notamment à Corine, Jean-Yves, Murielle, Pascal, Charlie, Patrick, Philippe, Jérôme, Jacques, Tim ... ainsi qu'à Jacques et Renée de l'Association RIEM.

### Christophe Bogrand Aile Bleue

Nous avons démâté le lendemain du 2<sup>ème</sup> départ de Benodet , au près dans 30-35 nd ; Aile



Bleue naviguait à merveille quand l'étai a largué de la cadène ! Le Mat est tombé sur l'aile arrière tribord. Il n y a pas eu de dégâts collatéraux. Nous étudions un nouveau Mat . Le plus difficile a été de me décider sur le choix des matériaux ! Mon éthique rigoureuse m'a d'abord aiguillé sur le bois-époxy, puis mes navigations sur Triad, le sister-ship m'ont quand même convaincu de la performance et de la sécurité d'un mat composite carbone. Nous restons sur le même plan de voilure sauf bien sûr le triangle avant qui passera

en 7/8<sup>ème</sup> au lieu de 5/8<sup>ème</sup>. J'en profite aussi pour refaire les 2 foils (un peu revisités !). Après cela, en route pour de nouvelles aventures ! Je suis, bien sûr, déjà impatient de re-naviguer !

## VSD, MON AMOUR

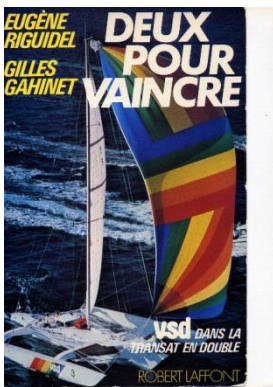
Je me souviens de tout depuis ce matin de novembre 2003 ! Mon téléphone sonne sur les pontons d'une marina de Saint Mandrier ; le mistral s'époumone à 45nd, mais je comprends parfaitement mon interlocuteur anglais qui m'explique en quelques courtes phrases : *nous savons que tu as de l'intérêt pour ces bateaux, je suis le propriétaire de VSD à Ibiza et Moxie est là aussi, nous avons inscrit les deux bateaux à la Ruta de la Sal (course autour d'Ibiza au départ de Barcelone ou Denia) en pensant que cela te ferait plaisir ! Viens, on pourra discuter de l'avenir de ces bateaux, il faut faire quelque chose !* En Avril 2004, je retrouve nos compères dans le port de Denia pour une semaine



de régates et d'essais merveilleux ! Quelque chose vient de naître et j'avais fait la rencontre de Stuart Rogerson et Craig Alexander. Rendez-vous en Mai 2005 à Canet en Roussillon pour le premier rassemblement-essai totalement improvisé de ce qui deviendra les Golden Oldies Trophy (la paternité du nom revient à Stuart). VSD est là bien sûr, MOXIE brillant de tous ses feux, UMUPRO



JARDIN, REGION DE PICARDIE... 4 multicoques qui font revivre la légende sous les yeux ébahis des visiteurs du salon nautique régional. Le premier est le vainqueur de Lorient-Les Bermudes-Lorient 79 avec Eugène Riguidel et Gilles Gahinet, le second a remporté l'Ostar 80 dans les mains de Phil Weld ; Umupro a lui aussi gagné la Transat (en 84) avec Yvon Fauconier et REGION est le premier catamaran construit en carbone dans le monde ; il a été détenteur du record mondial de vitesse ! Les deux clubs locaux organisent des



parcours rigoureux et des départs parfaitement gérés bien qu'une partie de leur troupe ait déserté les postes habituels pour embarquer sur nos machines qu'ils voient pour la première fois et apprécient en connaisseurs. Au retour après 2 manches furieuses par 30nd de tramontane sous la montagne sacrée des Catalans, l'ambiance monte dans les cockpits ! Les équipages fusionnent comme si cette fête nautique était attendue depuis longtemps. Les membres du club sentent qu'il se passe quelque chose, ils rappellent leurs forces et organisent un BBQ mémorable ! Merci à eux, car rien n'avait été prévu !



