



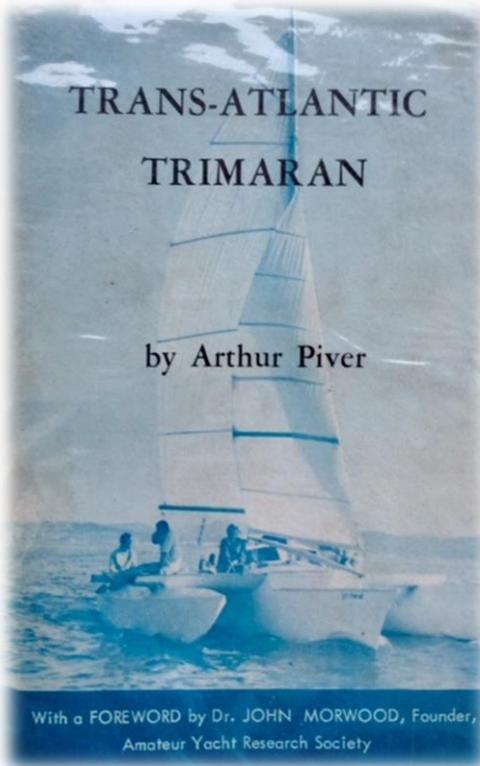
## NEWSLETTER N°50 JUILLET 2020 GOLDEN OLDIES MULTIHULLS

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

Cette Newsletter N° 50 constitue une sorte d'anniversaire. Très bonnes et mauvaises nouvelles s'y côtoient, boats life... pour nos bateaux adorés.

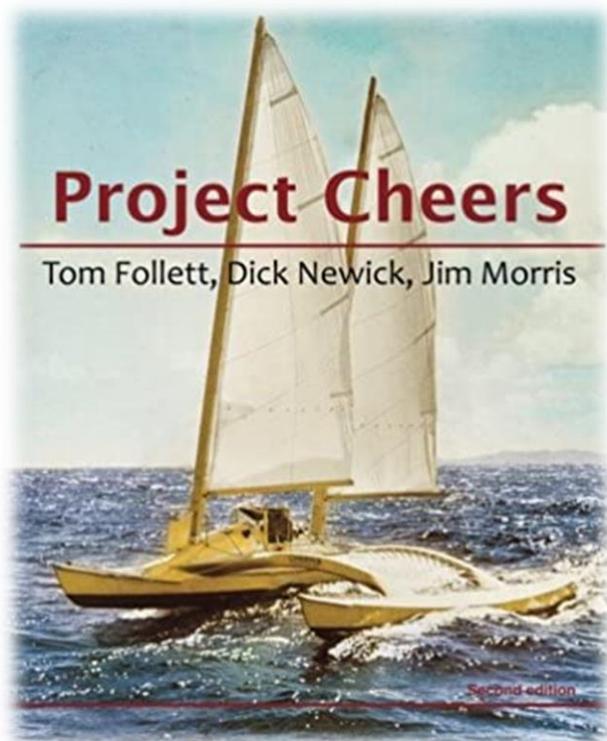
### GOLDEN BOOKS

*Avec cette nouvelle chronique, Paul et Anne Buttin (successivement propriétaires du VAL 38 ELLE, du Stripling 28 JONATHAN et de LADY GODIVA) nous entraînent dans leur bibliothèque de cœur... qui deviendra sans doute la vôtre !*



