

La Tradition de Morges

1^{ère} édition

02-03 juillet 2022



LISTE DES BATEAUX:

- | | | |
|----------------------|--------------------|------------------------|
| 1. Miranda | 18. Phoebus | 35. Astrée |
| 2. Fra Diavolo | 19. Don Ranudo 2 | 36. Calypso |
| 3. Pierre de Lune | 20. Calliope | 37. Apache |
| 4. Lo Tein Que Leque | 21. Maïca | 38. Beausobre |
| 5. L'Embuscade | 22. Twärwind | 39. Éole IV |
| 6. La Mayon | 23. Saga | 40. Grigron II |
| 7. Bellagioia III | 24. Triplepatte | 41. Mrs Jones |
| 8. Odin | 25. Tystie | 42. Ondée |
| 9. Phoenix | 26. Edith Ann | 43. Patience |
| 10. Mojo | 27. Janoa | 44. Pégase |
| 11. Ti | 28. Nana | 45. Revanche |
| 12. Fidelis | 29. Dulcinea | 46. Topaze |
| 13. Moby Dick | 30. Cinderella | 47. Vinh Long II |
| 14. Ibis | 31. Jehol | 48. La Chatte de Perse |
| 15. Flying Lady | 32. Debby Corretin | 49. Alboran |
| 16. Einepyk | 33. Berk | 50. Jacques-Edouard |
| 17. Foulque | 34. Aude | 51. Cicogne |

La Tradition de Morges[®]

MIRANDA

INFORMATIONS GÉNÉRALES:

Type:	55 m ² suédois
Numéro de voile:	n. c.
Matériau principal:	Acajou
Architecte:	n. c.
Constructeur:	Gustaf Schüssler
Année de construction:	1912
Port d'attache:	Sciez sur Léman
Lieu de construction:	Gamleby (Suède)
Propriétaire actuel:	Sylvain Redureau



HISTORIQUE:

Construite en 1912 sous le nom de «TRIO» pour les JO de Stockholm de la même année. Elle finira 5e de sa série. Jauge de 1907, raison pour laquelle «Miranda» ne fait que 12 m contre 15 m pour les jauges 1920.

Sauvée de la destruction et complètement restaurée entre 1985 et 1990 par Henrik Widstrand à Stockholm. Elle est finalement arrivée sur le lac Léman en novembre 2021.



INFORMATIONS TECHNIQUES

Longueur:	11,98 m	Longueur à la flottaison:	9,5 m
Largeur hors-tout:	2,49 m	Tirant d'eau:	1,90 m
Hauteur du mât:	12 m	Type de gréement:	Aurique
Déplacement (kg):	4,2 t	Motorisation:	n. c.

La Tradition de Morges[®]

FRA DIAVOLO

INFORMATIONS GÉNÉRALES:

Type:	20 m ² Encouragement
Numéro de voile:	E4
Matériau principal:	Acajou/sapin/chêne
Architecte:	n. c.
Constructeur:	n. c.
Année de construction:	1925
Port d'attache:	Saint-Prex
Lieu de construction:	Suisse
Propriétaire actuel:	Claude Laffely



HISTORIQUE:

Le gréement d'origine était aurique et fut remplacé en 1957 par un gréement Marconi. Le bateau était de puis 1971 en cale sèche et il a retrouvé l'eau en 2002.

Il y a eu trois rénovations, en 2003, 2011 et 2022. Bien que d'assez grande taille, ce bateau est un dérivateur et n'a qu'une dérive de 30 kg environ. Les voiles sont en coton d'Égypte.

INFORMATIONS TECHNIQUES

Longueur:	6 m	Longueur à la flottaison:	n. c.
Largeur hors-tout:	1,8 m	Tirant d'eau:	n. c.
Hauteur du mât:	9 m	Type de gréement:	Marconi
Déplacement:	280 kg	Motorisation:	n. c.



UNE ANECDOTE À PROPOS DU BATEAU:

Le bateau a été reçu de la famille de M. René Rogier, dit « Tibert ».

Il a chaviré deux fois et ce n'était pas drôle! Mais au moins, il ne coule pas!

La Tradition de Morges

PIERRE DE LUNE

INFORMATIONS GÉNÉRALES:

Type:	Goélette à wishbone
Numéro de voile:	n. c.
Matériau principal:	Bois/Béton
Architecte:	Jean Schmidt
Constructeur:	Frères Schmidt
Année de construction:	1996
Port d'attache:	Port noir (Genève)
Lieu de construction:	Les Seillière (Genève)
Propriétaire actuel:	Gilbert Berdoz



HISTORIQUE:

En l'année 1996, la goélette « Pierre de Lune » fut mise à l'eau après 17 ans de construction d'efforts et de ténacités des deux frères Jean et Daniel Schmidt qui ont avec l'aide de leurs familles réussi ce merveilleux travail de longue haleine.

Élaborée et construite dans un hangar au fond du canton de Genève au lieu dit « les Seillières », cette goélette en ferrociment, matériaux prisés dans les années 50 pour sa faisabilité et son rapport qualité-prix pour des coques supérieures à 10 mètres de longueur.

Le but était, à terme, de partir en mer pour une durée indéterminée à l'heure de la retraite venue. Mais la maladie emporta l'un des deux frères, avant la fin de la construction. Ce départ prématuré fut la fin d'un espoir de partir; la famille chercha alors quelqu'un qui pourrait continuer ce projet d'envergure qu'un tel

voilier représente. Ainsi, Gilbert Berdoz, alors peintre-décorateur de plateaux à la TSR, croisa leur chemin et par des circonstances inexplicables, de ce bateau inachevé ce sent attiré. Il dégagait déjà toute une histoire de vécu et se porta acquéreur de « Pierre de Lune ».

Entouré d'amis qui devinrent aussi des passionnés devant tout le travail déjà effectué. Tous ensemble, ils finirent de construire « Pierre de lune », ce beau mariage entre pierre, bois et fer!

Le bateau est à l'heure actuelle une unité unique sur le lac, tant par sa taille, son gréement en goélette à wishbone, et sa décoration intérieure hors du commun.

Avec ses voiles ocre-rouge, vous l'apercevrez de loin, sillonner nos eaux lémaniques.

INFORMATIONS TECHNIQUES

Longueur:	18 m	Longueur à la flottaison:	14,5 m
Largeur hors-tout:	4,05 m	Tirant d'eau:	1,95 m
Hauteur du mât:	15 m	Type de gréement:	Marconi
Déplacement:	18 t	Motorisation:	n. c.



UNE ANECDOTE À PROPOS DU BATEAU:

Malgré sa taille, son poids et ses 5 voiles c'est un bateau qui peut être manœuvrant en solo. En participant à la plupart des manifestations et réunions portuaires, Pierre de lune est devenu une image emblématique.

Ce qui ne nous empêche pas de nous retrouver à 1 mètre de la terrasse du restaurant du PORT de Nernier en faisant une mauvaise manœuvre.

La Tradition de Morges[®]

LO TEIN QUE LEQUE

INFORMATIONS GÉNÉRALES:

Type:	Canot à dérive Amiguet
Numéro de voile:	n. c.
Matériau principal:	Acajou
Architecte:	Alfred Amiguet
Constructeur:	Alfred Amiguet
Année de construction:	1943
Port d'attache:	Port du Petit Bois (Morges)
Lieu de construction:	Saint Gingolph
Propriétaire actuel:	Maire-Claude Jaquinet



HISTORIQUE:

Pendant la guerre, les sévères restrictions d'essence sont à l'origine du regain d'intérêt pour la voile et la rame. M. Amiguet fit l'étude d'un canot à dérive pour un client lausannois qui désirait un bateau de bonne qualité vélique et efficace à l'aviron.

