



NEWSLETTER N°48 DECEMBRE 2019 GOLDEN OLDIES MULTIHULLS

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

LA BELLE HISTOIRE DE GAUTIER II

Voici un épisode inédit de la carrière du journaliste-photographe-navigateur Christian Février. Il s'adresse à Mathis Prochasson au sujet de la restauration du précieux plan Langevin qui attend sagement en Picardie de retourner griffer le bleu de ses foils ; une prochaine restauration en vue . Enjoy ! Gautier 2 appartient actuellement à Bernard Luquet.

Merci à toi, Mathis, d'avoir retrouvé Gautier II ! Trente huit ans après notre participation à la Twostar de 1981 avec Jean-Yves (Terlain ndlr), des tas de souvenirs me reviennent en



mémoire ! C'était un petit bateau très bas sur l'eau ! Je me souviens qu'il nous arrosait à jet continu avec l'eau qui s'engouffrait entre la poutre centrale et le pont, mais il était performant. La grand'voile épaisse conçue par Alain Chapoutot était efficace et nous faisait moins gîter. Les foils en T dégageaient bien la coque sous le vent, mais ramassaient tout ce qui trainait à la surface. Pendant la traversée, nous avons dû nous arrêter plusieurs fois pour dégager d'énormes cordages.

Trois jours après le départ des 103 concurrents, nous étions 3èmes au classement d'Europe I, loin devant Sea Falcon (21,50m) mené par Robin Knox-Johnston et Jacques Ribourel (24m) à Olivier de Kersauson. Ceci grâce à la stratégie de Jean-Yves qui avait choisi de passer au nord de la première dépression. Nous étions donc au portant avec de belles journées, mais lors d'une saute rapide au noroît, les bouts qui tenaient les surfaces coulissantes sur chaque côté de la grand voile épaisse n'ont pas résisté au ragage. Le vent s'est engouffré dedans et a mis en miettes les lattes épaisses en polystyrène expansé. Nous nous sommes retrouvés sous une pluie de milliers



de flocons blancs ! Avec Jean-Yves nous avons décidé de démonter toute la grand 'voile de ses coulisseaux pour la ranger à l'intérieur du bateau. Elle prenait toute la place centrale ! Puis nous avons transposé les coulisseaux sur le génois médium (un sacré boulot !) et sommes repartis avec cette bizarre nouvelle GV qui faisait monter la bôme très haut, mais nous étions au portant, et nous allions vite. Nous pensions rallier Newport avec ce curieux gréement, c'était compter sans le gouvernail ! Alors que j'étais de quart, j'ai eu la très désagréable sensation... de ne plus rien sentir du tout ! La mèche du gouvernail s'était rompue au ras de la coque. Ce que nous ignorions à l'époque, bien avant notre départ pour Plymouth, c'est qu'au mouillage, près du chantier Leguen Hémidy, le bateau avait chassé et était parti à la côte ; le safran avait touché une roche et la mèche s'était tordue. Le chantier avait pris la décision de réparer en remettant la mèche dans le droit chemin à coup de masse ! Une erreur très grave, Il aurait fallu refaire un safran neuf ! Avec Jean-Yves, nous avons réuni les rares éléments de bois pour construire un gouvernail de secours. Mais la pelle de notre aviron de godille renforcée s'est avérée incapable de maintenir le bateau en ligne droite. Que faire ? Nous étions très nord. Une deuxième dépression approchait. Si on se mettait en travers, les vagues pouvaient envahir le bateau. Alors on a installé les deux ancres (une CQR et une Lewmar) au bout de 100 mètres de bout, à l'extrémité de chaque étrave de flotteur. Et puis on a défait les coulisseaux de notre génois pour le remplacer par le tourmentin. Bordé plat, il allait nous permettre de rester face aux vagues. Le système a bien marché. Pendant sept jours, nous n'avons pas pris une goutte d'eau. Mais nous avons reculé de 250 milles vers les pubs irlandais ! Prévenu par radio, le centre de presse installé au pont de la Concorde sur l'étonnante péniche de Jacques Rougerie s'est mis au travail. Un nouveau gouvernail a été commandé en urgence au chantier et notre ami commun Yves Devillers, patron de la course, a réussi à dénicher un cargo qui allait quitter Le Havre pour le Canada. Sa route passait par notre position. Bingo ! Le chantier a livré le safran à temps juste avant son départ. Ainsi qu'une vieille GV de Swan qui correspondait à nos dimensions. Pendant ces sept jours,



