



AFYT Newsletter

Mai 2025

2





Leopard Normand

L'ANNÉE NORMANDE

PESTO



Editorial

1995/2025, l'AFYT a trente ans!

Un anniversaire, cela peut être un regard sur le passé... Vous trouverez, dans cette newsletter, un article consacré à l'historique de l'AFYT et tout ce qui a été réalisé pendant ces 30 dernières années.

Mais, en tant que président, je voudrais surtout insister sur le présent.

Je tiens à remercier tous les organisateurs de chaque régates, les armateurs, les équipiers, les comités de course, tous les acteurs de ces magnifiques régates de voiliers classiques.

Je voudrais remercier aussi particulièrement les membres de mon bureau qui font, de manière quasi permanente, un travail discret, efficace et indispensable au bon fonctionnement de notre association: notre secrétaire général, Renaud; notre trésorier, William, notre fidèle et (très) efficace jaugeur, Roger pour ne citer qu'eux.

Grâce à eux, l'AFYT réalise tous les ans pleinement son rôle, essentiel: que le circuit français de régates de yachts classiques se déroule dans les meilleures conditions possibles. Que ce soit en matière de sécurité, de jauge, d'harmonie de calendrier mais aussi de relations humaines et d'esprit sportif.

Tous ensemble, nous partageons cette passion commune: la voile classique.

Avec l'aide précieuse de ceux qui m'entourent, je continuerais le travail de mes prédécesseurs qui pourraient se résumer dans ces quelques mots simples: fédérer, aider, animer les acteurs du yachting classique en Méditerranée. Un quatrième mot manque à cette trilogie: « communiquer ».

Cette année anniversaire sera marquée par un effort particulier pour une meilleure visibilité de notre action: un « Meeting point AFYT » sera présent sur chaque site de régates pour regrouper toutes les informations importantes, notre site Internet sera régulièrement mis à jour sans oublier le renouveau de notre Newsletter avec 2 numéros par an, au printemps pour le début de saison et en automne pour la clôturer.

L'AFYT contribue ainsi activement au rayonnement du CIM dans le bassin méditerranéen. Et comme tout anniversaire a son gâteau, il sera découpé lors des Voiles d'Antibes avec lesquelles, nous fêterons en commun les 30 ans de l'AFYT et ceux des Voiles d'Antibes. À toutes et tous, joyeux anniversaire(s) et bon vent!

Frédéric BERTHOZ

*Président de l'Association Française des Yachts de Tradition
et du Comité International de Méditerranée*

1995 - 2025

L'AFYT fête son 30^e anniversaire !



L'AFYT est devenue, au fil des ans, un acteur essentiel de la voile classique en France.

Moins sous les projecteurs que les grands événements que sont les Voiles d'Antibes, la Porquerolle's Classic ou les Voiles de St-Tropez, l'AFYT est assurément un acteur majeur, voire indispensable, au bon déroulement de toutes les régates du circuit CIM en France.

Historique

En 1995, un petit groupe de membres du Yacht Club de France prend conscience du renouveau du yachting classique en France, et en particulier en Méditerranée: restauration de nombreux bateaux, construction de

répliques, effet Nioulargue (1982)... Sous l'impulsion de François Carn, alors président du YCF, ils décident de créer une association spécifique pour les bateaux dits de « tradition ». Les membres fondateurs sont Gérard Mesnel, président fondateur; Pierre Paul Heckly, premier vice-président; Gérard Naigeon, deuxième vice-président; le Yacht Club de France, secrétaire général et Didier Oberthur, trésorier. L'AFYT était née.

En 1999, lorsque l'association CIM, « Comité International de Méditerranée », (fondée en 1926 à Cannes), a été relancée pour créer et fédérer une nouvelle jauge spécifique pour les régates de bateaux classiques en Méditerranée,

le Yacht Club de France (via l'AFYT), a été naturellement choisi pour le représenter en France, tout comme le Yacht Club Italiano pour l'Italie, le Yacht Club de Monaco pour la principauté de Monaco et le Real Club Nautico de Barcelona pour l'Espagne.

À la lecture des rapports moraux de l'Association depuis 2004, on constate que le souci de chaque président, aidé de son bureau et de son conseil d'administration, fut de développer sans relâche l'objet des statuts initiaux:

- Réunir les propriétaires des bateaux de tradition.
- Coordonner le calendrier des événements, (les régates en particulier).



- Harmoniser la jauge
- Favoriser les relations avec les associations similaires (CIM, RANC, YCM, AIVE, YCC...)
- Échange d'informations concernant l'histoire des yachts de tradition mais aussi leur entretien, leur utilisation etc.

Si certains de ces buts ont été réalisés dès la création (réunir les propriétaires), les autres furent plus longs à mettre en place. La jauge par exemple, sous l'égide du CIM, est en constante évolution. Son dénominateur commun est **l'authenticité**, la référence constante à la conception d'origine (architecte, chantier...).

Mais un bateau conçu et construit depuis des dizaines d'années (voir plus...) a forcément subi des transformations et des entretiens afin qu'il puisse être, encore aujourd'hui, en état de naviguer (évolution des matériaux, en particulier pour les voiles et le gréement, pose d'un moteur, etc.), et la jauge doit pouvoir, dans la mesure du possible, tenir compte de ces transformations.

Le règlement de jauge CIM est édité tous les 4 ans, mais des petites modifications annuelles peuvent être faites pour tenir compte des observations en provenance des armateurs, des skippers, des architectes mais aussi des... jaugeurs pour éviter et (ou) combler certains « trous de jauge », vite exploités par des armateurs particulièrement... vigilants...

Mais l'authenticité reste le facteur de base essentiel.

La coordination du calendrier des régates est une tâche majeure pour l'AFYT.

En relation constante avec les organisateurs de régates, elle veille à

éviter des chevauchements de dates, mais aussi à fluidifier ce calendrier en proposant par exemple que certains convoys puissent être réalisés sous forme de régates de liaison (Coupe de Printemps et d'Automne du YCF).

Les relations avec des associations similaires sont régulièrement entretenues.

Avec nos amis italiens (AIVE), espagnols (RANC) et monégasques (YCM), ce sont des clubs « cousins » par essence, ils utilisent la même jauge, mais aussi, et c'est nouveau depuis quelques années, avec le Yacht Club Classique, l'équivalent de l'AFYT pour l'Atlantique: partage d'informations (cf Newsletter n°1) et événements festifs communs de fin d'année.