Une fois construit, ce canot donna tellement satisfaction à son propriétaire que d'autres amateurs commandèrent le même.

Finalement 32 canots furent construits dans les années 40. Le nom de «Grèbe» qu'avait reçu le prototype devint le nom de la série qui malheureusement n'a pas été reconnue par l'U.S.Y, aucun règlement de jauge n'ayant été rédigée.



INFORMATIONS TECHNIQUES

Longueur:	5,5 m	Longueur à la flottaison:	n. c.
Largeur hors-tout:	1,65 m	Tirant d'eau:	dérive
Hauteur du mât:	7 m	Type de gréement:	Marconi
Déplacement:	n. c.	Motorisation:	n. c.

UNE ANECDOTE À PROPOS DU BATEAU:

«Lo Tein que leque» a reçu une distinction du prix du patrimoine naval sur le Léman (Fondation Bolle) en 2021.

Son nom, bien qu'à forte consonance bretonne, est emprunté au patois vaudois et signifie «le Temps qui glisse»

La Tradition de Morges

L'EMBUSCADE

INFORMATIONS GÉNÉRALES:

Type:	Prototype
Numéro de voile:	Z34
Matériau principal:	Chêne
Architecte:	Chantier Muller (Spiez)
Constructeur:	Chantier Muller (Spiez)
Année de construction:	1941
Port d'attache:	Port du Petit Bois (Morges)
Lieu de construction:	Spiez
Propriétaire actuel:	Thomas Jaquinet



HISTORIQUE:

Construit en 1941 sur les bords du lac de Thoune, ce prototype est baptisé Eole. Il devient la propriété de Thomas et Bastien Jaquinet en 2003. Les nouveaux propriétaires se lancent alors dans une restauration conséquente: cabine, cockpit et intérieur refaits entièrement.

Une mise au concours auprès des amis est organisée afin de lui trouver un nouveau nom. Ce sera «L'Embuscade» et ça lui va comme un gant!

En 2012, l'accastillage est repensé et amélioré.

Palmarès de l'Embuscade:

- | | |
|-----------------------------------|-------------------------|
| • Classique de Sciez (2013) | Tre place |
| • Défis de Nernier (2013) | Prix du Fair-Play |
| • Régate des Vieux Bateaux (2014) | Prix de la Persévérance |
| • Classement de saison CNT (2014) | Première coque en bois |



INFORMATIONS TECHNIQUES

Longueur:	8,25 m	Longueur à la flottaison:	n. c.
Largeur hors-tout:	2,15 m	Tirant d'eau:	1,4 m
Hauteur du mât:	11,4 m	Type de gréement:	Marconi
Déplacement:	2,6 t	Motorisation:	n. c.

UNE ANECDOTE À PROPOS DU BATEAU:

À fond de collier, après une belle régata (Vieux Bateaux), l'Embuscade, sans s'essouffler, rentre au port de La Tour-de-Peilz. Nos amis de la Vaudoise, harassés par la tâche, après toute cette flotte, amorcent une manœuvre d'amarrage. Sans moteur, plein d'ardeur, notre équipage pointe son nez un peu trop pile à l'heure.

Le brave Patron du Brick se débattant en marche arrière et voyant déjà « Chère Mobilière... » entend notre Capitaine hurler à son équipier « Tais-toi et rame! » L'abordage est évité de justesse! Après moult excuses, le légendaire Whisky Time fut ouvert à bord de la Vaudoise.

La Tradition de Morges

LA MAYON

INFORMATIONS GÉNÉRALES:

Type:	8.5 S.I
Numéro de voile:	Z-8
Matériau principal:	Acajou
Architecte:	Portier
Constructeur:	Portier
Année de construction:	1920
Port d'attache:	Taillecou (St-Prex)
Lieu de construction:	Meilen (Zurich)
Propriétaire actuel:	Bernard Lavanchy



HISTORIQUE:

La Mayon a été construite sur le lac de Zurich à Meilen en 1920. Nous ne savons pas qui sont les premiers propriétaires. La Mayon a été achetée par le grand-père Gaussan en 1944. Ancrée au port de Clarens, sa place se trouvait au plus près de l'île Salagnon.

Chaque hiver, Louis Gaussan, dit Loulou, bricolait le bateau à la maison. Il lui remettait une nouvelle toile de pont. Louis Gaussan devint représentant de la voilerie Ratsey, un job qui lui permit de refaire la garde-robe du bateau, passant du coton au dacron.

1950: Pris mât bois + 24 voiles de coton d'un 6 m à Schneider qui à coulé sur les cailloux à Pully. Pose d'un beaupré + nouvelle bôme construite par Chevalley

1963: Spi en soie, nouveau mât en alu avec échelle + nouvelle voiles Ratsey, ancien mat donné à Turini qui a péti 1 année après.

- 1964: Début des régates, 3e au Bol d'or et 1er cruiser
- 1965: Refais un pont à neuf à Faoug (région d'Avancges)
- 1973: Vente de La Mayon au lac des 4 cantons à Brunnen
- 1975: Rachat du bateau par Yves et Kathy. Refonte complète chez Gazus
- 1978-79: Nouvelle cabine, car la famille va s'agrandir d'un petit garçon Gil, nouveau mât (ancien mât de Dellacasa).
- 1984: La Mayon a été vendue à Bernard Lavanchy, dit Bel-œil.
- 1988-89: Bel-œil l'a regréé à l'ancienne (grément Houari). Et lui a fait un pont en lame de teck. Plusieurs rénovations ont eu lieu depuis les années nonante (changement de courbes, bordées, rénovation de la cabine et du pont, etc.)



INFORMATIONS TECHNIQUES

Longueur:	8,5 m	Longueur à la flottaison:	5,25 m
Largeur hors-tout:	2,2 m	Tirant d'eau:	1,25 m
Hauteur du mât:	10 m	Type de gréement:	Marconi
Déplacement:	2,4 t	Motorisation:	n. c.

UNE ANECDOTE À PROPOS DU BATEAU:

La Mayon = la Marie en Savoyard en hommage à Marie Favez, tenancière du bistrot du Locum (à côté de St.-Gingolf). Durant la guerre 39-45, Louis Gaussan allait ravitailler les pêcheurs du Locum en tabac + pâtes.

1948, contrebande de champagne, Louis Gaussan et ses copains allaient chercher du champagne en France avec le bateau pour le revendre à la boîte de nuit le Perroquet, à Paulo, père de Christian Favre. Puis ils dépensaient ce qu'ils avaient gagné au bar de la boîte avec les filles de compagnie.

La Tradition de Morges

BELLAGIOIA III

INFORMATIONS GÉNÉRALES:

Type:	Dinghy 12p
Numéro de voile:	SUI 3
Matériau principal:	Bois
Architecte:	Georges Cockshott
Constructeur:	Leopoldo Colombo
Année de construction:	2012
Port d'attache:	Morges
Lieu de construction:	Grandola ed Uniti CO Italie
Propriétaire actuel:	Frédéric de Rutté



HISTORIQUE:

Le Dinghy international 12' a été la première classe de voilier monotype olympique. Dériveur léger gréé en cat-boat, muni d'une voile au tiers à bôme (gréement de crevettier) très proche d'un gréement houari, il est encore pratiqué comme bateau de compétition et attire les amateurs de gréements traditionnels.

En raison de son succès, il fut choisi comme série olympique en Voile aux Jeux olympiques de 1920 en Belgique pour les régates à deux équipiers et en Voile aux Jeux olympiques de 1928 aux Pays-Bas comme dériveur en solitaire.

Comme solitaire, il fut précédé par le Monotype national en 1924 et suivi par le Snowbird en 1932, le monotype olympique Olympia Jolle en 1936, le Firefly en 1948 et le Finn en 1952 (toujours série olympique en 2012).