l'ingénieur Jean-Yves a inventé un système pour mettre en place le gouvernail sans devoir nous mettre à l'eau. Heureusement, nos panneaux solaires donnaient bien. Pour savoir s'ils étaient chargés à fond, Jean-Yves avait bricolé l'arrivée du courant des panneaux dans une boîte Tupperware. Quand le plastique du couvercle fixé sur la cloison commençait à fondre autour des connexions, les batteries étaient chargées ! C'était le début du GPS. Il n'y avait pas beaucoup de satellites ! Mais Jean-Yves guettait quand trois d'entre eux donnaient un point correct ; ainsi, nous pouvions transmettre à Yves Devillers et au

cargo notre position dérivante deux ou trois fois par jour. On est même intervenu dans un Thalassa, grâce aux prodiges des opérateurs de St.Lys Radio ! Jean- Yves ne perdait pas de temps pendant cette semaine en cape dérivante: il dessina les plans du futur Gautier III (futur Meccarillos). Il m'apprit aussi à jouer au rami ; à ma grande surprise, je le battais très souvent. Un jour de grand calme quand nous traversions les bancs de Terre-Neuve, il sorti son turlusiphon pour charmer les dauphins. Ses connaissances en jazz étaient étonnantes. Nous nous entendions à merveille. La traversée aurait pu durer plus longtemps. Par prudence j'avais embarqué à Plymouth une grande quantité de citrons et de choux blancs. Nous n'avons pas manqué de vitamines. On a quand même failli terminer en prao ! Les flotteurs avaient travaillé pendant la tempête. Sylvio Langevin (l'architecte ndlr) avait prévu les boulons de fixation des flotteurs dans un endroit quasi inaccessible, sacré Sylvio, nous avons pesté contre toi ! Il nous a fallu une journée entière pour resserrer les boulons ! La tempête pris fin au bout de six jours. Un matin ce fut le grand calme ; sur l'horizon pointait le cargo venu nous apporter le secours. Il transportait des containers de mobilier... Gautier ! Il se plaça à notre vent, nous envoya une élingue suivie d'un cordage plus costaud. Nous avons récupéré en premier le gouvernail flanqué de jerrycans vides, puis la GV de secours. Un troisième container suivit, rempli de nourritures diverses, d'une cartouche de cigarettes et d'une bouteille de Bourbon canadien. Le système imaginé par Jean-Yves pour remettre en place le gouvernail fonctionna à merveille. Il avait demandé au chantier de souder deux anneaux, 1 sur la tête du gouvernail et l'autre en bas de la mèche. Il fixa quelques kilos de chaîne pour faire plonger le safran à la verticale. Sur la tête, il amarra un filin solide qui plongeait dans le tube de jaumière et revenait à bord. Ce filin allait nous permettre de présenter la tête du gouvernail dans le trou de jaumière. Avec une petite angoisse, nous mîmes le safran à l'eau, qui adopta aussitôt une station verticale avec le poids de la chaîne. Petit à petit, nous guidâmes la tête vers le trou. On avait conçu un petit palan depuis le pataras pour le remonter. La mécanique de Jean-Yves a opéré à merveille. Le safran remonté, Jean-Yves assura l'écrou de la tête. Restait à se débarrasser du poids fixé au bas du safran. Jean-Yves avait fait un nœud spécial. Qui se défit à la première sollicitation. La chaîne fut récupérée. Restait à fixer les coulisseaux sur la nouvelle GV. L'opération fut plus longue. On rentra aussi les deux ancres avant de reprendre notre route sous génois et pilote. Quand on a bordé la GV, on s'est aperçu que l'on gîtait beaucoup plus qu'avec la Chapoutot épaisse et que l'on perdait en vitesse. Qu'importe, nous étions à présent disqualifiés pour avoir reçu de l'assistance. J'ai serré les fesses quand Jean-Yves a décidé de passer, de nuit, sur les hauts-fonds de Nantucket dans la brume épaisse. Je gardais plutôt un mauvais souvenir du coin ! Deux ans plus tôt, début avril 1979, c'est l'endroit même où le trimaran Spirit of America s'était mis brutalement à la verticale dans un brutal grain de neige. L'équipage (Mike Birch, Patrick Eliès, Daniel Perrin et moi-même) parti de New-York pour une tentative de record atlantique, a été à deux doigts d'y rester. Sans les lanières en caoutchouc très larges du trampoline, qui ont freiné le mouvement du trimaran et l'ont fait retomber du bon côté, on n'aurait pas tenu longtemps dans une eau à cinq degrés...