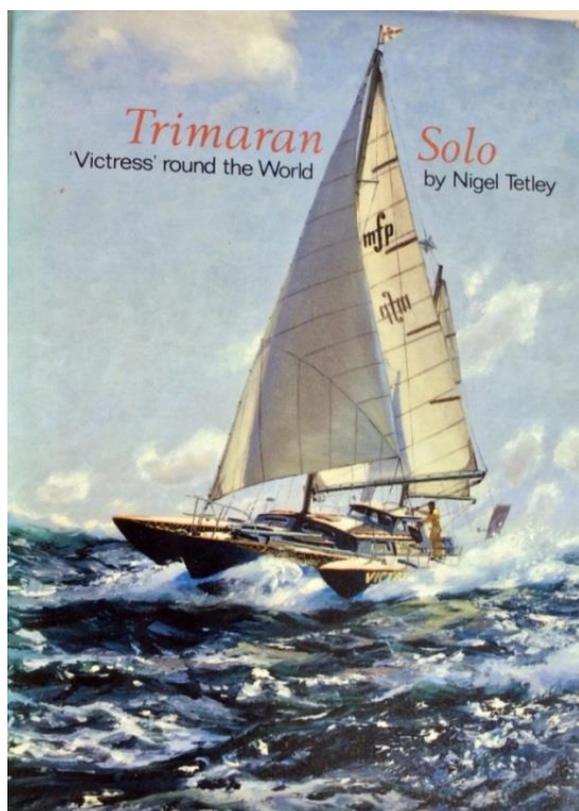
Les semaines confinées loin de nos bateaux nous laissent le temps de vous proposer dans chaque nouvelle NewsLetter, un choix chronologique de livres, parfois rares (mais souvent aisés à trouver en occasion sur internet !), qui racontent l'avènement des multicoques dans la course au large moderne: Golden Oldies Story, une révolution créative à taille humaine 1961 ! **Trans-Atlantic Trimaran** par Arthur Piver : Dessiné et construit en strip planking à San Francisco, *NIMBLE*, un trimaran anguleux de 36' , quitte le Maine mi-mai pour participer à la première Transat Anglaise (OSTAR Observer single handed transatlantic race ) de 1960. Après une escale à Horta au Café Sports, il rejoint Plymouth tardivement malgré une moyenne de 135 milles/jour et ne peut prendre le départ. Avec une grand-voile entièrement lattée et un système de largage automatique des écoutes *NIMBLE* inspirera *Folâtre* à Dereck Kelsall pour l'Ostar de 1964.

## Project Cheers: par Tom Follett



Richard Newick et Jim Morris. Chacun des trois compères raconte d'une jolie manière la réalisation d'un projet d'excellence ; un pari fou : gagner la Transat anglaise de 1968 avec un prao pacifique de 40' amphidrome, gréé en goélette. Construction, chavirage, convoyage, et course, tout y est : l'amitié, la persévérance, le minimalisme, le génie architectural de Dick. Anecdote: passé le plus dur du parcours, Tom, le skipper jette ses bottes par-dessus bord pour gagner du poids ! Belle équipe non ? Une autre Golden Oldies Story! Deux livres précurseurs 1970 et 1976.) qui racontent spécifiquement, mais encore en anglais, l'arrivée des multicoques dans la course au large moderne . Il faudra attendre 1980., pour lire le premier ouvrage en français. 1970:

## Trimaran Solo: par Nigel Tetley



Ouvrage consacré à la première course autour du monde en solitaire de 1968 à laquelle participent aussi Bernard Moitessier et Donald Crowhurst. Sans sponsor principal Nigel ne peut passer commande d'un trimaran de 50' à Derek Kelsall. Il raconte son voyage sur Victress, le tri familial de 40' sur plan Piver. De nombreuses photos illustrent un journal de bord quotidien, détaillant chaque manœuvre ainsi que les menus et les approvisionnements exacts. Hublots endommagés avant le cap Horn, une autre avarie de structure obligera Nigel à embarquer dans son radeau de survie une nuit au large des Açores peu avant l'arrivée à Plymouth. Hardluck!

## BRUCE ALDERSON : PEINTRE DE MARINE ET NEWICK AFICIONADO

Bruce nous a envoyé cette lettre qui méritait d'être publiée intégralement ? Bonne lecture (français, anglais) !

