



## NEWSLETTER N°49 AVRIL 2020 GOLDEN OLDIES MULTIHULLS

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

**Même en ces temps troublés, le dynamisme de la flotte Golden Oldies ne faiblit pas ;  
voici un rappel des mouvements en cours**

### **GULFSTREAMER : LONGUE ESCALE AUX ANSES D'ARLET (Martinique)**

**Les lecteurs de la newsletter Golden Oldies connaissent bien notre ami Alexey Solyanik ;  
mathématicien de haut niveau à l'université de Kiev au temps de l'URSS, Alex vit à bord  
de Gulfstreamer (l'ancien bateau de Philip Weld chaviré dans le Gulf Stream en 1972)  
depuis une quinzaine d'année. Ses apparitions surprises lors de 2 Golden Oldies Trophy  
(Canet et Sète) sont restées mémorables ! Après un refit à Sète en 2014, notre Tarzan  
du Waterworld a traversé l'Atlantique et ensuite bourlingué dans l'arc antillais. Le 60'  
Newick attend paisiblement au mouillage des jours meilleurs pendant que le patron  
chartérise à bord d'un monocoque de 50' (pour le suivre : Face book Gulfstreamer)**

Ci-dessous Gulfstreamer au large de St jean Cap Ferrat en 2004 et les retrouvailles au Marin lors du  
rassemblement des propriétaires de TS/Marsaudon en janvier 2020, notre Tarass Boulba bien entouré d'Alenna  
et patricia



## **MOXIE : L'INSTRUMENT PARFAIT DE LA VICTOIRE DE PHIL WELD DANS L'OSTAR 1980 EN RESTAURATION EN BRETAGNE**

Moxie est et restera le trimaran légendaire et emblématique du génie de Richard Newick. Sa beauté, sa simplicité, son efficacité ont permis à un marin de 63 ans de remporter une victoire sans conteste devant une *furia francese* tellement plus jeune et autrement armée que lui. Tous ceux (ils sont moins d'une cinquantaine dans le monde) qui ont navigué à bord de ce multicoque lumineux ont immédiatement reconnu, ressenti son fantastique toucher d'eau, cette aisance insolente au près serré et à toutes les autres allures. La photo d'hélicoptère a été prise lors de la Ruta de la sal 2003 ; celle où Moxie déboule au petit large à 22nd lors du rassemblement de Canet en Roussillon en 2005 (par Fulgencio Sanchez). Après Phil Weld et sa cession malencontreuse à l'académie navale, c'est Jim



Rubinstein qui a été le gardien de Moxie, plus tard (en 2001), Craig Alexander a effectué une remise à niveau profonde dans les chantiers de Newport et c'est ainsi que nous l'avons découvert en avril 2003 (Le bateau avait vaillamment traversé la tempête de novembre 2002 qui avait martyrisé la flotte des Orma 60 de la Route du Rhum). Stéphane François a repris le bateau en 2008

et l'a gardé jusqu'en juin 2019, date à laquelle Hervé Lurton l'a conduit de Saint Mandrier à Quiberon. Il vient avec son fils et l'aide de Charlie Capelle et Benoit Cabaret de démarrer un rétrofit d'importance dans un chantier d'Hennebond (Proche de Lorient).

**Commentaire de Hervé Lurton**

*Moxie est au chantier Nautimor, à l'abri dans son hangar. Il a été entièrement poncé. Coque et pont ayant été entièrement stratés d'origine dans le chantier de Walter Greene, il est très bien conservé. Nous avons complété les strats époxy là où c'était nécessaire, il est presque prêt pour une peinture intégrale. Il sera blanc avec un antidérapant gris. Nous avons allégé le plan de pont (retiré des winchs) et remplacé une*



*bonne partie de l'accastillage. Nous le mettons aux normes de la course au large (trappe de survie, filet/trampolines sur les triangles avant et arrière...). La dérive avait*



*raccourcie au fil du temps, nous lui avons fait une rallonge de 30 cm. Le safran et le système de barre sont conservés, mais démontés et révisés. Bôme carbone neuve (Zspar), jeu de voile Trilam All Purpose neuf (GV, GSE, Gennaker). L'hiver prochain, nous retournerons en chantier pour remplacer le puit de dérive et la dérive et implanter un mat carbone. Nous avons constaté une fissure structurelle à la jonction bras avant*