Les premiers championnats du monde de 12 pieds eurent lieu à Bruxelles en 1924.



INFORMATIONS TECHNIQUES

Longueur:	3,66 m	Longueur à la flottaison:	3,2 m
Largeur hors-tout:	1,42 m	Tirant d'eau:	0,5 m
Hauteur du mât:	4 m	Type de gréement:	Houari
Déplacement:	145 kg	Motorisation:	n. c.

UNE ANECDOTE À PROPOS DU BATEAU:

Quand en 1913 Georges Cockshott, amateur de dériveur, participe au concours de la Boat Racing Association pour la conception d'un dinghy (dériveur) de 12 pieds, il ne se doutait sûrement pas que des régates auraient lieu sur son bateau au xxie siècle.

Il faut dire que Cockshott a réussi un coup de maître, son petit bateau est suffisamment rapide, solide et pratique pour être utilisé comme annexe, petit canot à rame ou à moteur et comme voilier de régates.

Pour l'époque le succès est énorme, notamment en Hollande.

La Tradition de Morges[®]

ODIN

INFORMATIONS GÉNÉRALES:

Type:	15 suédois
Numéro de voile:	Z 34
Matériau principal:	Mélèze
Architecte:	Lundblad
Constructeur:	Lundblad
Année de construction:	1950
Port d'attache:	Vieux-Port (Morges)
Lieu de construction:	Linköping (Suède)
Propriétaire actuel:	Jacques Deglon



HISTORIQUE:

Construit en Suède, le bateau est arrivé à Morges par le train en 1971. Le gréement d'origine avait le haut du mât cintré et le pont latté.

Odin a participé au Bol d'Or en 1972 puis le gréement a été changé en un mât de jauge de 5,5 m.



INFORMATIONS TECHNIQUES

Longueur:	10,6 m	Longueur à la flottaison:	n. c.
Largeur hors-tout:	1,78 m	Tirant d'eau:	1,2 m
Hauteur du mât:	11,4 m	Type de gréement:	Houari
Déplacement:	1,4 t	Motorisation:	n. c.

UNE ANECDOTE À PROPOS DU BATEAU:

Après un Bol d'Or particulièrement éprouvant, mon équipage a décidé de rentrer en voiture. Seul à bord d'Odin, j'ai mis le cap sur Morges, mais très fatigué, à la hauteur de l'embouchure de l'Aubonne, je me suis endormi.

Sans m'en rendre compte, j'ai dû pousser sur la barre et le bateau s'est dirigé droit dans l'entrée du petit port. Heureusement, c'était un dimanche et de nombreuses personnes prenaient le soleil sur la plage. Leurs cris effrayés m'ont réveillé et j'ai juste eu le temps d'éviter les cailloux et d'opérer un demi-tour pour sauver le bateau.

La Tradition de Morges

PHOENIX

INFORMATIONS GÉNÉRALES:

Type:	voilier classique
Numéro de voile:	SUI 31
Matériau principal:	Acajou
Architecte:	Henri Copponex
Constructeur:	Georges Gangloff & Louis Plojoux
Année de construction:	1942
Port d'attache:	Petit Bois (Morges)
Lieu de construction:	Corsier Port (Genève)
Propriétaire actuel:	Christine Smith



HISTORIQUE:

Le LACUSTRE n° 31 a été construit en 1942 au chantier naval de Corsier Port pour J.-E. Bonna qui lui donna le nom «CARIBOU». Son port d'attache est mentionné dans la Liste des Voiliers du Léman de 1946 comme étant Corsier.

Il a ensuite été transféré sur le Lac de Zurich entre 1956 et 1963. Son propriétaire en 1953 fut K. Dolder du Segelclub Enge, ensuite W. Held en 1965. Puis il partit au Yachtclub Lindau sur le lac de Constance. Son propriétaire en 1968 fut Heinz Ellenrieder, puis en 1971 Johann Wellenhofer à Langenargen sur le Lac de Constance qui le renomma «JEANNETTE».

Il fut racheté en 1982 par Margot Vökle qui le transféra à Überlingen sur le lac de Constance. Elle fit entreprendre d'importants travaux de rénovation à la fin des années 80 par le constructeur de bateaux en bois Peter Schütte à Salem/Überlingen. Il s'occupa ensuite de l'entretien annuel jusqu'en 2012 où il entreprit à nouveau d'importants travaux de rénovation puis poursuivi l'entretien régulier jusqu'à l'hiver 2017/2018 où le bateau fut sorti de l'eau et mis en vente.

INFORMATIONS TECHNIQUES

Longueur:	9,5 m	Longueur à la flottaison:	6,5 m
Largeur hors-tout:	1,8 m	Tirant d'eau:	1,2 m
Hauteur du mât:	8,3 m	Type de gréement:	Sloop bermudien
Déplacement:	1,7 t	Motorisation:	n. c.



UNE ANECDOTE À PROPOS DU BATEAU:

PHOENIX a été choisi en un instant éclair. Je n'étais pas motivée à me présenter avec un lacustre du nom «JEANNETTE» après 16 ans à naviguer un bordé classique du nom de «La Belle Poule». Je cherchais donc un nom plus masculin se rapprochant de son premier nom qu'était «CARIBOU».

En rentrant le soir même de la mise à l'eau, j'ai réussi à contourner un énorme embouteillage sur l'autoroute. En réalisant la chance d'y avoir échappé, j'ai eu une pensée pour La Belle Poule qui avait dû être brûlée ayant été contaminée par la pourriture carrée. Il m'est alors apparu le nom de PHOENIX qui renaît de ses cendres.

La Tradition de Morges[®]

MOJO

INFORMATIONS GÉNÉRALES:

Type:	Dinghy 12 pieds
Numéro de voile:	SUI 12
Matériau principal:	Bois
Architecte:	George Cockshott
Constructeur:	Ernesto Riva
Année de construction:	2012
Port d'attache:	n. c.
Lieu de construction:	Italie
Propriétaire actuel:	Jacques Dessiex



INFORMATIONS TECHNIQUES

Longueur:	3,6 m	Longueur à la flottaison:	n. c.
Largeur hors-tout:	n. c.	Tirant d'eau:	n. c.
Hauteur du mât:	n. c.	Type de gréement:	À livarde
Déplacement:	n. c.	Motorisation:	n. c.

La Tradition de Morges[®]

11'

INFORMATIONS GÉNÉRALES:

Type:	Dinghy 12 pieds
Numéro de voile:	SUI 12
Matériau principal:	Bois
Architecte:	George Cockshott
Constructeur:	Ernesto Riva
Année de construction:	2012
Port d'attache:	Rolle
Lieu de construction:	Italie
Propriétaire actuel:	Jacques Dessiex



HISTORIQUE:

Ce bateau a été commandé au chantier Colombo (IT) en 1998, par un italien qui pensait créer une école de voile. Cette dernière n'a jamais vu le jour, et jusqu'à ce que je l'achète en 2016, le bateau n'avait jamais vu l'eau.

Depuis ce jour, je me contrains à quelques sorties annuelles, parce qu'il paraît que c'est bon pour le bois et j'enlève de temps à autre des résidus du scotch qui tenait le papier bulle emballant encore les espars lors de mon acquisition.

INFORMATIONS TECHNIQUES

Longueur:	3,6 m	Longueur à la flottaison:	n. c.
Largeur hors-tout:	1,45 m	Tirant d'eau:	92 cm
Hauteur du mât:	3,9 m	Type de gréement:	n. c.
Déplacement:	150 kg	Motorisation:	n. c.