In my imagination . . . I am a sailor, one who is capable of handling my craft through all circumstances and under all conditions. My work as a marine artist afforded me the great privilege of meeting some of the greatest blue-water sailors of our time: Walter Greene, Warren Luhrs, Loïck Peyron, Jan Gougeon,



Mike Plant, Steve Pettengill, J. P. Mouligne and Florence Arthaud, to name just a few. I couldn't hope to emulate any of those truly great sailors. I might, more realistically, follow the example of my older brother Brian, who sailed his MacGregor 36 Catamaran BAD COMPANY in and around Buzzard's Bay for four summers. It was

through Brian's influence that I came to appreciate multihulls in general, and those designs of the great multihull pioneer Richard C. Newick specifically. Brian liked multihulls as the advanced sailing craft that they represented, but he REALLY wanted to build and own a NEWICK trimaran. During the 1980's, I was trying to steer my illustration career to concentrate on boats, because I loved boats and I live in New England, where many of the world's best boatbuilders and designers are. My 1982 airbrush cutaway illustration of the Sea Sprite 30 had been awarded for Achievement in Technical Communication. In the spring of 1983 I wrote to Dick Newick to offer to illustrate any of his designs he may wish, at no cost to him. I'd read and reread Phil Weld's book MOXIE, and felt confident enough in my airbrush skills that I could create an image of a beautiful multihull that would be useful for Dick's purposes as well as for my own self-promotion. Dick wrote back in June that he was indeed interested and that we should stay in touch. I had helped Brian launch BAD COMPANY in late May, and he had been complaining about nagging back pain for a while. That was in no small way concerning, because Brian NEVER complained about any usual aches or pains. In the coming weeks he rarely went sailing, and during that brief summer season I only went out on BAD COMPANY once or twice. In early August Brian checked into the VA Hospital in West Roxbury and a few days later our family received devastating news - Brian had advanced lung cancer, and probably had no more

than 6 months to live. In actuality, he only had about three weeks, and died from a cerebral hemorrhage on September 9, 1983. Brian was 38 years old. During the following year I exchanged several letters with Dick Newick, hoping to fulfill a project I had discussed with my brother during his illness. We agreed upon a visit, and in November 1984 my wife Carol and I boarded the Woods Hole ferry for the short trip to Vineyard Haven. Dick was waiting at the dock and greeted us warmly, as if we were longtime friends. We conversed pleasantly as we rode in his Volkswagen Rabbit and soon arrived at the Newick home. My recollection is of a pleasantly rustic house having rough-sawn planks or log siding, situated in a wide pastoral clearing. To the left of the clearing stood a boatbuilding shed. Nailed to a tree in front of the shed was a hand hewn sign which read, "Beware of Proa Constructor". Two massive amas lay atop blocking in front of the shed.

These were the outrigger hulls for "PATS", the vaka of which was located back at the waterfront in Vineyard Haven. Pat herself met us at the front porch and invited us in for tea and conversation. I showed some examples of my work from my portfolio, as well as some photos of a simple paper model I had constructed of a 50' OSTAR racer Dick had recently designed. We both agreed on the usefulness of simple models for both design and illustration purposes. Sometime in this conversation I had complained of a stiff neck and sore back from working hours bent over at my drawing board. Dick now eagerly showed me his "standing position" drafting table which he assured me would alleviate my back pain. As we discussed "Perspective Views" of boats, Dick next showed me a special drawing board that someone had given him to make "True Orthographic Perspective View" drawings. He said he hadn't been able to figure out how to use it, and suggested that I might find it helpful for my illustration work. Following faint resistance on my part, Dick insisted that I accept his gift. In the ensuing years, I have made great use of that "trick" drawing board to create true and accurate perspective views of Newick designs as well as many other projects. Carol stayed with Pat while Dick and I returned to a lumber Shed at the Vineyard Haven waterfront, where the vaka of "PATS" awaited its akas and amas. I remember the impression as of standing on the back of a whale while Dick detailed the features of what at that time was the largest multihull I'd yet seen up close. Dick remarked that he was finishing this boat, ". . . as time and funds allowed." In what I meant to be a compliment, I replied, "A great designer like yourself shouldn't need to be short of funding." A petty or less self-assured individual might have taken offense at such a comment. Dick was neither of those and was unfazed by my remark. After a short while, we were back at Lambert's Cove Road to collect my wife and bid farewell to Pat. Once again, we headed back to Vineyard Haven but this time headed to the BLACK DOG TAVERN where Dick