Avec Nick Keig l'homme des 3Legs of Mann

Grâce à notre patriarche anglais, le mouvement Golden Oldies venait de naître ! VSD et son équipage familial ont ensuite été de toutes les aventures et de toutes les éditions (18 en tout en Méditerranée !). La pauvre épave qui agonisait dans le port de San Antonio de Abad (Ibiza) fut échangée contre un quartz, restaurée, sauvée d'un échouage accidentel (le bateau n'avait pas de moteur in board et le maniement du hb 8cv suspendu à l'arrière relevait de l'exploit !). Stuart et son fils Zack accomplirent avec lui un premier grand triangle Atlantique d'une année ; l'intrépide capitaine engagea ensuite le trimaran dans une course transatlantique au départ d'Espagne, mais le mât n'approuva pas ! VSD qui avait alors embarqué un inboard (celui de Moxie mis à la retraite par Craig Alexander) rejoignit Ibiza en quête d'un nouvel espar (espoir ?) ; un superbe tube carbone déclassé à prix « concurrentiel » constitua l'opportunité, hélas aucun des ancrages ne convenait, pas plus que les arcs de gréement issus du monocoque d'origine ! VSD transformé en navire atelier fait route sur Sète ; Denis Kergomard se charge des calculs et des conseils, Zack et Stuart de l'exécution et voilà notre tri gréé de neuf. Peur de l'ennui ou besoin d'évasion ? Le duo père et fils reprend la route des

Caribes pour sauver TAHITI DOUCHE, le dernier grand prao de course existant au monde ! Le navire usine est encore mis à contribution. Avec leur force et leur débrouillardise coutumières, nos Jédi marins s'attaquent à un gros morceau ! Le flotteur du prao est mangé par les termites... Une nouvelle peau en composite est aussitôt appliquée (elle sert aujourd'hui de moule pour la reconstruction complète du flotteur dans le chantier Rives Sud de Sète). Les deux multicoques repartent en convoi à travers l'Atlantique ! TAHITI travaille maintenant en day charter au départ de Cala D'Hort (Ibiza) et reprendra son poste cet été... équipé de son nouveau flotteur. Les aventures de

VSD se sont achevées sur le môle de Sète dans la nuit du 5 décembre 2018, un coup de vent d'Est furieux avait levé une mer confuse et dangereuse, le moteur qui avait manifesté quelques signes de faiblesse au démarrage tournait maintenant régulièrement, il y avait encore 30nd de vent lorsque le bout fatidique s'est pris dans l'hélice ! Plongeon, mouillage, tout a été mis

en œuvre pour sortir du piège qui se refermait sur le grand trimaran... en vain ! Jeté sur les rochers par la houle, VSD s'est détruit emportant nos rêves et nos souvenirs ! L'intrépide plan Kelsall est mort en laissant la vie à l'équipage (aucun blessé, pas même le chien !). J'allais oublier, au printemps 2018 Stuart et Zack ont convoyé de Grande Bretagne à Ibiza le prao PIPEDREAM pour le livrer à un ami de l'île ; quelle famille !



Sous spi maxi au Golden Oldies Trophy 2006 (Canet en Roussillon)



Refit 2008 dans le chantier Navibois



## CAP 33, L'AUTRE TRIMARAN D'ANDRE ALLEGRE !

Cap 33 a disparu on ne sait où ! Mais son souvenir reste vivace pour quelques-uns. Les autres doivent se souvenir que ce joli trimaran mené par Jean Marie Vidal a terminé 3ème de la Transat72 derrière JY Terlain sur VENDREDI 13 et Alain Colas sur MANUREVA (ex