UNE ANECDOTE À PROPOS DU BATEAU:

Si le Dinghy 12' est chargé d'histoire (je vous renvoie à l'excellent livre de Steve Crook, vous trouverez peut-être l'auteur sur un ponton ce week-end), le mien n'en a pas tant que ça. Mais qui sait, cet événement morgien verra peut-être la naissance de la première anecdote digne d'être relatée.

Si non, de ce que j'ai pu observer jusqu'ici sur ces adorables petites embarcations, c'est qu'on obtient un rapport taille du bateau/théories assez phénoménal, et ça fait sûrement partie de son charme!

La Tradition de Morges[®]

FIDELIS

INFORMATIONS GÉNÉRALES:

Type:	Barquette marseillaise
Numéro de voile:	-
Matériau principal:	Acajou moulé 3 plis
Architecte:	n. c.
Constructeur:	Marc Wuilliomenet
Année de construction:	2009 (plan de 1958)
Port d'attache:	Port du Château (Morges)
Lieu de construction:	Saint-Raphaël
Propriétaire actuel:	Yves Rattaz



HISTORIQUE:

Fidelis, de type Pointu ou Barquette marseillaise, de son premier nom «Les bons amis», fut construit en 1958 au chantier naval Ruoppolo, à Marseille, en bordés, selon la méthode du gabarit Saint-Joseph.

Ayant son port d'attache dans le port de Saint-Tropez, il participe à diverses régates dont celles du critérium Vela Latina réunissant des gréements latins de Méditerranée.

En 2004, après des travaux de restauration importants, Fidelis est mis en vente puis est acquis par Yves Rattaz qui le déplace sur le Léman.

Sans plus tard, en raison de procédés de restauration peu opportuns réalisés par l'ancien propriétaire, il est constaté de lourds dégâts de structure et une importante pourriture aux bordés, quille et étrave.

Sur les conseils de Jean-Philippe Mayerat, constructeur de bateaux à Rolle, Yves Rattaz doit se résigner à se séparer de son bateau.

Après avoir rencontré Marc Wuilliomenet, constructeur naval établi à Saint-Raphaël, Yves se décide de faire reconstruire le pointu avec une coque en bois moulé, plus adaptée à une embarcation entreposée principalement à terre, et de l'équiper du gréement récupéré sur son ancien bateau.

C'est ainsi qu'un nouveau Fidelis est lancé sur les eaux lémaniques en décembre 2009. Il partage dès lors son port d'attache entre Buchillon et Morges.

Il participe à des rassemblements de bateaux de tradition à Morges et Rolle et a l'occasion de retourner occasionnellement en Méditerranée pour s'y confronter à ses frères pointus lors de régates à St.-Tropez et Sanary.



INFORMATIONS TECHNIQUES

Longueur:	8 m	Longueur à la flottaison:	6 m
Largeur hors-tout:	2,3 m	Tirant d'eau:	n. c.
Hauteur du mât:	7,5 m	Type de gréement:	n. c.
Déplacement:	950 kg	Motorisation:	n. c.

La Tradition de Morges[®]

MOBY DICK

INFORMATIONS GÉNÉRALES:

Type:	Vouga Cruiser
Numéro de voile:	Vouga
Matériau principal:	Acajou
Architecte:	Max Vouga
Constructeur:	Max Vouga
Année de construction:	1961
Port d'attache:	Baie de l'Église (Morges)
Lieu de construction:	Versoix
Propriétaire actuel:	John De Bellis & Claire Martinet



HISTORIQUE:

«Le Vouga Cruiser "Moby Dick" a été construit au début des années 60 et mis à l'eau en 1961 par Max Vouga à Versoix dans son chantier naval. Max Vouga en avait élaboré et construit 3 sur les mêmes plans: Le Moby Dick, Le Magnifique (actuellement au Port de Coudraie à Sciez) et un troisième sans cabine qui aurait migré à Genève.

Il a longtemps appartenu à la famille Favre (Jean-Pierre Sénior puis Jean-Pierre Junior) et a passé par plusieurs chantiers navals pour des révisions, dont le Chantier de l'Abordage à Pully et le Chantier naval Birbaum & Fils à Denges.

Claire Martinet et John de Bellis le reprennent en août 2017 au Chantier Birbaum où il était à ce moment-là en attente d'une reprise et d'une rénovation après avoir passé 5 ans sur une remorque. L'allure de ce bateau et ses bordés classiques leur ont immédiatement plu.

Conscients de l'ampleur des travaux nécessaires, et n'étant pas du métier, ils ont décidé, au moment de l'acquérir, d'entamer la restauration directement au chantier, afin de bénéficier des conseils et de l'aide non négligeable qu'on pouvait leur y apporter. En 2019, Moby Dick, après 2 ans de restauration amateur, a reçu une mention lors de la remise du Prix du Patrimoine naval sur le Léman.»



INFORMATIONS TECHNIQUES

Longueur:	9,2 m	Longueur à la flottaison:	8,5 m
Largeur hors-tout:	2,8 m	Tirant d'eau:	1,1 m
Hauteur du mât:	11 m	Type de gréement:	Marconi
Déplacement:	3,6 t	Motorisation:	n. c.

UNE ANECDOTE À PROPOS DU BATEAU:

Moby Dick est fréquemment nommé «bateau cuisine» par les compères du lac. Que ce soit au chantier pendant les 2 ans de rénovation, les hivers depuis pour des travaux d'entretien, ou sur le Léman en croisière, Moby Dick est un lieu de rendez-vous pour tous les bons vivants.

Sa grande cabine, son cockpit accueillant et son aménagement frigorifique adéquat permettent à toutes et tous de profiter de l'apéro par n'importe quelle météo et partout! Il n'est sans doute pas un concurrent redoutable en régate, mais se rattrape lorsqu'il s'agit de passer du bon temps.

La Tradition de Morges[®]

IBIS

INFORMATIONS GÉNÉRALES:

Type:	6,5 SI classique
Numéro de voile:	SUI 89
Matériau principal:	Bois exotique
Architecte:	Joseph Guédon
Constructeur:	Oester
Année de construction:	1921
Port d'attache:	Moratel (Cully)
Lieu de construction:	Rolle
Propriétaire actuel:	Michael Stürtzenhofecker



HISTORIQUE:

Ce bateau de 1921 n'a pas navigué depuis 1970 jusqu'à sa rénovation finie en 1997. Il a été entreposé dans le grenier du chantier naval Sartorio à Mies. Sa coque était délestée et sans quille. En 1994, Jean Personeni, pêcheur nostalgique des 6 min 50 s, décida de le rénover chez Sartorio.

Il fallut reconstituer la quille et dessiner le moule pour y couler le lest, dessiné par Noël Charmillot, propriétaire lui-même d'un Sister-Ship. L'Ibis participa à la régates des Vieux Bateaux à La Tour-de-Peilz en 1997 et gagna le prix de la meilleure restauration.



INFORMATIONS TECHNIQUES

Longueur:	6,5 m	Longueur à la flottaison:	5,7 m
Largeur hors-tout:	1,8 m	Tirant d'eau:	1 m
Hauteur du mât:	12,5 m	Type de gréement:	Marconi
Déplacement:	1,2 t	Motorisation:	n. c.

UNE ANECDOTE À PROPOS DU BATEAU:

Après les Vieux Bateaux de 97, Ibis est resté à terre chez Sartorio pendant que j'y étais apprenti. Je l'ai acquis en 2012 au profit d'une opportunité de place à Cully. Il n'avait pas bonne réputation, mais Noël Charmillot, qui m'a appris à naviguer, était convaincu de son potentiel. J'ai fait une grosse rénovation commencée en 2015.