En collaboration avec le CIM, la prise en compte de nouvelles séries, créées dans les années soixante-dix, dont certaines unités font partie de l'histoire du yachting, a naturellement et progressivement été intégrée dans nos flottes, c'est le cas de la « Classic IOR » en 2022.

Des initiatives de communication de nos activités ont été activées en 2016 et réactivées en 2024 avec la refonte de notre site Internet et la publication en ligne d'une Newsletter.

La dynamique de l'AFYT a été renforcée depuis 2012 par des liens plus étroits avec le CIM. Le travail en commun, sur tous les sujets concernant les bateaux classiques et leurs régates, permet de rester au contact, en particulier pour la jauge, sans cesse affinée avec l'aide des organisateurs de régates, des jaugeurs et des armateurs.

Certains sujets, régulièrement cités depuis plus de 20 ans lors des AG tels

qu'un registre des yachts classiques, une bourse des équipiers, ... n'ont pas encore été développés mais sont toujours sur la table (à cartes)! Finalement, 30 ans, c'est très jeune pour nos bateaux qui en totalisent souvent des dizaines...!

On a encore de l'eau sous la quille!

L'AFYT EN QUELQUES CHIFFRES

30 ans, création en 1995

260 bateaux jaugeés en 2024

10 000 bateaux/départs depuis 2004, sur les **12** événements/régates disputées en France en moyenne chaque année.

PRÉSIDENTS

1994/1995 Gérard Mesnel

1996/2006 François Carn

2007/2009 Jean-François Béhar

2010 Frédéric Berthoz



Peter, we will miss you .. !



d'une voiture, d'un bateau « Dainty », la remorque et son équipage part de Portsmouth pour rallier Cannes (1500 km) mais cet équipage est anglais, et comme tout bon anglais, l'exotisme commençant à Calais, pourquoi ne pas profiter de ce périple pour savourer les délices français, quitte à tirer des bords vers la Loire Valley.

C'est ainsi qu'au voyage retour, (3 jours, comme à l'aller), le cockpit de « Dainty » se transforme souvent en cave à vins...

Pendant les régates, la compétition reprend le dessus et, malgré la petite taille de leur bateau, les places d'honneur sont au rendez-vous. Peter et son équipage connaissent par cœur leur bateau et sont de fins régatiers.

Dessiné en 1922 par Alfred Westmacott pour naviguer dans les conditions souvent rugueuses du Solent, « Dainty », par 20 nœuds et plus, est souvent le seul à porter toute sa toile.

Le 12 juillet prochain, Sally, son épouse et ses amis marins de toujours, organisent une party à la mémoire de Peter au Yacht Club de Bosham (Chichester), le club de « Dainty ».

Nous y serons en pensée.

Francis VAN DE VELDE

*Ci-dessus: Peter Nicholson à la barre.
Ci-contre: Dainty dans le golfe de St-Tropez.
Photos © DR*

Nous ne reverrons plus « Dainty » sur les lignes de départ...

Peter Nicholson, son propriétaire, a tiré son dernier bord à Bosham (Chichester/Solent) un jour de mars 2025.

Tous les participants aux Régates Royales de Cannes et aux Voiles de St-Tropez s'en souviennent forcément, « Dainty », c'était ce joli (tout) petit bateau jaune sur la ligne de départ des « Époques marconi ».

« Dainty », c'est aussi une vraie histoire d'amour entre un homme, son épouse, ses amis et... un bateau! Peter achète « Dainty », Solent Sunbeam n° 1, en 1956. Il a 20 ans, le bateau 34.

Avec « Dainty », chaque année, depuis 1956, il participe, avec son épouse Sally et ses vieux amis, à plus de 60 régates (par an...) autour du

Solent... mais pas que: l'autre flotte de Sunbeam, basée à Falmouth, (Cornouailles), fête en 1999 les 75 ans de la Classe, Peter et son équipage ne peuvent pas louper un tel événement...

Va pour le convoi par la mer: 180 milles en 2 étapes soit 40 heures de navigation.

Et retour! (à noter, détail important, que « Dainty » est un bateau ouvert de 8 mètres, un peu plus petit qu'un Dragon...)

Et puis, en 2005, c'est LE grand projet, c'est décidé: « Dainty » et son équipage participeront aux régates Royales de Cannes et aux Voiles de Saint-Tropez!

En principe, pour une seule fois, ... en fait, ils totaliseront 17 participations! Tous les ans, une caravane composée





Sauvez un Classique !

« Solitar Nosc »

6 M – Architecte Knud Reimers – Chantier Corsier - 1945

Qui pour reprendre le flambeau ?

Solitar Nosc c'est 40 ans de ma vie, et je n'ai qu'un souhait c'est qu'il continue de naviguer 40 ans de plus!

Sur le port Vauban d'Antibes, à travers ses mots simples et directs, Dominique Barrière nous dit tout de son désir de confier son bateau à celui ou celle qui prolongera indéfiniment son sillage.

Pas question d'argent dans cette démarche, Dominique donne sans hésitation *Solitar Nosc*, car le temps est venu pour lui de transmettre son 6 M JI et surtout le fruit de sa passion pour les jolies coques métriques.

Et pourtant, *Solitar Nosc* compte beaucoup... mais certainement pas en argent, plutôt en souvenirs toujours intacts de sa longue restauration qui s'est prolongée pendant cinq ans au début des années quatre-vingt, et de toutes ses années de navigation au départ d'Antibes.

Combien de participations aux Voiles d'Antibes, aux Royales et au Mondial des 6 M JI à Cannes... beaucoup d'embruns défilent alors dans les yeux humides de Dominique.

Dominique a tout fait de ses mains, doublé la coque en acajou par deux plis croisés à 45° et collés, en imaginant son roof pour le protéger lors de ses navigations en solitaire,



Dominique Barrière devant «Solitar Nosc» nous montre les archives du chantier.
Photo © DR

ou encore en dessinant son petit tableau arrière comme celui de *Gitana Junior*... « je lui ai fait un joli petit cul, non ?! ».

Un jour se souvient-il, ça a fait crac... le mât est tombé en trois morceaux sur le pont, et la solidarité aidant il récupère à bon prix le mât et les voiles de *Dix-Août* à Pierre-Paul Heckly, le sympathique Président du YCF.