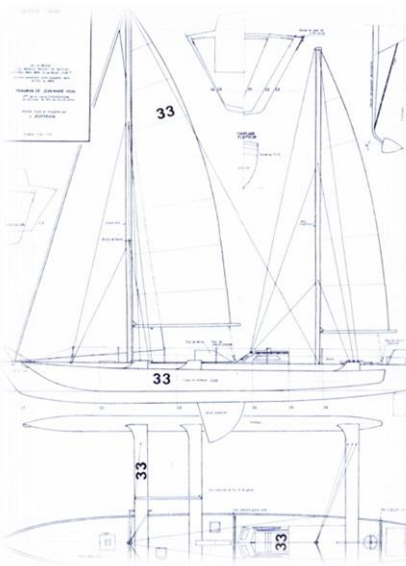


PEN DUICK IV). Quel autre architecte a réussi à placer 2 de ses bateaux sur le podium de l'Ostar ? Racheté par Tom



Grossman, le bateau participera à la Transat 76

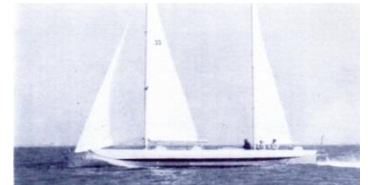
(il termine 5ème après de nombreuses avaries). L'histoire n'a retenu de PEN DUICK IV que le fait qu'il était le premier grand trimaran moderne conçu par Eric Tabarly ; or c'est bien sous le crayon d'André que ce multicoque pionnier a vu le jour ! Profitons de la découverte (par Michel Geoffroy, propriétaire de QUICKSILVER) de la superbe maquette



réalisée par André Vidal et offerte à Jean Marie (Vidal !) aujourd'hui exposée à la maison de la mer de Sète pour revisiter en quelques images les créations d'Allègre. À la fin des années 50, cet ingénieur des arts et métiers se détourne de la voie royale de sa filière (hélas, le nucléaire civil ou militaire !) pour retourner en Algérie construire de petits multicoques pour son club de clients-copains. L'exode lié à la guerre d'Algérie le contraint à amarrer son chantier (Catalina) sur

la plagette de l'étang de Thau. De là il poursuit son action prosélyte en faveur de la diffusion des multicoques avec le trimaran

repliable de 8m Allegro. Eric Tabarly qui réfléchit à son futur engin de vitesse depuis son baptême à bord du TORIA de Derek Kelsall ne peut accepter l'idée de choisir un architecte anglais et demande à André de parachever la conception du futur PEN DUICK IV. Les excursions d'Éric Tabarly à Sète et les "réunions de





André en 2007 dans son dernier atelier avec la maquette du Fulgural

chantier" qui suivirent furent homériques ; prétextes à des agapes autour du couscous de Mme Allègre arrosé du Châteauneuf du pape qu'Éric amenait dans sa DS ! André a dessiné gratuitement le trimaran (!) et après une construction mouvementée au chantier de la Perrière, la saga de PEN DUICK IV commençait. Transat 68 ratée (abordage d'un cargo), convoyage en Californie, puis San Francisco-Hawaï.. Alain Colas rachète PEN DUICK IV et effectue la moitié du tour du monde avec Teura puis finit

en solo. Vient ensuite la belle histoire de la Transat 72 dans laquelle André Allègre place 2 de ses bateaux sur le podium (Jean Marie Vidal 3ème sur CAP 33). Après avoir effectué le 1er tour du monde complet par les latitudes sud, MANUREVA sera délaissé pendant l'épisode CLUB MEDITERRANEE de l'Ostar 76. Il disparaîtra (probablement le 16 novembre 1978) dans un coup de vent de la Route du Rhum. La construction du plus grand trimaran du monde (26m) GRAND LARGE vire ensuite au fiasco pour Allègre et Glikzman. Repris par Pierre English, CHARLES HEIDSIEK ex JACQUES BOREL sombrera dans la Transat en double 79. Nous conseillons le visionnage de l'excellent film de Patrick Ast sur André Allègre avec archives filmées exclusives, interviews d'André Allègre, rencontre avec O. De Kersauson, images de PEN DUICK IV-MANUREVA commentées par Jean-Marie Vidal disponible auprès de l'auteur [astpatrick@wanadoo.fr](mailto:astpatrick@wanadoo.fr) ou visible sur