J'ai récupéré le mât de la Marquise (6 min 50 s S.I.), et l'ai adapté. J'ai déplacé le centre de voilure, j'ai refait le lest, un nouveau safran et le pont. Mon objectif était d'être au départ du Bol d'Or Mirabaud en 2021, pour les 100 ans du bateau. Ibis à remporter le Bol en classe 3, avec Max Gilliéron, Célien Devaux et moi! Un bel hommage au voilier centenaire.

La Tradition de Morges[®]

FLYING LADY

INFORMATIONS GÉNÉRALES:

Type:	Lacustre
Numéro de voile:	120
Matériau principal:	Bois
Architecte:	H. Copponez
Constructeur:	n. c.
Année de construction:	1969
Port d'attache:	Corsier-Port
Lieu de construction:	Rapperswil (SG)
Propriétaire actuel:	Willy Wettstein



HISTORIQUE:

Le bateau a été construit en 1969 chez un chantier naval, Corsier-Port. Déjà après un an, le propriétaire était forcé de se décider entre sa femme et son bateau: Marianka. Alors, le bateau a déménagé sur le lac de Zurich.

Ici il a changé son nom à quoique le prochain propriétaire ait de nouveau changé le nom. Maintenant c'est Flying Lady.

Depuis 39 ans, le Flying Lady est à nous.



INFORMATIONS TECHNIQUES

Longueur:	9,5 m	Longueur à la flottaison:	6,5 m
Largeur hors-tout:	1,8 m	Tirant d'eau:	1,2 m
Hauteur du mât:	11,2 m	Type de gréement:	n. c.
Déplacement:	1,7 t	Motorisation:	n. c.

La Tradition de Morges[®]

EINEPYK

INFORMATIONS GÉNÉRALES:

Type:	Dériveur de course
Numéro de voile:	SUI 4
Matériau principal:	Bois
Architecte:	George Cockshott
Constructeur:	G. De Vries Lentsch
Année de construction:	1943
Port d'attache:	Neuhaus (lac de Thoune)
Lieu de construction:	Nieuwendam (NL)
Propriétaire actuel:	Steve Crook



HISTORIQUE:

Quand en 1913 Georges Cockshott, amateur de dériveur, participe au concours de la Boat Racing Association pour la conception d'un dinghy (dériveur) de 12 pieds, il ne se doutait sûrement pas que des régates auraient lieu sur son bateau plus de 100 ans plus tard.

Le Dinghy a été le premier petit bateau à obtenir le statut « international » et a été choisi comme série olympique pour les Jeux de 1920 en Belgique et en 1928 aux Pays-Bas.



INFORMATIONS TECHNIQUES

Longueur:	3,7 m	Longueur à la flottaison:	3,7 m
Largeur hors-tout:	n. c.	Tirant d'eau:	n. c.
Hauteur du mât:	n. c.	Type de gréement:	Standing Lug
Déplacement:	n. c.	Motorisation:	n. c.

UNE ANECDOTE À PROPOS DU BATEAU:

Le nom Einepyk est un mot frison qui signifie « petit caneton ».

Einepyk a remporté les championnats nationaux néerlandais en 1982 et navigué par Leen de Goederen.

Entre 2009 et 2017, le bateau a navigué sur le Léman (port d'attache: Rolle).

Depuis 2009, elle a participé à des régates en Italie, en France, aux Pays-Bas, en Angleterre et en Autriche, et bien sûr, sur les lacs de Suisse

La Tradition de Morges[®]

FOULQUE

INFORMATIONS GÉNÉRALES:

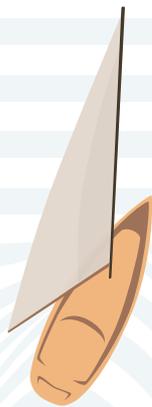
Type:	15 m SNS
Numéro de voile:	SUI 31
Matériau principal:	Bois massif
Architecte:	Amiguet
Constructeur:	Oester
Année de construction:	1944
Port d'attache:	Port de la Pichette
Lieu de construction:	Rolle
Propriétaire actuel:	Tom Casanova



HISTORIQUE:

Le bateau était amarré à Genève de 1944 à 1995. Il est arrivé en 1995 à la Pichette et a été sauvé du feu en 2016. Entre 2016 et 2018, plus de 800 h de travail ont été effectuées dessus.

Le bateau a été reconstruit à plus de la moitié tout en gardant l'esthétique originelle du bateau (bordés, varangues, membrures, quille, bois, mort, pont, mat, bombé.....).



INFORMATIONS TECHNIQUES

Longueur:	7 m	Longueur à la flottaison:	5 m
Largeur hors-tout:	1,7 m	Tirant d'eau:	1 m
Hauteur du mât:	8 m	Type de gréement:	Marconi
Déplacement:	1 t	Motorisation:	n. c.

UNE ANECDOTE À PROPOS DU BATEAU:

Le bateau ayant reçu une distinction de la fondation Bolle en 2019.

La Tradition de Morges[®]

PHOEBUS

INFORMATIONS GÉNÉRALES:

Type:	3 tonneaux (Godinet 1901)
Numéro de voile:	17
Matériau principal:	Acajou, chêne, acacias
Architecte:	Auguste Godinet
Constructeur:	Pouly et Jean-Paul Sartorio
Année de construction:	1903 (reconstruit en 1991)
Port d'attache:	Creux-de-Genthod (GE)
Lieu de construction:	Tannay
Propriétaire actuel:	Association Patrimoine du Léman



HISTORIQUE:

Dessiné par Auguste Godinet, pour Emille Belly et lui-même, construits chez Pouly à Genève et lancés en 1903, PHŒBUS, tout d'abord nommé poil-de-carotte, fut l'un des premiers 3 tonneaux (voilier de régate) construits selon la jauge Godinet modifiée en 1901.

En 1914, PHŒBUS, il appartenait à Georges et Louis Bessert qui exploitaient un chantier naval à Genève. Resté près de 50 ans en main de cette famille, il conserva son gréement de cotre houari d'origine.

Le propriétaire suivant le gréa en Marconi (voiles de 6mJ1) au début des années 1960 et lui ajouta un roof.

Bien qu'en mauvais état, et à 75 ans d'âge, il fut acheté en 1978 par un groupe d'amis qui tentèrent de le maintenir en état de naviguer.

Malgré leurs efforts, ils se rendirent à l'évidence que PHŒBUS, objet patrimonial, nécessitait une restauration lourde lui permettant de retrouver son gréement d'origine, et prirent l'initiative de fonder une Association pour sa sauvegarde.

C'est ainsi que, fin 1983, fut fondée l'Association Patrimoine du Léman (APL). Outre la reconstruction de Phœbus par le chantier naval Sartorio à Tannay, qui fut mis l'eau en juin 1991, l'APL a également pris une part très active à la sauvegarde des bateaux à vapeur et à roues de la CGN et à leur valorisation.

INFORMATIONS TECHNIQUES

Longueur:	11,3 m	Longueur à la flottaison:	9,5 m
Largeur hors-tout:	2,5 m	Tirant d'eau:	1,6 m
Hauteur du mât:	11 m	Type de gréement:	Houari
Déplacement:	3,2 t	Motorisation:	n. c.

ASSOCIATION PATRIMOINE DU LÉMAN

En devenant membre navigant de l'ASSOCIATION PATRIMOINE DU LÉMAN, www.patrimoine-leman.ch, il est possible de naviguer à son bord autant qu'on le souhaite pour une cotisation annuelle de CHF 200.— et de CHF 50.— pour les moins de 25 ans.

PHŒBUS peut naviguer plusieurs soirs par semaine ainsi que les week-ends du 10 avril au 10 octobre avec toujours à son bord un chef e bord compétent

La cotisation des membres de soutien de l'APL est de CHF 50.—

Le Port d'attache de PHŒBUS est la baie du Creux-de-Genthod à Genève.