Solitar Nosc, ce nom lui vient lors de la période des travaux forcés de Dominique avec ses copains pendant celle de la délivrance du célèbre chantier naval polonais à Gdansk en 1980...

Solidarité, une évidence pour lui, d'autant que son nom de baptême de *Woay* est imprononçable!

En 1945, le premier propriétaire belge a vraiment choisi le bon ticket en associant K. Reimers, (l'un des architectes les plus talentueux pour les métriques) au chantier suisse Corsier, dirigé par R. Ryser. *Woay* tourne ensuite ses amarres à Marseille, puis à Antibes...

...le reste de l'histoire n'est plus qu'à écrire maintenant...

William BOREL

Longueur hors tout: 11,09 m
Maître bau: 1,85 m
Tirant d'eau: 1,65
APM CIM: 186,9

Contact: Dominique Barrière
06 09 05 78 05
barrieredominique5@gmail.com



Oriole, une copropriété réussie !

Je voulais relater cette histoire d'amis pour donner un exemple concret, vécu et... réussi à ceux qui se posent la question: copropriété ou pas ?

Cette histoire commence pendant les Régates Royales de 2002.

À la fin des années quatre-vingt-dix, avec de bons copains régatiers, nous louions chaque année un « classique » pour participer à ces merveilleuses régates que ce sont les Régates Royales.

C'est ainsi que nous avons pu naviguer sur *Royono*, splendide yawl bermudien de 21 mètres dessiné par John Alden et construit par le chantier Herreshoff en 1936 puis, par 2 fois, sur *Pesa*, 10 m JI de la première jauge, dessiné et construit par Max Oertz en 1913.

C'est à Cannes, sur *Pesa*, en 2002, que l'histoire de notre copropriété a commencé.

Après les régates de la journée, lors de l'une de ces belles soirées de septembre en Méditerranée, nous étions à couple de *Marilee*, New York Yacht Club 40 américain, tout juste sorti d'un refit complet aux USA.

La conversation s'engage avec nos voisins américains, les verres s'échangent et nous apprenons que l'équipage de *Marilee* est composé d'une bande d'amis, tous copropriétaires du bateau.

Cette histoire nous a plu à tel point que, le lendemain, nous avons pris la décision unanime (mais je dois l'avouer, quelque peu alcoolisée...) de chercher nous-même un bateau, l'acheter et de le restaurer.

Au début, nous étions 5: JPL, BL, DD FM et moi, 2 autres se sont joints à nous par la suite, 1 nous a quittés.

Recherche

Dès mon retour à la maison, je consulte les petites annonces pour chercher LA perle rare.

Je la trouve sur le magazine US Wooden Boat: un NYYC 30 de 1905, (petit frère de *Marilee*) est à vendre dans le Maine. Mon futur copropriétaire, JPL, de son côté, tombe par hasard sur la même annonce!

Une semaine plus tard, JPL et moi étions dans un avion, destination Boston; rendez-vous avec le brooker « Cannell and Payne » à Camden, Maine, le lendemain.

Nous découvrons enfin *Oriole*, au mouillage, dans une rivière du Maine... Grosse émotion!

Dessinée et construite en 1905 par N. Herreshoff, *Oriole* a eu cinq propriétaires en 98 ans.

Pour l'anecdote, le dernier, John Quincy Adams (petit-fils du 6e président des États-Unis!) à 90 ans passés avait encore navigué sur *Oriole*, en solitaire et sans moteur, au mois de juillet 2002!

Comme tous les bateaux classiques d'époque qui ont survécu, en presque 100 ans, *Oriole* a subi de nombreuses transformations: le plan de pont et l'intérieur ont été entièrement réaménagés avec un roof long mais surtout, le gréement. Sloop aurique à l'origine, *Oriole* est devenu dans les années 50 un yawl Marconi.

Expertise et achat

L'expertise est claire: pour le remettre dans sa configuration d'origine, *Oriole* est à reconstruire sauf le bordage et le lest, (du moins, à ce stade de l'expertise...).

Varangues, membrures, ribord, galbord, barrots, pont, cockpit, roof, aménagement intérieur et bien sûr le gréement.

Nous décidons de confier la restauration au chantier William Cannell, celui-là même qui a restauré le NYYC 40 *Marilee*.

William Cannell, à la fois brooker et chantier, négocie l'achat du bateau et nous achetons *Oriole*, en l'état, 40 000 US\$.



Oriole sortant de l'American Boathouse à Camden
Photo © DR

Restauration

Nous sommes en octobre 2004, un mois après notre rencontre à St-Tropez avec l'équipage de *Marilee*.

C'est le début d'une grande aventure de bateau et... d'amitié!

Tout d'abord, nous avons acquis l'intégralité des plans d'origine auprès du Hart Nautical Collections, MIT Boston où ils sont conservés. Notre cahier des charges: une reconstruction

Oriole ! Une copropriété réussie !

parfaitement fidèle à ces plans d'origine. Nous demandons au chantier William Cannell un devis pour ce travail, devis que nous acceptons.

Oriole est convoyée de sa rivière au chantier, le fameux American Boat House à Camden, propriété de William Cannell.

La restauration durera plus de 2 ans. Déjà « jeune retraité » en 2002, j'étais le seul de notre équipe à ne pas avoir d'obligations professionnelles et tout naturellement, j'ai été chargé par mes camarades du contrôle de l'évolution des travaux, d'abord chez Cannell puis, pour la finition du bateau, au chantier Boothbay Harbor, toujours dans le Maine.

De janvier 2003 à juillet 2005, je suis allé pratiquement tous les 2 mois sur place pour suivre l'évolution des travaux.

Après de multiples péripéties, tout a fait normales lorsque l'on restaure un bateau en bois: suppléments de coût au fur et à mesure du démontage du bateau mais aussi, heureusement moins habituel, difficultés de communication avec le chantier Cannell..., c'est pour cette raison que nous avons fini la restauration d'*Oriole* au chantier Boothbay Harbor, à 50 km de Camden, toujours dans le Maine. Nous pouvons procéder, en juillet 2005, au 2e lancement d'*Oriole*, 100 ans après le 1er!

Le centenaire des NYYC 30

Nous savions bien sûr que le New York Yacht Club allait fêter en 2005 le lancement de sa première série monotype, les NYYC 30, et nous avons tout fait pour ne pas manquer cet événement historique! Depuis Booth Bay Harbor, après trois

jours de cabotage, nous arrivons à Newport, directement à la petite marina du New York Yacht Club où déjà 8 sister-ships d'*Oriole* nous attendaient (sur les 18 construits en 1905, en 6 mois!).

