



NEWSLETTER N°49 AVRIL 2020 GOLDEN OLDIES MULTIHULLS

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

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'années. 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 ou



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'Hennebont (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 a été 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' rallongé 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 à 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 !

UN BEST OF GOLDEN OLDIES SPECIAL CONFINEMENT!

Cadeau d'Hervé Nougier, cette magnifique compilation des meilleurs moments des rassemblements Golden ; à voir absolument ! <https://s.streamlike.com/xpbckh>

BLACK CAP : UNE PREPARATION *EVOLUTION 2* POUR LE RETOUR SUR SCENE 2020 !

Le séduisant et très rapide ECHO II amoureusement construit par Xavier Sergent dans son chantier du Toéno est maintenant entre les mains de Thierry Roger. La générosité de Xavier était surprenante, il avait ainsi prêté ce magnifique trimaran à Craig Alexander en échange de l'entretien. Ce fut ensuite Hervé le Bris qui veilla sur le bateau. La disparition de Xavier, le boue en train de l'édition de Concarneau 2017 nous avait tous beaucoup touchés. Le nom du bateau rappelle une anecdote savoureuse ; lors de leur rencontre avec Dick Newick aux USA, Xavier avait demandé à l'architecte qu'il vénérât « Comment vous reconnaître à l'aéroport ? », la réponse de Dick fut « je porterai une casquette noire », le bateau avait trouvé son patronyme. Laissons maintenant la parole à Thierry :



Cet automne 2019, j'ai supprimé le losange et posé 2 bas-haubans et un bas-étau textile sur palan; j'ai donc désormais un J3 de 13 m² sur mousquetons et je suis vraiment content de cette modification. J'ai conservé l'étau principal Inox avec un J2 neuf sur mousquetons de 32 m² et une GV dacron tramé avec une petite corne de chez Incidences Brest. J'avais posé aussi une

drisse de spi en tête en 2018 et racheté un spi quasi neuf de 106 m²; il n'est pas encore à la triangulation idéale, mais je pense l'amurer 1,30m devant l'étrave. Il faudrait encore un Code 0 en tête de mât sur drisse mouflée et amuré sur le bout dehors environ 1m devant l'étrave (probablement 50 ou 55 m²) et un Genacker de portant au capelage actuel (probablement 70 à 80 m²). Après quelques déboires avec l'accastillage de mât et le gréement en 2018 et 19, j'espère le bateau maintenant bien fiabilisé. Black Cap a un super comportement à la mer, j'ai fait des surfs magiques sous pilote, planté une seule fois avec arrêt total; probablement au moment où l'aile est rentré dans la vague (j'étais dans le duvet; je n'ai rien vu), j'avais déjà fait la même chose avec le Rackam 26' d'Erik Lerouge : enfournement et arrêt total quand l'aile était passée sous l'eau, tout le monde par terre ! Pour 2020, je verrai le programme de navigation. Je viens de terminer un moule de pelle de safran avec un profil un peu amélioré ! (en surmoulant la partie basse d'un safran d'ORMA : Bayer !). Je ferais une mèche carbone et une boîte pour le relevage et surtout un système de renvoi de barre en tube noir. A l'intérieur, tout a été repeint durant l'hiver 2018/2019; cela reste rustique, mais propre avec un nouveau réseau électrique + VHF + Pilote , j'aimerais bien aussi un AIS... Ensuite, je me remettrai sur le dossier bout dehors !



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. 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 Azores, puis le port de Sète ; la flotte Méditerranéenne est évidemment heureuse d'accueillir ce prestigieux grand frère.



AILE BLEUE : DE NOUVELLES AILES POUR UN NOUVEAU DEPART !

Le superbe Creative (ex Jérôme Brochier) a malheureusement démâté dans le coup de vent du départ de la Route du Rhum 2018 ; il vient d'être doté d'un nouveau



mât carbone fixe : *Nous avons étudié et commandé un nouveau Mât. Le plus difficile a été de me décider sur le choix des matériaux, mon éthique rigoureuse m'a d'abord aiguillé sur le composite-bois ; puis mes navigations sur Triad le sister-ship m'ont quand même convaincu de la performance et de la sécurité d'un mat composite . Nous restons sur le même*

plan de voilure sauf bien sûr le triangle avant au 7/8eme. 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 renaviguer. Christophe Bogrand

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 Le Reste.



OCEAN SURFER EN PERIL EN MARTINIQUE

Le magnifique petit trimaran révolutionnaire pour l'époque (design Newick 1986 avec mât basculant, flotteurs asymétriques 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 aux côtés 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 !

(photo de Paul Ricard par Christian Février)

GOLDEN OLDIES TROPHIES

Nous avons commencé à préparer le concept d'un rallye Golden sur Ibiza afin de rejoindre la petite flotte présente sur place, ce projet est remis à 2021. La flotte méditerranéenne se reconstitue et devrait permettre un bel événement durant l'été prochain. En Atlantique, le programme des courses et rassemblements est certes bouleversé, mais les épreuves de l'été ne sont pas remises en cause. Plusieurs Golden Oldies seront sur les lignes de départ. Brest 2020 est pour l'instant toujours en lice, nous avons prévu de

présenter 4
bateaux... des
nouvelles
dans une
prochaine
mini News





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

La cotisation 2020 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 quivarchge@wanadoo.fr

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

et Paul BUTTIN pbuttin@hotmail.com

Trésorier: Bruno FEHRENBACH yachtshapeb@gmail.fr

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