Finallement, nous sommes arrivés à Newport le matin du 27^{ème} jour de mer, pas derniers ! Sur le quai, Annie nous attendait. Il nous restait une pomme, nous aurions dû la manger ! Sitôt amarré dans la marina de Goat Island, le douanier s'empara du fruit défendu pour le flamber de son chalumeau purificateur, étrange Amérique ! Ensuite, Jean-Yves ralliera New-York pour prendre part au retour vers Cap Lizard en équipage. Il ne battra pas le record de la goélette Atlantic. Michel Malinovski le fera sur Kriter VIII en 12j 3h 41' et 33" (de 19 minutes et 46"). Voilà, c'était le récit complet de notre petite aventure, la première course de Gautier II, jamais publié ! Je vous joins quelques photos du départ; aussi celles envoyées par le cargo avant la livraison. Neuf photos en tout.

Amitié à tous. Christian

UN NOUVEAU TRIMARAN DANS L'ECURIE ROGERSON



Après la perte tragique l'hiver dernier du bien aimé VSD et la restauration récente du prao Atlantique TAHITI DOUCHE, Stuart avait envie d'un nouveau trimaran et d'un autre sauvetage afin (si c'était possible !) de compenser quelque 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 plus tard, la belle libellule est prête à regagner la Méditerranée.

N'est il pas joli ? Des nouvelles du convoyage dans les prochaines newsletters !

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 régates sur les grands lacs, puis plus récemment dans les courses caraïbes (Carribbean 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 et procède à un petit chantier de mise au

point à Beaufort (North Carolina). Il naviguera en Caraïbe cet hiver et traversera en direction de l'Europe au printemps ; la flotte Méditerranéenne est évidemment heureuse d'accueillir ce prestigieux grand frère.

DES NOUVELLES DU FOILER CHARLES HEIDSIEK IV D'ALAIN GABBAY

Par Fred Monsonnec du blog Foilers

Pour les membres des Golden Oldies Multihulls dont je fais partie, le foiler Charles



Heidsieck IV n'existait plus ! Flash-back : le 16 septembre 2004 la tempête tropicale Jeanne devient un cyclone de catégorie 3 (178 à 210 km/h) et atteint Saint-Domingue détruisant à jamais de nombreux multicoques géants des années 80. La république Dominicaine était devenue leur maison de retraite, embarquant des grappes de touristes abreuvés de cocktails. Jeanne fait donc du

« petit bois » de Charles Heidsieck IV (...), Fleury Michon VII, Charente Maritime II etc. Oui mais voilà, depuis plusieurs mois une info. lue dans la Newsletter GOM me poursuit (n° 42 de nov. 2017). Dans cette lettre d'information que nous concocte avec passion Philippe Echelle, Marc Fazilleau (ex propriétaire du trimaran ROYALE), nous informait de la présence de l'ex RMO et potentiellement de Charles Heidsieck IV dans le rio Cumayasa., j'ai enfin pris le temps de vérifier cette info. Rio Cumayasa. Google Maps ! j'ai démarré une recherche avec seulement « Cumayasa » et je suis tombé sur un commentaire de Forum relié à un hôtel du même nom. De fil en aiguille, je suis retourné sur Google Map et après quelques glissements de souris est apparue l'image du bateau. Ce type de recherches est presque un passe-temps au sein des GOM ! Un de nos membres, Bruno Fehrenbach, a lancé la mode en 2007 en découvrant sur Google Earth le trimaran Gordano Goose dans une décharge de Minorque. Avec une équipe de warriors, ils ont sauvé cette merveille des griffes d'un bulldozer ! Après un épique retour en France et une longue remise en état, le bateau navigue aujourd'hui en méditerranée dans les mains de Charles Alibert. Tout content de ma trouvaille, mais un peu sceptique, j'ai transmis la position (18°25'14.9"N 69°05'03.4"W) à un petit noyau d'adhérent. Hervé, propriétaire du beau plan Newick NADA, a poussé les recherches plus loin ; il a trouvé une autre vue qui le montre complet et aussi vérifié que la bête était toujours dans le rio le 01/01/2019 grâce à Landsat 1 & 2. Idée judicieuse, il fallait y penser ! La bête est bien là, en triste état. Ses foils en V semblent avoir été remplacés par des dérives droites. Il n'est pas mort, mais bien amoché. Comment expliquer qu'il n'ait pas été détruit en 2004 ! Mystère. Il a peut-être subi des dégâts, puis aurait été « remis en état », ce qui expliquerait les dérives. Qui aujourd'hui pourrait mettre de l'argent dans ce bateau qui esthétiquement en a fait rêver plus d'un mais qui est mal né ? S'il est là, c'est qu'il n'est plus rentable et il a sûrement été pillé. Un jour il partira à la dérive, ou coulera... j'aimerais avoir tort.