Trois jours de fêtes, parfaitement organisées par le NYYC, mais aussi de régates, avaient été prévus pour cet événement dans une atmosphère on ne peut plus chaleureuse. Inoubliable!

Fonctionnement de la copropriété

Bien conscients de la difficulté que représentait, depuis l'Europe, la restauration intégrale d'un bateau classique, nous décidons de créer une société de droit américain pour centraliser et faciliter la gestion.

Un ami de l'un de nos associés, de citoyenneté américaine, prend en charge le côté administratif: création de la société, impôts, comptes annuels, banque, paiements des factures etc., ce qui a grandement simplifié le fonctionnement de cette société, en particulier pour les paiements. En fait, tout fonctionnait comme une SCI avec appel de fonds au fur et à mesure de l'avancement des travaux.

La restauration achevée, nous avons conservé cette structure US pour la gestion d'*Oriole* en Europe.

En 12 ans, certains copropriétaires en sont sortis, d'autres sont rentrés. Pour l'évaluation des parts des sortants et des entrants, la base de valeur était, outre le prix d'achat, le prix de revient final, inclus les travaux de structure effectués depuis la mise à l'eau.

Le planning de régates, le budget de fonctionnement étaient établis en chaque début d'année et les appels de



Oriole avec son gréement Yawl Marconien 2002.
Photo © DR

fonds correspondants au pourcentage des parts de chacun étaient envoyés aux associés.

Un compte de résultat incluant tous les frais de fonctionnement, d'investissement (assurances, taxes, places de port, transport, renouvellement des voiles, travaux etc.) était publié en fin d'année. À la vente du bateau en 2017, chaque associé a reçu la somme correspondante au pourcentage de ses parts.

Transport vers l'Europe

Après avoir fait réaliser un ber spécial pour son transport jusqu'en France, *Oriole* fut acheminée sur un camion jusqu'au port de New York puis acheminée vers Marseille/Fos sur un cargo « porte-conteneur ». À nouveau chargée sur un camion à Fos, *Oriole* fut transportée jusqu'à Antibes pour sa première mise à l'eau en Méditerranée.



Quelques jours plus tard, nous étions au départ de la première manche des Régates Royales.

Régates en Europe

Pendant 12 ans, *Oriole* a participé, pratiquement chaque année, aux Voiles d'Antibes, de Porquerolles, de Marseille, de Cannes et de St-Tropez; plus 3 régates à Nice, sans oublier l'Italie: 2 Argentario et 10 Imperia. Son équipage est monté sur le podium à de très nombreuses reprises.

Oriole fut transportée plusieurs fois en Bretagne ou elle hivernait souvent dans le golfe du Morbihan pour son entretien annuel.

Lors de ses déplacements en Atlantique, *Oriole* participait au printemps aux régates: Semaine du golfe du Morbihan, *Voiles de la Baie* à Port Haliguen, *la Belle Plaisance* à Bénodet, *le Tour de Belle Ile*, *les Voiles de Légende* à la Baule, *la Classic* de Noirmoutier, et une fois, au rassemblement de Brest. *Oriole*, après ces escapades bretonnes, reprenait la route fin août pour le circuit d'automne de Méditerranée.

Conclusion

En 12 ans, notre copropriété a réussi:

- à restaurer, (de l'autre côté de l'Atlantique!) un bateau classique centenaire.
- à l'aligner sur la ligne de départ de dizaines de courses en France (Provence, Bretagne) mais aussi en Italie, en obtenant de nombreuses places d'honneur.
- à maintenir notre bateau en un bon état.

Nous avons vécu cette copropriété comme une réussite, car c'est indubitablement une vraie réussite! Sans cette copropriété, nous n'aurions, sans doute, jamais pu, individuellement, réussir ce projet un peu fou!



Oriole en 2007 à Argentario.
Photo © DR

- Réussite sur le plan financier: certains d'entre nous n'auraient pu dépenser seuls 500 000 \$ alors que 125 000 \$ chacun, lissés sur 3 ans, devenait possible.
- Idem pour les frais de fonctionnement et d'entretien annuels, de 30 000 à 40 000 € par an, soit environ 6 000 € par an et par personne.
- Réussite aussi sur le plan humain. Au départ, les motivations de chacun d'entre nous étaient différentes mais complémentaires. Sans passion pour la compétition, certains n'étaient motivés que par le plaisir de participer à ces régates mythiques du CIM; d'autres, plus amarinés, étaient ravis par le challenge de faire naviguer le plus vite possible cette belle dame centenaire et enfin, 3 d'entre nous, mordus de régates, ont tout fait pour obtenir des résultats dignes de ces fantastiques machines à vent que sont les NYC 30!

Avec l'aventure *Oriole*, on peut dire que notre mission de départ a été accomplie!

Nous espérons que cette (belle) histoire pourra inspirer, donner des idées à certains. En particulier ceux qui hésitent à franchir le pas pour acheter un bateau classique en raison d'une

contrainte financière trop lourde ou par manque de temps pour prendre en charge seul les problèmes d'entretien et de logistique de bateau (visite pour l'entretien en hiver, convoyages sur les lieux de régates, etc.).

Mon conseil personnel

- Pour l'achat d'un bateau classique en général mais aussi en copropriété, choisir un bateau conçu à l'origine pour la régate, avec le meilleur pedigree possible pour l'architecte et le chantier. Cela aura une incidence certaine sur la valeur lors de la revente du bateau. En ce qui concerne *Oriole*, nous avons le top du top: architecte et chantier NG Herreshoff!
- Avoir un accord tacite avec les copropriétaires: le bateau ne sera utilisé que pour la régate sauf exception avec l'accord de tous.
- L'utilisation en croisière peut en effet ouvrir la porte à des conflits souvent créés par des personnes extérieures à la copropriété (famille, enfants, amis...).

Alors, let's go and enjoy it!



La jauge pour les nuls, étape 1

Dans le cadre des courses à la voile, le but d'une jauge est d'évaluer les performances des bateaux, d'apprécier leurs différences, pour leur permettre de courir à armes égales soit en temps réel, le premier qui arrive l'emporte, soit en temps compensé avec un système de handicap en donnant un rating à chaque bateau.