<http://www.multicoquespratique.fr/videos/historique/andre-allegre.html>

André a construit de nombreux trimarans prototypes pour des clients, peu survivent aujourd'hui mais le très joli LAKATOI était encore en service il y a peu dans la famille Deltour comme le LAGON 7,64 de la famille Moitrel ou MAHINA de Paul Batard... sans oublier ce splendide exemplaire avec volant

de Simca 1000 et moteur à embase relevable à bord duquel se trouve... Eric Tabarly ! (photo prise dans le port de Mèze ou de Marseillan en 1967). Le trimaran ALLEGRO était aussi construit en série (!) par le chantier des 9 écluses de Robert Artigues (site d'amateurs :

<http://trimaranallegro.lescigales.org/> )





Pour finir en beauté, on ne pouvait oublier GRAND LARGE/JACQUES BOREL, le plus grand trimaran du monde pour l'époque dont la chronique désopilante figure dans le livre de souvenirs d'Alain Glikzman « Mes années vagues » (lecture chaudement recommandée aux amateurs, toute la génération Golden Oldies y est commentée avec une galerie de personnages truculents sous la plume sans concession de Glikzman).



Grand Large

Enfin, je vous laisse profiter du récit inédit (jamais publié !) du sauvetage d'un mini Allègre de collection par Paul Buttin et Stéphane François :

### ***Le retour du Catalina au pays de son architecte: SETE***

*En chiffres : 2 convoyeurs, 56 heures, 1367 km, 79 litres de gaz oil, 11 bières, 9 expressos. Coût pour l'association : 499.25€. Le voyage, en deux moments forts : La traversée Ajaccio - Ste Lucie de Porto Vecchio : matinale au GPS, ("route la plus rapide"), sud de la Corse par les Aiguilles de Bavella. Encore quelques congères pas loin, le ciel bleu de mistral, des forêts de pin maritimes et une route digne du "Tour de Corse automobile". Paul a fait changer la semaine précédente les plaquettes et les disques de frein de la voiture, pas de regrets ! La récupération du bateau : Reçus, dans l'ex-maison de Jean Guilbaud (le donateur) par un couple charmant et attentif. Dégager le bateau, stocké depuis 35 ans dans le garage sous une montagne de divers outils et matériaux. Papy Jean (88 printemps), s'il a conservé son Catalina, a aussi conservé d'autres "trucs", dont l'inventaire laisserait Prévert pantois. Après avoir extirpé laborieusement le canote, on constate que : La boule n'est pas du bon diamètre, 30 mm au lieu du 50 actuel ; plus grave, les deux pneus neufs de 4Cv que nous avons*



*emportés, n'ont pas le même entraxe de perçage que ceux de la remorque. ! Il y a eu deux modèles de jantes de 4CV... Un pneu d'origine paraît en état approximatif (il a 35 ans), l'autre ? Un coup de gonfleur 12v embarqué, et nous voila partis ; 2 km plus loin, le pneu nous quitte, on roule déjà sur la trame métallique restante définitivement attachée à l'île de beauté. Il est 13 h, nous sommes à trois heures de route d'Ajaccio (si tout va bien), et il faut embarquer avant 19h ! Les billets retours du ferry (économiques) sont non remboursables. Trouver et faire monter rapidement deux pneus de 4CV, 135 x 14 dans*