*bâbord /coque centrale ; Benoit Cabaret et un architecte anglais s'occupent de nous pour ce point. Ils pensent que ce problème structurel existe depuis longtemps et aurait été aggravé par la présence de la bannette à l'intérieur du bras. Nous allons donc découper/retirer/condamner cette bannette et voir si on trouve des fissures dessous. Il faudra de toute manière reconstruire la cloison verticale qui a été découpée à cet endroit. Les 2 architectes en sont quasi certains, il y a un problème de reprise et de diffusion des efforts à gauche, tout est ok à droite. L'objectif est de consolider au mieux pour notre saison d'été (Armen race, si maintenue), tour de Sein, Trophée des Multicoques...) et de remplacer l'ensemble des 2 cloisons transversales, puits de dérive et dérive pour le chantier de l'hiver prochain. Ces modifications devraient nous faire gagner peut être 200 kg à ajouter aux 300 kg du nouveau mat, le poids de Moxie pourrait redescendre aux alentours des 5,2T /5,4T (6T avant mise en chantier en octobre dernier).*

## **RUSTY PELICAN ACHEVE UNE RESTAURATION SPECTACULAIRE**

Dans la newsletter de l'automne 2018, nous relations ainsi la redécouverte de ce fantastique 45' Newick/Mac Laughlin : 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 (Newick 45' ralongé à 46') est toujours à Hennebont chez Billie Marine.



*Le bateau est pratiquement terminé. Il manque 2-3 bricoles auxquelles j'apporte attention dès que j'en ai le temps. Mise à l'eau prévue fin avril (Covid19 permettant), et convoyage vers les Marines de Cogolin. Départ prévu aux alentours du 20 mai. J'ai longuement hésité s'il fallait rester en Bretagne (copains et nombre de rassemblements obligeant), mais entre les Pays-Bas, le Golfe de St Tropez (où nous avons notre deuxième résidence) et la Bretagne, cela fait trop de kilomètres. Nous préférons donc avoir le bateau près de la maison pour en profiter pleinement, raison pour laquelle nous avons cherché (et trouvé) une place aux Marines de Cogolin, à côté de Port Grimaud. Ensuite, le programme sera de rejoindre les rassemblements en Méditerranée, et des croisières le long de la côte, vers la Corse, les Baléares, etc. Bon vent à tous, et restez en bonne santé !*

*Cheers, Koen Joustra*



## UN NOUVEAU TRIMARAN DANS L'ECURIE ROGERSON

Après la perte tragique en 2018 du bien aimé VSD et la restauration du prao Atlantique TAHITI DOUCHE, Stuart (et son fils complice Zach) avaient envie d'un nouveau trimaran et d'un autre sauvetage afin (si c'était possible !) de compenser un peu ou même réparer la blessure. Un joli VAL 31 était disponible pour un budget très raisonnable en Californie (Sausalito), notre intrépide coureur des mers sauta dans le premier avion disponible et emporta l'affaire. Un chantier d'été (2019) plus tard, le « commodore » a pris la mer,



franchit le Golden Gate, cap plein sud en direction de la Baja California et du Mexique. Le 10 mars, Stuart et son équipier entraient dans le canal de Panama ! (1500 milles en 10 jours entre San Diego et Acapulco, puis 12 jours entre Acapulco et Panama). Le Val 31 est un merveilleux petit multicoque, mais au grand large, son confort (sic !) rustique associé à sa petite taille le transforme vite en Morgan sport dont le pilotage est réservé à une élite de passionnés.

Suivez Stuart sur Face book, dépaysement garanti !

## LE NEWICK 50' LUCKY STRIKE EN ROUTE VERS LA MEDITERRANEE

Phil Weld venait de gagner l'Ostar avec MOXIE lorsque Fred Ball commanda à Dick Newick le plan d'une version plus rapide encore, plus puissante, mais aussi un peu plus habitable ! Le résultat fut à la hauteur des espérances ! 37 ans plus tard, après une belle carrière en



régate sur les grands lacs, puis plus récemment dans les courses caraïbes (Carribean 600), ce magnifique trimaran en West system est toujours en pleine forme. Avec son mât rotatif carbone, son gréement textile et des voiles modernes, il affiche des performances de très haut niveau tout en conservant la souplesse de mouvements et le charme profond des productions du sorcier du Maine !