Pour parvenir à cet objectif, plusieurs systèmes existent et le plus simple à comprendre est celui de **la monotypie** lorsque, dès leur conception, leur construction, les bateaux sont strictement identiques. Dans ce cas le rôle de la jauge est de veiller au respect de tous les paramètres techniques des bateaux afin qu'ils puissent courir en temps réel. C'est le cas pour les petits Optimists, les bateaux des séries Olympiques, les catamarans ultramodernes du SailGP ou encore pour la série des Dragons conçus par le célèbre architecte Johan Anker en 1929! Une preuve dans le temps que le principe de la monotypie fonctionne bien.

Deuxième cas de figure, les bateaux sont différents dans les détails de leur conception, mais répondent à certaines limites de règles établies par un règlement initial qui concerne des paramètres précis (longueur, surface de voile, stabilité initiale...).

On parle alors de **Jauge à restriction** ou de manière plus moderne de *Box Rule*, en d'autres termes le bateau doit rentrer dans une sorte de boîte qui en limite les excès, toujours pour que les courses se disputent en temps réel. C'est dans ce cadre



que l'on prête au célèbre peintre impressionniste Gustave Caillebotte la création de la première jauge à restriction à la voilure des 30 m² du CVP... en 1889. Ou plus tôt encore, bataille d'historiens, avec les jauges à tonnage du NYC en 1844, ou celle à la longueur de flottaison.

Quoi qu'il en soit, depuis, l'explosion des Jauges à restriction est mondiale... Comme avec celle de la Jauge Universelle de Nathanaël Herreshof en 1902, de la Jauge Internationale métrique en 1907,

des jauges qui feront les beaux jours de l'America's Cup durant des décennies.

De nos jours, comment ne pas mentionner la classe très dynamique des 60 pieds qui participent au Vendée Globe Challenge, ou des multicoques Ultims 32/23 qui doivent entrer dans une boîte de 32 mètres de long sur 23 de large.

Après les deux exemples précédents de jauge relativement simples à définir, le troisième est beaucoup plus



complexe car il s'agit des bateaux qui n'ont parfois rien de comparables comme pour les Classiques, que ce soit en taille, en nombre de mâts, en type de gréement (Aurique, Bermudien) ou en surface de voilure...

Dès lors le rôle de la jauge est d'établir un système de handicap, **le rating**, pour que les courses se disputent en temps compensé afin d'équilibrer les chances. C'est ainsi le cas des jauges IRC ou Osiris pour les courses de bateaux modernes qu'ils soient construits en série ou comme prototypes.

Revenons à nos bateaux préférés, les Classiques!

L'ambition même de la Jauge CIM est donc de faire courir ensemble, sous une seule règle, des bateaux très différents: du petit sloop *Dainty* de 8,12 m, à *Shenandoah*, trois mâts aurique d'une longueur hors tout de 50 m.

Un pari très ambitieux d'autant qu'à cela s'ajoute le principe de l'authenticité qui est le fer de lance et l'originalité de cette jauge. **L'AUTHENTICITÉ** le mot est lâché, voilà la clef de voûte de la Jauge CIM qui, au-delà d'appliquer des ratings pour comparer les performances des bateaux, s'applique à protéger le patrimoine magnifique que représentent les bateaux des générations précédentes. **L'ANCIENNETÉ**, l'autre particularité de la Jauge CIM, qui dans le cas extrême de bateaux strictement identiques, donnera l'avantage en rating au plus ancien suivant des paramètres liés à son âge de conception ou de

construction. Nous allons tenter d'expliquer tous les rouages de la jauge CIM en se référant tout d'abord à l'Article 8 : le calcul du rating est fait par la formule suivante :

$$R = \left[0,10 \cdot Ls \left(0,50 + \frac{\sqrt{Spc}}{\sqrt{Bj \cdot Ps}} \right) \cdot Pp + 0,34 \sqrt{Spc} + 0,2 \right] (Ca + Cb) \cdot Co \cdot Cc \cdot (1 + Pe + Pv)$$

Bon, le constat est simple, il ne faut pas débiter par là, car cela est totalement hermétique et incompréhensible sauf pour notre jaugeur en chef Roger GIBERT.

Mieux vaut commencer par la liste des ingrédients qui vont entrer dans la recette de cette mayonnaise savante.

Dans les faits, il y a trois types d'éléments qui composent la formule de la jauge CIM :

- **Les grandeurs mesurées sur la coque** (Lt, Fa, Fp, B, Bl, P1, P2, P3, P4, Fb1, FB2) et les grandeurs mesurées sur le gréement (I, J, Lp, P, E, Ef, Hm, Ht, Dm)
- **Les grandeurs calculées** comme la surface de voilure (Spv), les élancements de voilure (Sf), la surface de voilure corrigée (Spc), la longueur de jauge (Ls), le bau de jauge (Bj), le creux médian global (Pmc), et le creux de jauge (Ps)
- **Les coefficients et paramètres**, tels le type profil de carène (Pp), paramètre de correction global (Cc) ou de gréement (Ca), d'équipement et d'accastillage (Pv), ou encore d'ancienneté (Pe) et d'authenticité et de conformité (Co).

Globalement, si les grandeurs mesurées et les grandeurs calculées

sont transparentes et apparaissent clairement sur les certificats de jauge, les coefficients et paramètres sont déterminés par les jaugeurs CIM selon des critères précieusement

gardés. Si certains y voient une sorte d'opacité, la jauge CIM souhaite avant tout **protéger certaines valeurs d'authenticité et d'ancienneté**.

La suite au prochain épisode !

William BOREL



La jauge CIM - 2025

Comme chaque année, la Commission de jauge du CIM, composée d'armateurs, de représentants des associations nationales et d'experts, analyse les résultats de la saison précédente, pour définir les évolutions pour la saison à venir, sachant que les modifications majeures sont groupées pour les éditions quadriennales du Règlement de jauge, dont la prochaine édition sera 2026-2029...

Pour 2025 quelques évolutions ont été actées pour soit corriger des imprécisions du texte du Règlement de jauge, soit pour prendre en compte des dérives ou des situations inévitables, en gardant bien sûr la grande particularité de la jauge CIM qui est la promotion active de l'authenticité et la conformité des yachts à leur origine!