*Porto Vecchio nous parait une idée moyenne. En roulant doucement on croise un garage, fermé jusque vers 14h corses. Devant le bâtiment un tas de 25 m3 de vieux pneus! Tracteurs, camions, voitures... Stéphane part en chasse, et nous dégottons deux 145 x 14 presque présentables à la maréchaussée. Un coup de cric, deux gros tournevis, un gonfleur...sauver la chambre à air, remonter le pneu, (lisse d'un seul côté), 35 minutes chrono et c'est reparti! Porto Vecchio, Figari, Sartène, Propriano, Ajaccio, la remorque ne s'est détachée que deux fois à cause de la boule du mauvais diamètre, et le pneu n'a pas crevé! A Ajaccio, juste le temps d'une bière, puis on embarque, pour une nouvelle nuit sur les banquettes de Corsica ferry. Ensuite il ne reste plus que quelques heures d'autoroute. L'avenir du Catalina ? Ce n'est peut-être pas le plus beau plan Allègre, mais comme disent nos mères en parlant de leurs aînés : « il faut toujours commencer par un brouillon avant de faire un chef d'œuvre ». Il faut replacer les choses dans leur contexte et ce dessin de 1961 permet de mesurer notre retard par rapport aux bateaux anglais. Ce cata (sans doute l'unique survivant de la petite série) est en bon état, le hasard l'a préservé, et mis sur notre route! Le projet pour Kantreidi (c'est comme ça que Jean l'avait baptisé) : D'abord conservé par Stéphane et Océane François, le CATALINA restauré par Jean Louis Tardy côtoyait le stand Golden Oldies pendant Brest 2016. Hébergé temporairement chez Michel Geoffroy, le petit cata historique vient de rentrer en clinique pour un refit chez Paul Buttin et témoignera au pied du mont Saint Clair du souvenir du créateur de PEN DUICK IV et de CAP 33. Merci Jean ! Dessin revue bateau janvier 67 n°104*

#### **Extrait de la newsletter de 2007**

André Allègre est mort à 82 ans, oublié de presque tous, le créateur de Pen Duick IV vivait à Sète. Il chérissait depuis toujours cette ville parcourue de canaux et traversée, comme lui, par la mer. Depuis son retour d'Algérie où il construisait déjà des multicoques dans les années 50-60, André vivait sur ce lido, entre étang et Méditerranée. Dans son chantier de la « plagette », il conçut certains des trimarans les plus novateurs et les plus rapides du monde et fut le seul architecte de l'époque à placer deux de ses dessins sur les premières marches du podium de l'Ostar. Plus tard l'aventure malheureuse de "Grand Large" le mit en difficulté financière à la suite du fiasco juridique lié au naufrage de ce bateau mal né (le plus grand trimaran de son temps). André fut un grand défricheur d'idées, sa stature de colosse et sa force créatrice lui permettait d'anticiper des solutions conceptuelles alors que les techniques nécessaires à leur réalisation balbutiaient encore. Il resta un visionnaire jusqu'à la fin de sa vie et fut aussi un vulgarisateur : les trimarans repliables Allegro et Triarti ont révélé le multicoque à de nombreux plaisanciers, les mâts ailes de Pen Duick IV, c'était lui! Lors de notre dernière rencontre au printemps 2007, il présentait avec enthousiasme ses projets du moment: Fulgural, un trimaran 4 mats de 35m!! Et le T100, un engin de records transportable à plans hypersustentateurs (sorte de foils intégrés à la structure des coques)! Nous avons convenu de nous retrouver au rassemblement Golden Oldies dont il était l'invité d'honneur, mais hélas, après un malaise dans son atelier, il fut happé par un système de soins qu'il s'était efforcé de fuir jusqu'alors et avec lequel il ne pouvait collaborer ; la situation se dégrada rapidement.

## **PARTICIPER PAR CROWD FUNDING A LA RESTAURATION D'UN PRAO ATLANTIQUE UNIQUE ! (Futur Golden Oldies)**

JO'S TOY est un splendide prao dessiné et construit par Denis Kergomard en 2000 et pour lequel nous anticipons quelque peu le jugement de l'histoire (Il n'a pas 25 ans !). Il a été cédé gracieusement pour moitié par son propriétaire à Craig Alexander (Ex Moxie owner). La construction est superbe, l'allure magique et les performances décoiffantes. Un séjour prolongé dans le jardin de la rue des trimarans a quelque peu fané son look, mais ce splendide engin démontable va retrouver sa beauté dans les mains de Craig qui va investir son temps et son talent, mais il ne dispose pas du budget nécessaire aux achats des produits et des équipements.