treated us to lunch. Our visit had lasted less than four hours in total (the turn-around time between ferry trips that November). Heading back to the mainland we passed two Newick-designed boats at their moorings; one being a light-blue open cockpit proa, and the other a Wing-Val type which may have been Mike Birch's OLYMPUS PHOTO. I did make that "stand-up" drawing board shortly after my return home, and my sore neck and back soon faded. I wrote a letter thanking Pat and Dick for their hospitality, and laid out my proposed terms of work. I would create my artwork at no cost to Dick, and he would have full reproduction rights to its use. I would retain ownership of the original art, and would only use the image with Dick's permission. Money raised from any editorial or other use would be shared. This only happened once, from sales of the "OCEAN SURFER" posters. Over the nearly thirty years this agreement was in effect Dick tried to send me money a couple of times. I returned those checks. It is my belief that while my artwork was very helpful to Dick, the balance tilted in my favor. After all, I was able to show prospective customers my work and say, "I did this one for my friend Dick Newick". A month after our visit to Vineyard Haven I took a job with Robert E. Derecktor Shipbuilding in Middletown, RI, a move that Dick heartily endorsed for the educational benefits that it afforded me. I worked for Bob Derecktor for almost four years, beginning as a Technical Artist and later, under the daily supervision of Bob, I was promoted to Yacht Designer. I was to be instrumental in the design of Bob's own 66 foot sloop, a 105 foot Luxury Motor Yacht, and a 130 foot Class of Tug Boats for the US Army(!). Once during that time Dick was our overnight guest, and the following day accompanied me to work where I introduced Richard C. Newick to Robert E. Derecktor. Following their half hour discussion, Dick would confide to me, ". . . Bob Derecktor is a Pussycat." This of a man who struck fear in mere mortals. I'm now 70, and have been retired for four years. Somewhere about 33 years ago, at the time of that overnight stay, I was showing Dick around our home. Of course I showed him my standing drawing table, as well as whatever illustration project I'd recently worked on, and then I showed him our large cellar garage space. "This is where I'll build my TREMOLINO." Regretfully, that never happened during Dick's lifetime, but even while I worked on the drawing of his last design, "VAKA FANAUA'A", I assured him I would yet sail my own Newick Trimaran. Two weeks before his passing, Dick called to thank me for all my help over the years, and offered helpful advice for my future success. As always, he signed off with the familiar, "Adios". Two years ago, I purchased a wood-hulled TREMOLINO from Phil Weld's next door neighbor. I will soon be moving that boat into the garage space I showed Dick all those years ago. Pat Newick has suggested the name - AEMAETH, which is derived from the 1915 movie, DER GOLEM. In this silent classic the Rabbi summons forth a spirit who utters the magic word which gives rise to the legendary monster . . . "A-E-M-A-

E-T- . . ." I will soon bring this little trimaran back to life, and hope to sail it from Buzzard's Bay to Boothbay Harbor, Maine for reasons that my brother Brian will appreciate. I am still only a sailor in my imagination, but through my brother's inspiration and a lifetime's worth of good wishes from my friend Dick Newick, I'll soon set my course for mid-coast Maine, sailing my own Dick Newick trimaran.