Le concept

Sur le papier en 1984, c'était la « bête ultime », un bateau qui devait être semi-sustenté grâce à :

- De grands foils en V
- Un foil en V inversé monté sur la dérive (idem Ultimes d'aujourd'hui)
- Une poutre très large au profil d'aile devant générer un effet de sol (Mais déjà lors de la mise à l'eau, pour certains la distance mer/poutre, la surface accidentée de la

mer et la vitesse de l'engin... ne pouvait pas générer cet effet !).

- Un mat aile inclinable de 20°
- Des voiles gonflables. Une double enveloppe raidie par des lattes avec une écope en tête pour gonfler naturellement la voile avec la vitesse.
- Une coque centrale large devant permettre de partir au planning...

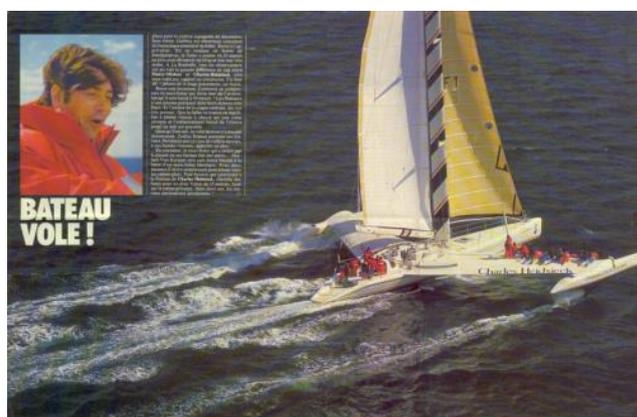
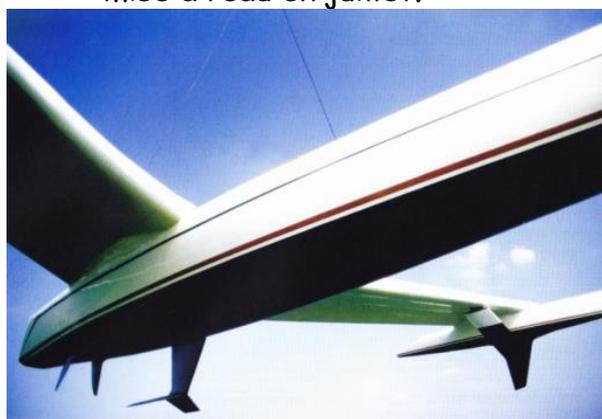
Mais il fallait qu'il soit léger... et il était lourd ! Prévu pour peser 13.2 tonnes, il en faisait 5 de plus lors de sa mise à l'eau et devait approcher les 20 tonnes en fonctionnement. Plus d'information sur le concept sur le site de Gilles Vaton. Et pour découvrir, ou redécouvrir, les dessins et photos parus dans la presse depuis 1984, le site Histoire des Halfs.

Charles Heidsieck IV lors de sa mise à l'eau

- Longueur : 25,80 m
- Architecte : Gilles Vaton
- Longueur flotteurs : 10.50 m
- Largeur : 25.91 m
- Poids : 18.00 t (?)
- Hauteur du mât : 31 m
- Corde du mât : 1.50 m
- Tirant d'eau : 4 m
- Matériaux : verre polyester/sandwich Nomex
- Surface de voile au près : 346 m²
- Surface de voile au portant : 796 m²

Petit résumé de sa vie

- 1984 : Fin de construction dans le chantier Multiplast (alors basé à Carquefou) et mise à l'eau en juillet.



Mise à l'eau de Charles Heidsieck IV - photo Christian Février

- 1984 : 4 août, première sortie sous voile

La double page de Voiles et voiliers novembre 1984

- 1984 : Grand prix de la Rochelle abandon drisse cassée
- 1984 : Multicup à la Baule
- 1984 : La Baule/Brest
- 1984 : Semaine de vitesse de Brest

Charles Heidsieck IV - La Trinité sur mer - photo FM 1984

- 1984 : Décembre, démâte en se rendant au départ de la Route de la Découverte. Le bateau est ramené à Brest, exit le mât aile et les voiles gonflables, il est équipé d'un mat alu.