Envie de naviguer sur ce bel engin et de participer au refit ? Contactez Craig au 0627557515 ou par mail [moxiecraig1@gmail.com](mailto:moxiecraig1@gmail.com)



*This Praq as you see in the photos is unique and her designer Denis Kergomard has visions in design like no one else, she is the only prao like this in the world and anyone who can help will have their name on the hulls and when you are in the area of Balaruc please call and we will go sailing, weather permitting, Those of you that know me understand my level of renovation and I will make all of you proud to be a part of this "saving a classic", Stay Fast and Flat, Craig Alexander*



## **MAKING MOVIES! LES GOLDEN OLDIES FONT LEUR CINEMA**

Dear Golden Oldies. I have some interesting information for the Newsletter. Perhaps you would translate it, my French is rather limited. Attached are some trimaran pictures and I have put together a short paragraph on my Golden Oldie multihull: Tenmen.

Best wishes Carl Heidelmeyer .

The trimaran in the photographs is Tenmen, a 31ft Kelsall, built in 1969 and registered No 1/1970 Ramsgate in the UK with the name Phoca. It was built by Derek Kelsall himself and

you can see the similarities to the Three Legs of Man 1 which is 11,40m. In the 1982 film: "Les 40èmes rugissants", another Golden Oldie was used: Three legs of Mann III. In July 2018 a new film regarding the same story with Tenmen was released: "Crowhurst". For the film it had Crowhurst's sail number 5. The film is available on DVD at Amazon. Tenmen is

9,5m by 6m, sloop rigged, and only has a 9,9HP outboard engine. With a center cockpit and wheel steering. The aft cabin can sleep two. The main cabin is surprisingly comfortable, having just had new foam cushions on the two bunk berths; it has a kitchen area and toilet cubicle with a retro-fitted septic tank. Its home port is on the Itchen river in Southampton (Solent). Most years Tenmen sails La Manche and visits northern



France.

<https://www.amazon.co.uk/Crowhurst-DVD/dp/B07D9ZRLD2>  
<https://vimeo.com/261715185>



Ndlr : Lors de l'odyssée de Donald Crowhurst dans le Golden Globe 1968, le bateau était un trimaran Victress 42' dessiné par Arthur Piver dont il subsiste encore plusieurs exemplaires. (photo de

Teignmouth Electron échoué aux Antilles en 2000)



## Assemblée Générale 2018

Malgré les craintes suscitées par les mouvements sociaux des gilets jaunes, l'AG 2018 a réuni 26 membres votants et de nombreux invités au salon de Paris (pas mal pour une petite association et dans le contexte !). Présentation des comptes, renouvellement par tiers du conseil, élection du Président Georges Guivarch, vidéos des Trophées 2018 et superbe montage sur le départ du Rhum réalisé par Hervé Nougier ont animé des retrouvailles toujours hautes en couleur. Le Punch préparé par Paul et Anne Buttin fut à la hauteur de son histoire avant la traditionnelle pizzeria.



### 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](mailto:quivarchge@wanadoo.fr)

Secrétaire et adjoint : Hervé NOUGIER [herve.nougier@mediatech.fr](mailto:herve.nougier@mediatech.fr)  
et Paul BUTTIN [pbuttin@hotmail.com](mailto:pbuttin@hotmail.com)

Trésorier et adjoint: Bruno FEHRENBACH [yachtshapeb@wanadoo.fr](mailto:yachtshapeb@wanadoo.fr)  
et Stéphane FRANCOIS [stephane.francois.oj@gmail.com](mailto:stephane.francois.oj@gmail.com)

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

Rédaction de la newsletter : Philippe ECHELLE [philippe.echelle@wanadoo.fr](mailto:philippe.echelle@wanadoo.fr)

Bateaux d'intérêt patrimonial Françoise Hanss [pir2portdefecamp@gmail.com](mailto:pir2portdefecamp@gmail.com)

Promotion des Patin a Vela: Tony Blanco Casanas [abc@tinet.cat](mailto:abc@tinet.cat)