Dans mon imagination, je suis marin, quelqu'un capable de manier ma barque en toutes circonstances. Mon travail d'artiste marin m'a donné le grand privilège de rencontrer certains des meilleurs coureurs au large de notre époque: Walter Greene, Warren Luhrs, Loïck Peyron, Jan Gougeon, Mike Plant, Steve Pettengill, J.P.Mouliné, Florence Arthaud, pour n'en nommer que quelques-uns. Je ne pouvais espérer imiter aucun de ces grands marins ; plus réaliste, je pouvais suivre l'exemple de mon frère aîné Brian, qui naviguait sur son Catamaran MacGregor 36 BAD COMPANY autour de Buzzard's Bay pendant quatre étés. C'est grâce à l'influence de Brian que j'ai appris à apprécier les multicoques en général, et les dessins du grand pionnier Richard C. Newick en particulier. Brian aimait les multicoques pour ce qu'ils représentaient, mais il voulait absolument construire et posséder un trimaran Newick. Pendant les années 80, j'essayais de diriger ma carrière d'illustrateur pour me concentrer sur les bateaux car j'adorais ça et j'habite en Nouvelle-Angleterre où se trouvent bon nombre des meilleurs constructeurs et concepteurs de bateaux au monde. Mon illustration en coupe à l'aérographe de 1982 du Sea Sprite 30 venait d'être récompensée et au printemps 1983, j'ai écrit à Dick Newick pour lui proposer d'illustrer gracieusement ses créations. J'avais lu et relu le livre de Phil Weld, MOXIE et je me sentais suffisamment confiant dans mes compétences à l'aérographe pour pouvoir créer l'image d'un magnifique multicoque qui serait utile à Dick ainsi qu'à ma propre promotion. Dick a répondu en juin qu'il était vraiment intéressé et que nous devions rester en contact. J'avais aidé Brian à lancer BAD COMPANY à la fin du mois de mai, et il se plaignait depuis longtemps d'un mal de dos tenace. Ce n'était pas une mince affaire, car Brian ne s'est jamais plaint. Dans les semaines suivantes, il naviguait rarement, et pendant cette brève saison estivale, je ne sortis qu'une ou deux fois sur BAD COMPANY. Au début du mois d'août, Brian s'est rendu à l'hôpital de West Roxbury et quelques jours plus tard, notre famille a reçu des nouvelles dévastatrices (Brian avait un cancer du poumon avancé et n'avait probablement pas plus de 6 mois à vivre). En réalité, il n'a eu que trois semaines environ et est décédé d'une hémorragie cérébrale le 9 septembre 1983 à 38 ans! L'année suivante, j'ai échangé plusieurs lettres avec Dick Newick, dans l'espoir de réaliser un projet dont j'avais discuté avec mon frère pendant sa maladie. Nous nous sommes mis d'accord sur une visite, et en novembre 1984, ma femme Carol et moi sommes montés à bord du ferry de