La Tradition de Morges

DON RANUDO II

INFORMATIONS GÉNÉRALES:

Type:	Voilier de croisière lesté
Numéro de voile:	C 182
Matériau principal:	Mélèze
Architecte:	Henri Dervin
Constructeur:	Chantier naval Faul
Année de construction:	1933
Port d'attache:	Ouchy (Lausanne)
Lieu de construction:	Horgen (Zurich)
Propriétaire actuel:	Pierre Frey



HISTORIQUE:

La restauration du cotre Don Ranudo II a été réalisée par le chantier naval Gérald Birbaum, de juin 2011 à avril 2012

1. Avant même d'avoir dégagé les couches de peinture et les joints silicone entre les bordés, l'étrave a révélé un état très sérieux de dégradation. Réfection des élancements par la réalisation d'une allonge d'étrave en planches collées. C'est la mise en œuvre d'un motif classique en restauration (05.07.2011).
2. Après que l'été a été consacré au remplacement de nombre de bordés, membrures et varangues, la voûte arrière, à son tour révèle un état très dégradé (02.04.2012).
3. Remplacement des élancements arrière (16.09.11).
4. Imagetrompeuse, à l'heure apéritive, le 31 décembre, le constructeur de bateaux et l'heureux propriétaire examineront ce tableau arrière. Ils décident d'un commun accord que, tous comptes faits, le remplacement du tableau arrière s'imposait (16.12.11).

5. Avec pour conséquence, une impression de déjà vu pour commencer l'année (15.02.2012).
6. Le nouveau tableau est réalisé en bois moulé, couche par couche, sur place (14.02.12).
7. Le chantier doit gérer très minutieusement la dépose et le remplacement des bordés de la coque afin de garder la maîtrise de la forme du bateau (12.02.12).
8. À ce stade, on pense à tort que la fin du chantier est proche (23.02.12).
9. Or, il reste à refaire tous les joints entre les bordés, ils avaient été grossièrement enduits de mastic souple. Des centaines de mètres de creusement à la défonceuse vont permettre de poser un important flipot et de coller la coque (14.03.12).
10. La couche d'accrochage finit bien par annoncer la fin des travaux (13.04.12).



INFORMATIONS TECHNIQUES

Longueur:	11 m	Longueur à la flottaison:	8 m
Largeur hors-tout:	3 m	Tirant d'eau:	1,6 m
Hauteur du mât:	14 m	Type de gréement:	Cotre
Déplacement:	8 t	Motorisation:	n. c.

La Tradition de Morges[®]

CALLIOPE

INFORMATIONS GÉNÉRALES:

Type:	2 Tonneaux
Numéro de voile:	-
Matériau principal:	Acajou
Architecte:	Costaguta
Constructeur:	Costaguta
Année de construction:	1909
Port d'attache:	Rolle
Lieu de construction:	Voltri (Italie)
Propriétaire actuel:	Jean-Philippe Mayerat



HISTORIQUE:

Lancé en 1909 à Voltri près de Gênes (Italie), par le réputé chantier naval Costaguta, Calliope avait été commandée par Eugène Corte, membre de la Société Nautique de Genève. Il gagne la saison 1909 dans la série des 2 Tonneaux et le revend illico à Pictet de Rochemont qui le renomme Daphné.

En 1911, il passe en main de Monsieur Brière qui le renomme Hirondelle. Calliope a été rebaptisée de son nom d'origine après une importante restauration au chantier naval Mayerat à Rolle entre les années 2008 et 2009. L'objectif était de lui redonner sa longueur, son gréement et son allure d'origine.



INFORMATIONS TECHNIQUES

Longueur:	10 m	Longueur à la flottaison:	6,7 m
Largeur hors-tout:	2 m	Tirant d'eau:	1,4 m
Hauteur du mât:	10,5 m	Type de gréement:	Shoop
Déplacement:	2,3 t	Motorisation:	n. c.

UNE ANECDOTE À PROPOS DU BATEAU:

3 noms pour les 3 premières années de vie de cette chaloupe. En 113 ans, elle a porté 8 noms différents et a connu 12 propriétaires!

La Tradition de Morges[®]

MAÏCA

INFORMATIONS GÉNÉRALES:

Type:	Maïca
Numéro de voile:	SUI 54
Matériau principal:	Bois moulé
Architecte:	John Illingworth & Angus Primrose
Constructeur:	Chantier naval de Rovere à la Seyne-sur-Mer
Année de construction:	1964
Port d'attache:	Genève
Lieu de construction:	Seyne-sur-Mer
Propriétaire actuel:	Pavel Khodl



HISTORIQUE:

Fin des années 50, c'est à la demande du yachtman français Henry Rouault que John Illingworth et Angus Primrose conçurent Maïca, un voilier de course-croisière qui va remporter les plus prestigieuses régates et même le championnat du RORC (Royal Ocean Racing Club)!

Shoking:

c'était la première fois qu'un bateau mené par des froggies remportait le Graal de la course-croisière!



INFORMATIONS TECHNIQUES

Longueur:	11,3 m	Longueur à la flottaison:	n. c.
Largeur hors-tout:	2,78 m	Tirant d'eau:	1,8 m
Hauteur du mât:	n. c.	Type de gréement:	n. c.
Déplacement:	6 t	Motorisation:	n. c.

UNE ANECDOTE À PROPOS DU BATEAU:

Ce bateau est agréé au musée maritime de La Rochelle pour son état de conservation et d'entretien. Il navigue aussi en mer avec une prédilection pour la mer Baltique.

La Tradition de Morges[®]

TWÄRWIND

INFORMATIONS GÉNÉRALES:

Type:	Nationalkreuzer 45
Numéro de voile:	Z 45
Matériau principal:	Mélèze, épicéa
Architecte:	n. c.
Constructeur:	Chantier Suter & Portier
Année de construction:	1929
Port d'attache:	Port du Petit-Bois (Morges)
Lieu de construction:	Meilen (ZH)
Propriétaire actuel:	Johannes Bleuler



HISTORIQUE:

1930 — env. 1960	Inconnu	Env. 1995-2007	M. Gandolfi
Env. 1960-1995	M. Polier (lac de Thoune)	Depuis 2007	M. Bleuler

INFORMATIONS TECHNIQUES

Longueur:	10,6 m	Longueur à la flottaison:	10,6 m
Largeur hors-tout:	2,3 m	Tirant d'eau:	1,3 m
Hauteur du mât:	13,5 m	Type de gréement:	Marconi
Déplacement:	2,5-3 t	Motorisation:	n. c.



UNE ANECDOTE À PROPOS DU BATEAU:

Victoire du Ruban bleu du lac de Thoune dans les années 30
Participation au Bol d'or en 2005
Victoires à la régata des vieux bateaux à Sciez en 2017 et 2021
Participations au Bol d'or en 2022

La Tradition de Morges

SAGA

INFORMATIONS GÉNÉRALES:

Type:	6 MJI
Numéro de voile:	SUI 43
Matériau principal:	Chêne, Acacia, acajou, spruce, pin et teck
Architecte:	Jac M Iversen
Constructeur:	Holm
Année de construction:	1936
Port d'attache:	Nyon
Lieu de construction:	Suède
Propriétaire actuel:	Joëlle Zumoffen et Jean-François Fruttero



HISTORIQUE:

Cette unité a été dessinée par Jac M Iversen et construite par Holm en 1936-1937. Son nom d'origine était «Flagrant» et son No. de voiles S 43.