Yacht de série, Exemple ci-dessus avec un Concordia 41

Yachts de série

Tout en gardant une restriction d'éligibilité pour les yachts classiques réalisés en productions de série, nous avons, comme pour les Classic IOR, ouvert la possibilité d'éligibilité pour des séries ayant marqué l'histoire du yachting, sur dérogation après analyse de la Commission de jauge. Pour les yachts classiques c'est une régularisation par exemple pour les Concordia 40 (103 yachts construits entre 1938 et 1966), Concordia 41 (26 yachts construits entre 1957 et 1966), Rhodes 42 (8 construits entre 1954 et 1955), Loki 38 (12 construits entre 1949 et 1955) qui méritent bien leur éligibilité...

Surfaces de voile

Hormis une petite précision sur la formulation du Spv (surface de voilure calculée), il y a deux petites évolutions concernant le calcul des surfaces de voile:

Surface du triangle avant: le calcul prend en compte pour 70 % la surface de près et largue (Spa), qui depuis 2 ans peut intégrer les mesures de la plus grande voile (HLU et HLP) quand il y a du recouvrement, et pour 30 % la surface de portant (Spo).

Pour le calcul du Spo il n'y a pas de mesure des spinnakers, mais une surface proportionnelle au triangle avant ($0,8 \times l \times j$ ou L_p du tangon), ou quand il n'y a pas de spi la surface Spa. Lors des travaux d'analyse sur le Sf, il a été détecté que dans certains cas la surface au portant Spo était inférieure au Spa (ce qui est très rarement le cas pour les surfaces de voile mesurées. Il a donc été décidé



de limiter cette sous-estimation du Spo, en prenant en compte une valeur minimale de $0,83 \times Spa$... P pour les auriques: la prise en compte actuelle des mesures des longueurs utiles sur les espars permet de prendre en compte une valeur maximale par rapport aux mesures sur les voiles, mais généralement très proche, à une exception près...

Pour les voiles auriques, la valeur de P, c'est-à-dire la maximale utilisable sur le mât pour le guidant de la grand-voile, peut dans certains cas être très surdimensionnée par rapport à la position réelle de la fourche du pic, qui n'a pas de limiteur physique de position haute... et nous avons mesuré des différences de plus de 50 cm entre la hauteur max utile et la mesure de guindant de la voile. Nous avons



donc décidé de prendre en compte la mesure réelle du guindant de la voile, et demandé de positionner une marque au mât pour repérer la position du point haut du guindant sur le mât.

Étai, enrouleur et matériaux composites

Pour le Pv, qui prend en compte les caractéristiques des équipements et de l'accastillage, il y a une petite clarification concernant les pénalisations associées aux états creux avec simple ou double gorge, et sur les enrouleurs de foc, pour bien préciser que ces caractéristiques étaient cumulatives, et les valeurs ajustées en conséquence.

En revanche un travail important est initié concernant les caractéristiques des coques et superstructures, et notamment **l'utilisation et la caractérisation des matériaux composite...**

Par principe nous faisons **une promotion active par le Co des restaurations utilisant des techniques traditionnelles**: bordés en bois avec calfatage ou flipotage simple - sans résine synthétique, et pour les coques en acier avec préservation du rivetage. Il est néanmoins admissible l'utilisation de technique utilisant des résines synthétiques, mais avec une pénalisation progressive en fonction des technologies et matériaux employés (jusqu'aux fibres de verre avec résine époxy), et la localisation (coque ou superstructure). À noter que les configurations avec lames de bois collées avec de la résine synthétique sont maintenant

considérées comme composite, à l'exception du contreplaqué. Un état des lieux de la flotte va être fait avec le processus de demande de jauge 2025, pour avoir des références précises pour 2026-2029.

Concernant les Classic IOR, dont les technologies composites ont été progressivement généralisées et sophistiquées entre 1970 et 1984 (date limite pour notre catégorie), une échelle spécifique de pénalisation a été mise en place pour prendre en compte les évolutions technologiques de l'époque...

Authenticité et conformité

Ce point fondamental pour la jauge CIM a donné lieu à deux ajustements pour 2025.

Tout d'abord une clarification concernant le traitement des monotypes, qui sont identifiés par un règlement de classe spécifique imposant une conformité à des spécifications et des critères de design. Pour cette raison nous avons choisi pour la plage de variation du Co de les rattacher à leur catégorie de référence (époque, classique avant et après 1960) plutôt qu'avec les répliques...

Ronds de chute et lattes: nous avons vu ces dernières années une dérive significative concernant les ronds de chute, et apparaît des configurations fortement déviantes par rapport aux plans de voilure d'origine, et, suite à l'état des lieux fait en 2024, nous avons pris les dispositions suivantes:

• **Voile aurique**: nous avons travaillé sur les critères permettant de



Très rare exemple de cotre houari de 1894 avec une latte forcée en plus haute position.

caractériser les ronds de chute, et notamment le h/D (flèche maximale du rond de chute par rapport à la diagonale entre les bouts de pic et de bôme) pour lequel nous avons défini une valeur limite du rapport h/D de 2 %, au-delà de laquelle une forte pénalité sera appliquée sur le Co.

• **Voiles bermudienne**: depuis le début du Règlement CIM en 1999, nous admettons la présence d'une latte forcée, qui a pu, bien que rarement, exister en position la plus haute. Mais il a été constaté depuis quelques années une dérive avec le positionnement de la latte forcée en deuxième position (en partant du haut) dans le but d'augmenter la taille du rond de chute et la surface de voile. Il a donc été décidé d'initier une petite pénalisation pour ce type de configuration déviante, ainsi que pour les « fausses lattes



Nota: nous poursuivrons la même démarche en 2026 pour mieux caractériser les surfaces des spinnakers...

Configuration des voiles de portant

Pour 2025 nous avons simplement amené quelques précisions pour l'application du règlement, et notamment l'utilisation sans pénalité de **spinnaker asymétrique au bout du tangon**, et, pour les Classic IOR, l'utilisation des voiles de type **Big boy** et **Blooper**...

Et pour 2026-2029?

Comme anticipé, le grand chantier

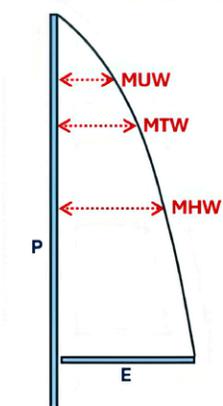
va être une meilleure évaluation des surfaces de voile, à travers des mesures supplémentaires, notamment pour les grand-voiles et les spinnakers...