Woods Hole pour le court voyage à Vineyard Haven. Dick attendait sur le quai et nous a accueillis chaleureusement, comme si nous étions des amis de longue date. Nous avons conversé agréablement alors que nous roulions dans sa Volkswagen Rabbit et sommes bientôt arrivés chez lui. Je me souviens d'une maison agréablement rustique (faite de planches sciées grossièrement et de parements de rondins) située dans une large clairière pastorale. À gauche se trouvait un hangar de construction navale et cloué sur un arbre devant le hangar, un panneau taillé à la main disait: «Méfiez-vous du constructeur de praos». Deux flotteurs imposants gisaient sur le sol devant le hangar. Ce sont les coques de Pat's! Pat elle-même est venue à notre rencontre sur le porche et nous a invités pour le thé et la conversation. J'ai montré quelques exemples de mon travail avec mon portfolio ainsi que des photos d'un modèle en papier que j'avais construit d'un racer OSTAR 50' que Dick avait récemment conçu. Nous nous sommes tous deux entendus sur une vision simple pour la conception et l'illustration de ses modèles. À un moment de cette conversation, je me suis plaint d'un cou raide et d'un mal de dos dû aux heures de travail sur ma planche à dessin. Dick m'a montré avec empressement sa table d'architecte «position debout» et m'a assuré que cela soulagerait mes maux de dos. Alors que nous discutons des «Vues en perspective» des bateaux, Dick m'a ensuite montré une planche à dessin spéciale que quelqu'un lui avait donnée pour faire des dessins «True Orthographic Perspective View». Il a dit qu'il n'avait pas été en mesure de comprendre comment l'utiliser et a suggéré que je pourrais la trouver utile pour mon travail d'illustration. Suite à une faible résistance de ma part, Dick a insisté pour que j'accepte son cadeau. Au cours des années qui ont suivi, j'ai fait grand usage de cette planche à dessin «astucieuse» pour créer des vues en perspective vraies et précises des conceptions Newick ainsi que de nombreux autres projets. Carol est restée avec Pat pendant que Dick et moi sommes retournés dans un hangar en bois au bord de l'eau où la coque centrale de Pat's attendait ses flotteurs et appendices. Je me souviens de l'impression de me tenir sur le dos d'une baleine pendant que Dick détaillait les caractéristiques de ce qui était à l'époque le plus grand multicoque que j'avais vu de près. Dick a précisé qu'il terminerait ce bateau quand temps et argent seraient réunis. Dans ce que je voulais être un compliment, j'ai répondu: "Un grand architecte comme vous ne devrait pas être à court de financement"! Une personne mesquine ou moins sûre d'elle-même aurait pu s'offusquer, Dick n'était ni l'un ni l'autre et n'a pas été impressionné par ma remarque. Après ce moment, nous étions de retour à Lambert's Cove Road pour rejoindre ma femme et faire mes adieux à Pat. De retour à Vineyard Haven, nous sommes dirigés vers le BLACK DOG TAVERN où Dick nous a offert à déjeuner. Notre visite avait duré moins de quatre heures au total (le délai entre les voyages en ferry en novembre). De retour au continent, nous avons aperçu deux Newick au mouillage; l'un étant un prao bleu clair (probablement Azulao de

Nick Clifton ; nldr) et l'autre un type Wing-Val , sans doute OLYMPUS PHOTO de Mike Birch. J'ai réalisé cette planche à dessin «debout» peu de temps après mon retour à la maison, et mon cou et mon dos douloureux se sont vite améliorés. J'ai écrit une lettre remerciant Pat et Dick pour leur hospitalité et j'ai exposé les conditions de travail proposées. Je dessinerai gratuitement pour Dick, et il aurait tous les droits de reproduction sur son utilisation, mais je conserverais la propriété de l'œuvre originale et n'utiliserai l'image qu'avec la permission de Dick. L'argent récolté à partir de tout usage éditorial ou autre serait partagé. Cela n'est arrivé qu'une seule fois, grâce à la vente des affiches «OCEAN SURFER». Pendant près de trente ans, cet accord est resté en vigueur, Dick a essayé de m'envoyer de l'argent à quelques reprises, j'ai retourné ses chèques. Je pense que même si mes dessins ont été très utiles à Dick, la balance a penché en ma faveur. Après tout, j'ai pu montrer mon travail à des clients potentiels et dire: «J'ai fait celui-ci pour mon ami Dick Newick.» Un mois après notre visite à Vineyard Haven, j'ai pris un emploi chez Robert E. Derecktor Shipbuilding à Middletown, RI, une décision que Dick a chaleureusement approuvée pour les avantages en termes d'expérience que cela apportait. J'ai travaillé pour Bob Derecktor pendant près de quatre ans, en commençant comme artiste technique et plus tard, sous la supervision quotidienne de Bob, j'ai été promu Yacht Designer. Je devais jouer un rôle déterminant dans la conception du sloop de 66 pieds de Bob, d'un yacht à moteur de luxe de 105 pieds et d'une classe de remorqueurs de 130 pieds pour l'armée américaine (!). Une fois pendant cette période, Dick a été notre invité pour la nuit, et le lendemain m'a accompagné au travail où j'ai présenté Richard C. Newick à Robert E. Derecktor. Après leur discussion d'une demi-heure, Dick me confiait: "Bob Derecktor est un homme qui fait peur aux simples mortels"! J'ai maintenant 70 ans et je suis à la retraite depuis quatre ans. Il y a environ 33 ans, au moment de cette soirée, j'invitais Dick chez nous et bien sûr, je lui ai montré ma table à dessin debout, ainsi que le projet d'illustration sur lequel j'avais récemment travaillé, puis je lui ai montré notre grand garage en cave. "C'est ici que je construirai mon TREMOLINO." Malheureusement, cela ne s'est jamais produit durant la vie de Dick, mais même pendant que je travaillais au dessin de son dernier dessin, "VAKA FANAUA'A", je lui ai assuré que je naviguerai un jour avec mon propre Newick Trimaran. Deux semaines avant son décès, Dick m'a appelé pour me remercier de toute mon aide au fil des ans et m'a offert des conseils utiles pour mon succès futur. Comme toujours, il a signé avec le familier «Adios». Il y a deux ans, j'ai acheté un TREMOLINO à coque en bois chez le voisin de Phil Weld. Je déplacerai bientôt ce bateau dans le garage que j'ai montré à Dick il y a toutes ces années. Pat Newick a suggéré le nom - AEMAETH, qui est dérivé du film de 1915, DER GOLEM. Dans ce classique silencieux, le rabbin invoque un esprit qui prononce le mot magique qui donne naissance au monstre légendaire: A-E-M-A-E-T. Je vais