Les recherches menées par Fred Gubler à Lausanne que Gérald Bécharde à Genève concorde sur 1943 pour les premières mentions du Z 43 sur le Léman. Selon les mêmes sources, le bateau avait alors été renommé «Astrée IV» et donc, bien sûr, son propriétaire était Charles Stern. En 1945, le propriétaire devient André Mischler, garagiste à Coppet et «Astrée IV» devient «Saga». Acheté par l'électricien Franz Huber en 1955, le bateau garde le nom de Saga jusqu'en 1960. Il est alors repris par Fernand Jaccard de Nyon qui le renomme «La Molaine» et le détient de 1961 à 1989, année où nous l'achetons, alors que le permis de navigation a été suspendu depuis quelque temps déjà.

S'ensuivront un peu plus de deux ans de travaux au chantier naval de Gérald Birbaum avec beaucoup de travaux. Par chance, la peinture du mât avait été posée sur l'ancien copal et il a donc «suffi» de le raboter légèrement, puis de le poncer intégralement et de lui donner 8 couches de vernis pour retrouver un superbe mât en bois. (Ce mât d'origine, encore signé de 1936, tombera en 2007, victime d'un refus de tribord en régata, par 25 nœuds de bise et la vague qui va avec... Le chantier Birbaum l'a reconstruit à l'identique et cette superbe pièce de spruce n'a donc que 15 ans!)

Enfin, à nouveau nommé «Saga», à sa la remise à l'eau, les premiers bords se feront avec des voiles empruntées et la suite n'est que bonheur depuis 1992 avec cette fringante demoiselle. Elle est aujourd'hui à vendre, les propriétaires et chevaliers servants souhaitant passer la main.

INFORMATIONS TECHNIQUES

Longueur:	11,6 m	Longueur à la flottaison:	7,8 m
Largeur hors-tout:	1,8 m	Tirant d'eau:	1,6 m
Hauteur du mât:	13 m	Type de gréement:	Marconi
Déplacement:	4 t	Motorisation:	n. c.

UNE ANECDOTE À PROPOS DU BATEAU:

Une rentrée au port «chaude»: Retour de régata un dimanche soir, en vue de Nyon, à l'heure où tombe un joli thermique de Joran. À 150 mètres de la digue, chacun à son poste pour ferler directement la GV sur la bôme, le barreur demande: «— Drisse!» Et il ne se passe rien...

Tout le monde se regarde, on vire avant d'être aux cailloux et on sort les jumelles. Le câble a sauté du réa sur l'axe! Il est exclu d'entrer au port avec la voile en ralingue, trop vite, pas manœuvrant et surtout trop de monde un dimanche soir. De Versoix à Rolle, aucune grue abordable sans risques dans ces conditions de voile et de vent.

Pascal, plus flegmatique que jamais, dit: «— bon, je vais monter.» C'est casse-cou, avec le gréement en 4/5, ça signifie qu'il ne sera pas assuré par une drisse sur les trois derniers mètres. Le sommet du mât est à 14 mètres de l'eau et surtout, s'il dévisse, c'est 6 mètres de chute avant d'être retenu. Pascal sourit... et grimpe!

Le Bateau ralenti au maximum, mais toujours un peu appuyé et avec un peu de moteur, ça danse encore pas mal, là-haut! Impossible de remettre la drisse en place, mais le «singe» parvient à défaire le nœud de chaise. La GV tombe. Sans tension, la drisse peut retrouver sa place et Pascal redescend jusqu'au capelage, enfin à nouveau assuré, puis se laisse porter doucement jusqu'au pont. Ouf... Depuis lors, une bonne boîte à réa nous garantit de ne plus risquer la peau d'un équipier!

La Tradition de Morges[®]

TRIPLEPATTE

INFORMATIONS GÉNÉRALES:

Type:	SUI 92
Numéro de voile:	6,5 SI
Matériau principal:	Bois (acajou)
Architecte:	Gielow
Constructeur:	Staempfli
Année de construction:	1912
Port d'attache:	Villeneuve
Lieu de construction:	Genève
Propriétaire actuel:	Loui Heckly



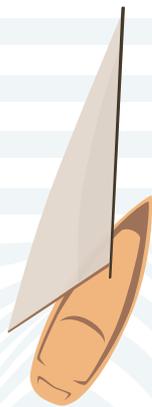
HISTORIQUE:

Triplepatte est un 6.5 SI plus que centenaire, il a été dessiné par Gielow et construit à Genève chez Staempfli en 1912.

Louis Heckly l'a racheté et l'a fait restaurer chez Ygor Yachting en 2018.

INFORMATIONS TECHNIQUES

Longueur:	6,5 m	Longueur à la flottaison:	6 m
Largeur hors-tout:	1,6 m	Tirant d'eau:	1 m
Hauteur du mât:	10 m	Type de gréement:	Marconi
Déplacement:	1,2 t	Motorisation:	n. c.



UNE ANECDOTE À PROPOS DU BATEAU:

Triplepatte était bien connu dans le monde des vieux bateaux du temps où il appartenait à Gus sous le nom de Penchette.

La Tradition de Morges[®]

TYSTIE

INFORMATIONS GÉNÉRALES:

Type:	12' Dinghy
Numéro de voile:	Z 10
Matériau principal:	Bois
Architecte:	George Cockshott
Constructeur:	Gertjan Van Der Meer
Année de construction:	2018
Port d'attache:	Lac Sempach
Lieu de construction:	Oude Wetering (NL)
Propriétaire actuel:	Toni Vogel



HISTORIQUE:

Dessiné en 1912 par un architecte amateur presque inconnu George Cockshott qui remporta un concours organisé par la toute nouvelle « Boat Racing Association », le dinghy vieux d'un siècle est déjà riche d'une longue histoire

Il fut le premier « one design yacht tender » le cahier des charges précisait en effet « un voilier au gréement simple, de construction économique, permettant tout à la fois la régates, la promenade à la voile ou à l'aviron et pouvant également être utilisé comme annexe de grand yacht ».

Le « A Class one design dinghy » était né et bien que n'ayant pas des performances exceptionnelles, il allait connaître un extraordinaire développement et devenir, le premier monotype international de l'histoire du yachting.

Il prendrait le patronyme de « 12 — Footer » ou « 12 pieds BRA » avant de devenir le « dinghy international de 12 pieds », appellation toujours d'actualité!

À cette époque, la majorité des compétitions se courait sur de grands bateaux (8mJ1, 6mJ1) accessibles à quelques privilégiés et c'est pour changer cette situation et apporter un peu de démocratie dans un sport encore très élitiste que le dinghy de 12 pieds obtint le 24 octobre 1919 par un vote unanime des instances supérieures du yachting (YRU), représentant 11 nations réunies à Londres, le statut de « série internationale ».

Le 12 — Footer devenait officiellement le Dinghy international de 12 pieds.

INFORMATIONS TECHNIQUES

Longueur:	3,7 m	Longueur à la flottaison:	3,4 m
Largeur hors-tout:	1,5 m	Tirant d'eau:	0,9 m
Hauteur du mât:	n. c.	Type de gréement:	Gaff
Déplacement:	160 kg	Motorisation:	



UNE ANECDOTE À PROPOS DU BATEAU:

Lors des Jeux olympiques d'Anvers qui furent en 1920 les premiers jeux de l'après-guerre, le Dinghy devint « série olympique », mais ces jeux furent un fiasco. Courus sur le plan d'eau d'Ostende, on ne compta que 2 bateaux participants.

La série perdit son statut olympique en 1924 pour le reconquérir en 1928 à l'occasion des Jeux d'Amsterdam où elle fut retenue comme monotype en solitaire.