Charles Michel (ex propriétaire d'UMUPRO JARDIN et de NATIVE) vient de craquer pour cette superbe machine. Après avoir procédé à un chantier de mise au point à Beaufort (North Carolina), Charles a traversé dans des conditions mouvementées sur la Martinique. Il est actuellement à Cariacou dans l'attente d'une fenêtre météo lui permettant de rejoindre les Acores puis le port de Sète ; la flotte Méditerranéenne est évidemment heureuse d'accueillir ce prestigieux grand frère.





## QUICKSILVER PERCUTE PAR UN CHALAND OSTREICOLE !

Quicksilver abordé, Quicksilver mutilé... mais Quicksilver restauré... Ce matin de décembre 2019 une barge ostréicole a perdu le contrôle de sa manœuvre (sans doute à cause d'un câble hydraulique débranché !) et percuté le 40' Newick à son mouillage. La qualité de la construction et la légèreté du trimaran qui s'est échappé sous le choc ont limité les dégâts. Le bateau a pu être convoyé à la Trinité pour un examen pratiqué par le professeur Capelle. Quicksilver devrait être à l'eau pour la saison 2020 corona virus permitting !). Tout notre soutien à Hervé Lereste.



## OCEAN SURFER EN PERIL EN MARTINIQUE

Le magnifique petit trimaran révolutionnaire pour l'époque (design Newick 1986 avec mât basculant, flotteurs asymétrique et coque centrale ultra fine) construit en 1987 par Damian Mac Laughlin pour Mark Rudiger est en danger. Nous l'avons localisé dans un mouillage abrité de la côte au vent, mais la coque centrale a souffert et présente une brèche importante. Nous ne disposons d'informations sur l'historique du bateau que depuis le rachat en 2009 par Mr Laplaige (le pharmacien des Saintes) qui l'a ensuite revendu à Fabien Mergnac en 2012 ; nous avons



ensuite perdu la trace du trimaran. Alain Borsotti (Ex propriétaire de Fleury Michon 4) doit se rendre sur place pour une expertise et une recherche de propriété ; nous vous tiendrons informés.



## DISPARITION D'ERIC BOURHIS : UN DES GROGNARDS D'ERIC TABARLY

Par Frédéric Monsonnec pour Newsletter GOM

Certains d'entre vous l'ont croisé sur les pontons (ici au centre sur la photo) dans les années 80 à la belle époque des Paul Ricard, Royale, Umupro Jardin. Le 12 décembre 2019 Éric Bourhis, « Boubou » pour Eric Tabarly, a quitté le port pour naviguer sur des océans inconnus. Eric a été plaisancier, coureur, moniteur de plongée, préparateur, patron de pêche... Présenté à Eric Tabarly par Yannig Le Maguer, à 21 ans, Eric embarque sur Pen Duick VI. Il court au côté de Tabarly pendant plus de



10 ans, devenant son fidèle bras droit sur le VI puis sur Paul Ricard. En 1980, avec Georges Calvé et Dominique Pipat, il fait partie de l'équipage qui bat le record de Charlie Barr en traversant l'Atlantique en 10 jours 5 heures et 15 mn. En 1981, il skippe le foiler lors d'une grande tournée de plages, puis en 1983 dans La Baule Dakar. Passionné et enthousiaste, Eric débordait d'idées. Il rêvait depuis 15 ans de reconstruire Paul Ricard. Amoureux de ce trimaran, il publie en 2013, « Trimaran Paul Ricard, un défi ». Un recueil de témoignages sur la conception et la vie de ce foiler pour lequel il a donné beaucoup de son temps. Respectueux de l'environnement et du travail des hommes, il venait d'ouvrir

une recyclerie avec sa seconde épouse. Un lieu pour redonner vie aux objets et venir en aide aux « cassés de la vie ». Quelques semaines avant d'appareiller, il me disait « malgré une bonne coque pour affronter les éléments, je vais quitter le ponton sans port d'arrivée ». Belle et Longue route Eric !





### **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 imposables (66% pour les particuliers, 60% pour les entreprises).** Je joins mon règlement (par chèque libellé à l'ordre de l'association Golden Oldies Multihulls), virement bancaire 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 [guivarchge@wanadoo.fr](mailto:guivarchge@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@gmail.fr](mailto:yachtshapeb@gmail.fr)  
et Stéphane FRANCOIS [stephane.francois.oj@gmail.com](mailto:stephane.francois.oj@gmail.com)

Site internet: Fred MONSONEC <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)