Charles Heidseick V - La Trinité sur Mer - photo D Le Lostec 1985

- 1985 : Mois d'aout, il prend le départ du Tour de l'Europe mais est victime de nombreux soucis de gréement, safrans et structure et abandonne.
- 1985 : Septembre, le sponsor et le skipper jettent l'éponge.
- 1986 : En juillet, une vente aux enchères est organisée à La trinité sur mer mais le bateau n'est pas vendu.
- 1986 : Il fait un cours séjour chez CdK : remplacement de l'arrière des carénages de bras par des toiles, suppressions du foil sous la quille... Le bateau large de 26 m est devant la cale, pour sortir [2 Formule 40](#), CdK les fait passer sous les bras, entre les foils et la coque !
- 1987 : Porte le nom d'Axial, navigue à la journée à partir de Saint Tropez et passel'hiver aux Antilles.



Nom : AXIAL
Skipper : Jean Alloire
Type : Foiler
Longueur : 25,90 m
Largeur : 26,20 m



- 1992 : Il revient à Marseille, le propriétaire à l'époque aurait eu des problèmes fiscaux...

- 1998 : Il porte de nouveau le nom de Charles Heidsieck à Saint Domingue et fait des sorties à la journée.

Charles Heidsieck IV - photo Guido Gehlhaar 07-1998

- 2004 : Il est, pour beaucoup, porté disparu mais est en fait toujours à Saint Domingue !

- 2018 : César Carré édite un petit livre sur la traversée de l'Atlantique 1987. « Atlantique 87 » éditions IM2 arha (auteur : Caius de Meurdrac).

- Pierre François Alexis avec qui nous avons démarré le premier rassemblement Golden Oldies à Canet en 2004 vient de

nous remettre sur la trace du bateau ; un ami à lui se rend sur place... des nouvelles dans la prochaine newsletter.



INVITATION A L'ASSEMBLEE GENERALE ANNUELLE DE L'ASSOCIATION

Par le président Guivarc'h

Chers Membres et Amis de l'association GOLDEN OLDIES MULTIHULLS,

nous avons le plaisir de vous inviter à participer à:

L'Assemblée Générale Ordinaire qui se tiendra le samedi 7 décembre 2019 lors du Salon Nautique à Paris (NAUTIC Porte de Versailles Hall1 Salle Pégase ; Accès par escalier et ascenseur 50 mètres à gauche après l'entrée principale du hall 1). L'assemblée se tiendra de 17 h à 19 h La présentation des bilans sera suivie par le renouvellement partiel du conseil d'administration et l'élection du président. Tous les membres à jour de leur cotisation 2019, présents ou représentés, seront invités à voter pour l'approbation des bilans et les élections. Pour ceux qui ne sont pas encore à jour de leur cotisation, vous pouvez régler la cotisation 2019 jusqu'au jour de l'assemblée par transfert bancaire, chèque ou PayPal (coordonnées ci-jointes) www.goldenoldies.biz onglet "Adhérer" ou à l'entrée de la salle de l'assemblée. Vous pourrez ainsi voter pour ou contre les bilans présentés et faire acte de candidature comme membre du conseil d'administration ou au poste de Président. La cotisation pour l'année 2020 pourra aussi être réglée à l'entrée de la salle. Vous êtes tous invités à assister à l'assemblée, membres ou sympathisants, venez nombreux pour partager votre passion pour les multicoques de légende. En plus du site internet que chacun connaît il existe aussi une Page Facebook GOLDEN OLDIES MULTIHULLS-Officiel

https://www.facebook.com/GoldenOldiesMultihulls/?eid=ARC-qUIO_5LFJ+XIV408eCO8C8Ly2NF2aoJqKx_Bqr7uyI9qGLM79o4aInIdXqCnN_Ka2+S1RW_lurdO diffuse maintenant toute information officielle sur le fonctionnement de l'association. Vous êtes cordialement invités à vous abonner à la page et à commenter les informations publiées. Le Groupe Public GOLDEN OLDIES MULTIHULLS https://www.facebook.com/groups/GoldenOldiesMultihulls/?ref=group_h eader sur lequel vous pouvez faire vos demandes de publication à l'administrateur. Il compte actuellement 852 membres, merci à tous. Bien à vous et à bientôt,

Georges Guivarc'h Président de l'association Golden Oldies Multihulls,
www.goldenoldies.biz



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

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

et Paul BUTTIN pbuttin@hotmail.com

Trésorier et adjoint: Bruno FEHRENBACH yachtshapeb@gmail.fr

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

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

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

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

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