bientôt ramener ce petit trimaran à la vie et j'espère le faire naviguer de Buzzard's Bay à Boothbay Harbor dans le Maine pour des raisons que mon frère Brian appréciera. Je ne suis encore qu'un marin dans mon imagination, mais grâce à l'inspiration de mon frère et aux bons vœux de toute une vie de mon ami Dick Newick, je vais bientôt mettre le cap sur la côte du Maine, en naviguant sur mon propre Dick Newick Trimaran.  
Adios Dick, et merci.

## QUICKSILVER/ REPARATIONS ET RENAISSANCE

Le joli Newick 40 racheté par Hervé Le Reste et Thierry Le Rouzic a été percuté au mouillage par un chaland ostréicole à l'automne ; la réparation menée pendant l'hiver est terminée, mais d'autres transformations ont été entreprises : Changement des petites structures de chaque côté du cockpit qui étaient en mauvais état, elles sont remplacées par des éléments carbone. Changement



complet du système de gouvernail, l'arrière a été coupé pour installer un tube de jaumière et un safran suspendu semblable à celui d'Acapella, l'arrière canoë a été reconstruit dans l'esprit du 50' Lucky Strike. Carène et dérive ont également été peaufinées. Un hublot rond a été posé à l'arrière pour augmenter la lumière dans le carré. Côté gréement, le tube aluminium récent a été conservé avec un

haubannage textile sans enrouleur et un jeu de voiles neuf.



## HOMMAGE : TRISTE FIN POUR UN MULTICOQUE AU PALMARES LEGENDAIRE



Vendredi 17 juillet, le splendide 50' construit dans l'île de Ré par Bruno Lout et de nombreux collaborateurs (GAMIN ex OLMIX avec Pierre Antoine, LA MER REVELE NOS SENS Philippe Laperche, CREPES WAHOO 1 Franck Yves Escoffier a été détruit sur le port de Landéda ! Le trimaran Gaudry/Brouns avait été victime d'une rupture de bras assez

étonnante en mer d'Irlande, mais remorqué en sécurité par Bob Escoffier à l'Aber Wrac'h. Cette issue incompréhensible est incompatible avec les valeurs de

notre association. Pierre Antoine, très choqué était en train de vendre le bateau, ces colonnes sont ouvertes aux acquéreurs s'ils souhaitent communiquer.