Pour cela une importante contribution est demandée aux armateurs concernant les mesures des plus grandes voiles – merci de compléter les formulaires de demande de jauge de la manière la plus précise possible! Et bien sûr nous continuons à améliorer notre système d'évaluation de l'authenticité et la conformité des yachts, qui est notre principale spécificité...

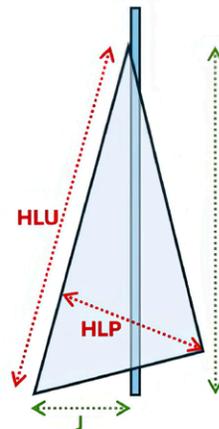
forcées » (lattes de plus de 75 % de la distance chute – guindant dans le prolongement de la latte). Bien qu'ayant annoncé la possibilité de cette disposition en 2024, et anticipé la publication de cette disposition en février 2025, nous avons décidé de pouvoir exempter de pénalité ceux choisissant d'éliminer cette déviation en 2025, sous réserve de réaliser les travaux au plus tôt...

Il est prévu de poursuivre cette disposition en 2026, en alourdissant les pénalités, mais aussi en prenant des mesures de voile permettant de mieux évaluer les surfaces réelles maximales.

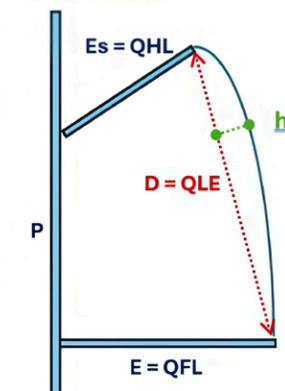
Voile bermudienne



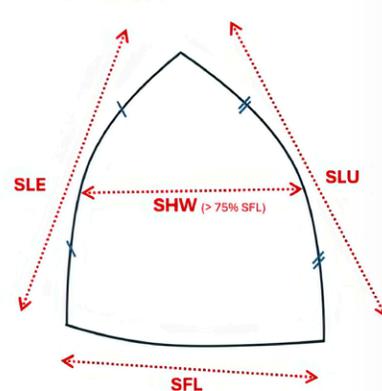
Voile d'avant



Voile aurique



Spinnaker



AG du CIM

Lancement de la saison 2025



L'Assemblée Générale du CIM s'est tenue le 4 avril 2025 au Yacht Club de Monaco avec la représentation de ses 17 membres (Fédérations de Voile, Yacht Clubs et Associations Nationales classiques) des 7 nations représentées: Espagne, France, Italie, Monaco, mais aussi Grèce, Malte et la Suisse...

Les principales décisions prises ont été:

- Approbation des modifications du règlement de jauge pour 2025 et d'une version consolidée
- Validation des orientations du règlement de jauge pour 2026-2029, qui doit être publié en octobre 2025
- CIM Classic Yacht Trophy: remise des

prix 2024 lors des Voiles d'Antibes –

- Notice du Trophée 2025 publiée
- Poursuite de l'utilisation des pavillons de classe CIM et du tracking eStela
- Préparation du centenaire du CIM en 2026...



Bienvenue aux «JEC» (Jeunes Equipiers Classiques)



Ce n'est pas un scoop, la moyenne d'âge des acteurs des régates classiques est plutôt... élevée! Surtout chez les armateurs!

Heureusement, bon nombre de nos équipiers sont jeunes et particulièrement enthousiastes de pouvoir naviguer (... et régater!) sur nos bateaux classiques. Ils sont au taquet sur les lignes de départ et bons chanteurs lors des dîners d'équipages et font entendre leur voix pour le plus grand bonheur de tous!

À l'instar de nos amis de l'Atlantique et la Coupe des Midships organisée par le YCC de La Rochelle (qui réunit chaque année plus de 60 étudiants de « grandes » écoles), l'AFYT, lors de son assemblée générale d'octobre 2024, a lancé le projet « JEC », Jeunes Equipiers Classiques.

Ce projet, piloté par notre Commission Spéciale Événements (Charlotte Franquet, Renaud Godard et Jean-Christophe Bernard) se

concrétise dès la première régata de l'année, fin avril lors des Dames de St-Tropez.

- Plusieurs armateurs ont accepté d'embarquer nos étudiants sur leurs bateaux notamment Tuiga, (& Argynne) pour les Dames de St-Tropez et Nagaina pour les voiles de Cassis
- 4 écoles ont répondu favorablement.

Nous en avons retenu 2: Seatech de Toulon et Centrale de Marseille.

Une vingtaine d'étudiants seront répartis en 4 équipes: 3 équipes de l'école Seatech et une équipe de Centrale Marseille.

C'est ainsi que, lors de 4 événements du circuit AFYT, il y aura:

- une équipe (féminine) de Seatech pour Les Dames de St-Tropez, et cette même équipe (féminine) de Seatech participera aux Voiles de Cassis,
 - deux autres équipes de Seatech participeront aux Voiles d'Antibes
 - enfin une équipe de Centrale Marseille pour les Voiles de St-Tropez fin septembre en clôture de la saison
- Ces étudiants ne seront pas de

simples passagers, la plupart sont des « voileux » aguerris, habitués aux grandes courses telles que le Spi Dauphine.

Notre ambition est non seulement de faire découvrir et partager cet univers des régates des « yachts classiques », mais également d'insuffler, lors de ces événements, un état d'esprit festif, l'énergie créative des jeunes générations.

Les équipiers du JEC proposeront également à terre des animations festives ou culturelles, en coordination, bien entendu, avec les comités d'organisations de chaque événement.

Avec le JEC, l'AFYT espère pouvoir développer des échanges fructueux entre la génération des armateurs et celle de jeunes équipiers, souvent plus tentés par les bateaux modernes et les sports de glisse mais susceptibles, nous en sommes sûrs, de tomber sous le charme de nos chers et magnifiques bateaux classiques.





LE YACHT CLUB CLASSIQUE A 20 ANS CETTE ANNÉE

Depuis 20 ans, ses présidents, ses armateurs, ses équipiers, ses bénévoles amoureux de bordés en bois, de ponts en teck, de quilles longues, de roofs vernis organisent des régates et des rassemblements et font rayonner le yachting patrimonial sur la côte ouest.