## **GOLDEN OLDIES... ATLANTIC CROSSINGS ET RENCONTRES !**



**LUCKY STRIKE** le splendide Newick 50' de Fred Ball racheté par Charles Michel (ex NATIVE) a appareillé de Carriacou pour traverser en direction des Açores, puis de la Méditerranée.

Charles nous fait parvenir cette photo à son arrivée à Ponta Delgada Stuart Rogerson a fait escale à Horta avec son VAL 31 NANDI, un petit chantier sur le safran qui prenait certaines libertés avec la géométrie d'origine et Stuart sera en mer au moment de la parution de cette newsletter



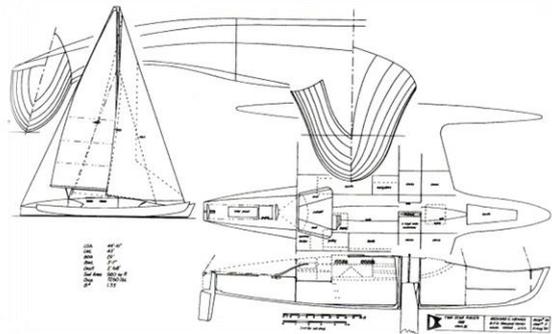
**Rencontre au Café Sport de Horta avec Alexey Solyanik (Gulfstreamer)**



## DONA MARINA, REFIT ET MISE A L'EAU A SETE

Le splendide FLEURY MICHON IV entièrement reconstruit par Alain Borsotti et cédé en 2014 à Sébastien Cortez vient de subir une 2<sup>ème</sup> cure de jouvence dans les mains expertes de Craig Alexander. Cosmétique totale, révision générale, fiabilisation du mât, nouvelle électronique ; bref un chantier bien mené !

Mise à l'eau en 2011 après 4 années de restauration et plan de D.Newick. En bas photo avant la mise à l'eau



## **MOXIE IS BACK !**

**Bravo à toute l'équipe autour de Thomas et Hervé Lurton pour cette magnifique première phase de restauration ! En dépit du jugement (sans doute hâtif !) d'une signature de renom dans un ouvrage paru il y a quelques années (il trouvait le bateau démodé !), la beauté intemporelle de MOXIE n'a pas pris une ride. La grâce de ses mouvements dans toutes les conditions est splendide, ce multicoque inspiré est facile à utiliser et peut laisser penser à tout amateur un peu éclairé qu'il progresse sans**

**cesse ! Phil Weld après sa victoire éclatante dans l'OSTAR 1980 l'avait appelé : l'instrument parfait !**



## **RENDEZ VOUS ATLANTIQUE 2020**

**La possibilité d'un rassemblement de format réduit sur l'île de**



**Houat fin aout est à l'étude et les discussions sont engagées avec les propriétaires. Plus d'information rapidement sur le site internet et par contact direct avec les équipages.**

## **DONATION TRIMARAN DANSON 36**



**Claude Escarguel a confié à l'association la mission d'organiser une sélection de candidats pour la donation de son bateau. Ce processus est en cours.**

## **BAG AND JOKE**

**Pas encore d'information de la part de l'atelier Buttin pour une commercialisation de ce prototype de sac bois-pyrogravé, mais**

**toutes nos félicitations au créateur pour ce city sea bag !**





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

***www.goldenoldies.biz (onglet adhérer)***

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 GUIVARCHÈRE [quivarchge@wanadoo.fr](mailto:quivarchge@wanadoo.fr)

Secrétaire et adjoint : Hervé NOUGIER [hervé.nougier@mediatech.fr](mailto:hervé.nougier@mediatech.fr)

et Paul BUTTIN [pbuttin@hotmail.com](mailto:pbuttin@hotmail.com)

Trésorier: Bruno FEHRENBACH [yachtshapeb@gmail.fr](mailto:yachtshapeb@gmail.fr)

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)