Avec nos clubs alliés, de La Rochelle à Dartmouth en passant par Le Bono, Port-Louis, Bénodet, notre édition spéciale 2025 du **Challenge Classique Manche-Atlantique (CCMA)** mettra à l'honneur les voiliers du club pour célébrer cet anniversaire et partager notre passion.

Au programme: cocktails offerts aux participants, parades nautiques, quiz ou concours d'élégance. Un prix spécial « 20 ans » récompensera un voilier à chaque escale et une boutique éphémère proposera une collection dédiée. Chaque club-hôte

recevra un cadeau symbole de cet anniversaire.

Les événements phares de cette saison seront :

L'Armada qui partira de l'Aber Wrac'h le 1er juillet, direction Dartmouth en passant par Cherbourg, magnifique croisière pour découvrir Alderney (Aurigny) et la côte sud anglaise.

La Coupe des 20 ans qui commencera le 15 juillet à Dartmouth et mettra le cap vers La Baule pour rejoindre la fameuse régata des *Voiles de Légende*. Une étape sera organisée à Camaret/Brest avec un dîner au célèbre Chantier du Guip. Une cérémonie avec remise des prix est prévue à l'arrivée au Yacht Club de La Baule, où le gagnant soulèvera la *Coupe des 20 ans* du Yacht Club Classique.

Et en août, les festivités et événements sur l'eau se poursuivront avec la **Noirmoutier Classic** et la **Coupe des 2 phares**, direction

La Rochelle, qui clôturera ce 20e anniversaire avec une magnifique parade pour cette saison symbolique.

Grâce au soutien de nos partenaires et l'énergie de nos membres, ce 20e anniversaire sera une belle illustration de l'esprit du club : Partager, Préserver, Naviguer et Transmettre.

Catherine MARUCHITCH
Vice-présidente



L'association du Yacht Club Classique, fondée en 2005, est un groupement de personnes physiques et morales dont le but est d'encourager la conservation, la recherche et la mise en mouvement du patrimoine maritime des yachts classiques sous toutes leurs formes.

Welcome to Cariad

Bref historique

Cariad est un mot gallois signifiant « bien-aimé ». Il a été construit en 1896 par Summers & Payne à Southampton, en Angleterre, pour Lord Dunraven. *Cariad* a remporté la Coupe Vasco De Gama de Lisbonne à Bombay en 1898, rendant le trophée au Royal Yacht Squadron. C'est le plus grand et le plus ancien Ketch aurique au monde aujourd'hui.

Il a subi de nombreuses restaurations sous 13 propriétaires différents. Les récents travaux de rénovation sont les plus complets, le propriétaire actuel ayant restauré *Cariad* pour lui redonner sa gloire d'antan et son état de navigation.

Spécifications du navire

Nom du navire Cariad

Registre Royal Thames Yacht Club

Type de navire Aurique à voile auxiliaire / ketch à hunier.

Longueur hors tout 36,00 m,

Longueur sur le pont 32,30 m

Longueur à la flottaison 24,70 m

Largeur 5,64 m

Tirant d'eau 3,66 m

Déplacement 126 tonnes

Matériau de la coque membrures en acier et bordées en bois.

Lest extérieur 30 tonnes de plomb. 20 boulons de quille en bronze x 40 mm de diamètre.

Concepteur A.E. Payne

Construit Summers and Payne, Southampton UK en 1896.

Moteur diesel marin Gardner 8LXB. 240 CV. Heures moteur 271.

Nombre d'équipiers et de passagers 11



Brèves de pontons

Dîner des 30 ans de l'AFYT et des 30 ans des Voiles d'Antibes

Les Voiles d'Antibes, (qui fêtent eux aussi leurs 30 ans!) ont gentiment accepté de célébrer nos anniversaires lors d'un dîner commun, ouvert à tous les équipages des bateaux présents, Ce dîner aura lieu le jeudi 5 juin 2025, le premier jour des régates.



Meeting Point AFYT

Nouveauté! Un « Meeting Point AFYT » sera présent sur chaque site des régates du circuit. Il sera composé d'une table, chaises, panneau d'informations, pavillon, etc., et la présence d'un membre de l'AFYT. Son rôle: point de rencontre de tous. Pour se retrouver facilement (équipiers, armateurs, groupies...) et pour d'éventuels d'apéros spontanés ou autres initiatives...



Programme 2025

DAMES DE
SAINT-TROPEZ
Saint-Tropez
25-27 AVRIL



LES VOILES
DE CASSIS
Cassis
23-25 MAI



LES VOILES
D'ANTIBES
Antibes
4-8 JUIN



PORQUEROLLE'S
CLASSIC
Porquerolles
12-15 JUIN



COUPE DE PRINTEMPS
DU YCF
Porquerolles-Sanary-Marseille
16 ET 18 JUIN



VOILES DU
VIEUX PORT
Marseille
20-22 JUIN



TROPHEE BAILLI
DE SUFFREN
St-Tropez - Malte
28 JUIN-13 JUILLET



CORSICA
CLASSIC
Corse
21-29 AOÛT



REGATES
ROYALES
Cannes
22-27 SEPTEMBRE



COUPE D'AUTOMNE
DU YCF
Cannes - St. Tropez
28 SEPTEMBRE



LES VOILES DE
SAINT-TROPEZ
Saint-Tropez
29 SEPT-4 OCT



Sans oublier

Défi Pourquoi Pas Porquerolles-Ajaccio du 3 au 6 avril 2025

Sanaryenne Classique Sanary du 8 au 11 mai 2025

Rassemblement de Sanary du 23 au 31 août 2025

Monaco Classic Week (hors AFYT) du 10 au 14 Septembre 2025

Rassemblement de Hyères du 9 au 12 octobre 2025



Newsletter de l'AFYT

Directeur de la publication : Frédéric BERTHOZ

Responsable de la rédaction : Francis van de VELDE

Contact : fj.vandevelde@gmail.com

Ont participé à ce numéro : Roger GIBERT, Renaud GODARD,
William BOREL, Charlotte FRANQUET, FFV, Gwenhaël Le BOULAY

Réalisation graphique : Studio Zen / PIERICK JEANNOTOT

Photos : Pierrick JEANNOTOT, AFYT, DR.



Association Française des Yachts de Tradition

41 avenue Foch - 75116 Paris

www.afyt.fr

godhard@free.fr



AFYT Newsletter

Mai 2025 - Numéro 2