La Tradition de Morges

EDITH ANN

INFORMATIONS GÉNÉRALES:

Type:	East Anglian 28 ft
Numéro de voile:	204 Y
Matériau principal:	Chêne, Teck, Iroko
Architecte:	Alan H. Buchanan
Constructeur:	Alan H. Buchanan
Année de construction:	1961
Port d'attache:	Vidy
Lieu de construction:	n. c.
Propriétaire actuel:	Yves Ryncki



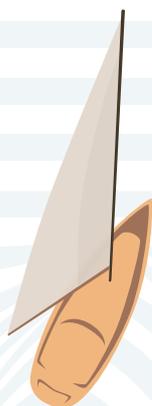
HISTORIQUE:

Bateau arrivé d'Angleterre par mer et terre en 1976 (?). Il a été remis partiellement en état par le Chantier naval Jacot à Ouchy. Racheté par le propriétaire actuel en 1979. Divers travaux ont jalonné les 30 années suivantes: le pont en 1981 puis quelques chantiers concernant des bordés et autres parties structurales (travaux habituels pour maintenir un bateau en bois en bon état.).

Tous ces travaux ont été effectués dans les règles par le chantier naval Birbaum et Fils ou sous sa haute et sévère surveillance. Le gréement a été modifié suite à une casse et a passé d'un gréement en tête à l'origine (!) à un gréement fractionner tel que sur les plans.

INFORMATIONS TECHNIQUES

Longueur:	8,6 m	Longueur à la flottaison:	7 m
Largeur hors-tout:	2,5 m	Tirant d'eau:	1,6 m
Hauteur du mât:	11 m	Type de gréement:	Marconi
Déplacement:	3,8 t	Motorisation:	n. c.



La Tradition de Morges[®]

JANOA

INFORMATIONS GÉNÉRALES:

Type:	15 m SNS classique
Numéro de voile:	Z 53
Matériau principal:	Acajou
Architecte:	Henri Copponex
Constructeur:	Émilie et Hugo Vidoli
Année de construction:	1946
Port d'attache:	Petit-Bois (Morges)
Lieu de construction:	Crans-près-Céligny
Propriétaire actuel:	Pierre-Yves Diserens



HISTORIQUE:

Nous avons acheté ce bateau en 1991 à M. Werner Frommenwyler (1918 — 2010). Nous en sommes les troisièmes propriétaires. Ce bateau a été construit sur commande d'un Notable de Genève en 1946. M. Frommenwyler a racheté ce bateau en 1963. Le nom d'origine «Jano» lui rappelant trop celui d'un célèbre animal à grandes oreilles, il rebaptisa le bateau Noa-Noa (nom du journal tenu par Paul Gauguin lors de son premier séjour à Tahiti en 1891).

C'est également un nom d'origine hawaïenne signifiant liberté). Lors d'une restauration légère en 1993, nous avons décidé de lui redonner son nom d'origine avec une petite finale en «a» pour ainsi garder l'historique des différents noms. Janoa est un mix de Jano et Noa-Noa. Dès 1999 le bateau est sorti pour une grande restauration.

Dépose du lest, changement des bordés sous la flottaison, refaire la quille en chêne sur les 2/3 de la longueur (partie immergée), changer 36 bouts de courbes, 2/3 des varangues, etc.

Au total, c'est quelque 10 ans de travaux que nous avons réalisés nous-mêmes et parfois avec l'aide et les conseils du chantier naval Birbaum, notamment pour certaines pièces nécessitant des outils de professionnels.

C'est le cas, par exemple, des varangues, où l'utilisation d'une scie à ruban avec plateau inclinable s'avère très utile. La restauration s'est faite en respectant le plus possible les aspects d'origine. Les vernis ont repris les couleurs d'origine du bateau avec la coque blanche et le pont bleu clair. Le mât et la bôme d'origine sont en parfait état, mais ont été remplacés en 2018 par des espars en aluminium pour les préserver et pour plus de sécurité.

INFORMATIONS TECHNIQUES

Longueur:	7 m	Longueur à la flottaison:	5,6 m
Largeur hors-tout:	n. c.	Tirant d'eau:	0,9 m
Hauteur du mât:	8 m	Type de gréement:	Sloop Marconi
Déplacement:	885 kg	Motorisation:	n. c.

UNE ANECDOTE À PROPOS DU BATEAU:

Ting plouf...

Comme le disent les vieux marins superstitieux, il faut mettre une pièce d'or sous le mât si vous ne voulez pas qu'il tombe lors du premier coup de vent!

C'est ce que j'ai fait et il y a quelques années, en fin de saison, je sors mon 15 m SNS pour l'hivernage, le démâte et le pose sur le ber. Et là, lors de cette manœuvre.....ting plouf. La petite pièce en or est restée collée sous le pied du mât et s'est finalement détachée pour aller se baigner.

Alors, si la chasse au trésor vous tente, sachez qu'elle est toujours enfouie dans le fond sablonneux du Port du Château, juste sous la grue.



La Tradition de Morges[®]

NANA

INFORMATIONS GÉNÉRALES:

Type:	Corsaire
Numéro de voile:	Z 6
Matériau principal:	Acajou (contre-plaqué)
Architecte:	JJ Herbulot
Constructeur:	Chantien naval Amiguet
Année de construction:	1959
Port d'attache:	Morges
Lieu de construction:	St-Gingolph
Propriétaire actuel:	Mathieu Birbaum



HISTORIQUE:

Construit dans les 1ers prototypes, je suis le 4e propriétaire.

J'ai racheté ce bateau pour la modique somme de fr. 500.— et l'ai entièrement restauré durant environ 1 an.



INFORMATIONS TECHNIQUES

Longueur:	5,5 m	Longueur à la flottaison:	n. c.
Largeur hors-tout:	1,9 m	Tirant d'eau:	0,5-1 m
Hauteur du mât:	n. c.	Type de gréement:	Marconi
Déplacement:	550 kg	Motorisation:	n. c.

UNE ANECDOTE À PROPOS DU BATEAU:

J'ai bien fait de le garder...

La Tradition de Morges[®]

DULCINAE

INFORMATIONS GÉNÉRALES:

Type:	Sloop monocoque
Numéro de voile:	622
Matériau principal:	Coque polyester/pont en teck
Architecte:	Johan Anker et Axel Monhaupt
Constructeur:	Yachtwerft Wirz AG
Année de construction:	1982
Port d'attache:	Morges
Lieu de construction:	Steinach (Suisse)
Propriétaire actuel:	Henri Baudet



HISTORIQUE:

Construit en 1982 en Suisse, Alte Dulcinea était ensuite basé sur les lacs de Berlin. Racheté par l'architecte naval Axel Monhaupt, celui-ci naviguant en équipage réduit, décida d'adapter le gréement

pour un foc autovireur. Henri Baudet navigua sous-vent avec Axel à Berlin, un beau jour les deux conduisirent le bateau jusqu'au Léman où il fut rebaptisé avec Dulcinée.



INFORMATIONS TECHNIQUES

Longueur:	8,9 m	Longueur à la flottaison:	5,7 m
Largeur hors-tout:	1,95 m	Tirant d'eau:	1,2 m
Hauteur du mât:	n. c.	Type de gréement:	Sloop
Déplacement:	1,7 t	Motorisation:	n. c.

UNE ANECDOTE À PROPOS DU BATEAU:

Dulcinée a terminé 2e en temps compensé de la coupe d'été 2021 du CNM



La Tradition de Morges[®]

CINDERELLA

INFORMATIONS GÉNÉRALES:

Type:	12 feet Dinghy
Numéro de voile:	SUI 28
Matériau principal:	Bois
Architecte:	George Cockshott
Constructeur:	J. -Ph. Mayerat
Année de construction:	2008
Port d'attache:	Unterseen Neuhaus (lac de Thoune)
Lieu de construction:	Rolle
Propriétaire actuel:	Jasmine Lanz



HISTORIQUE:

Quand en 1913 Georges Cockshott, amateur de dériveur, participe au concours de la Boat Racing Association pour la conception d'un dinghy (dériveur) de 12 pieds, il ne se doutait sûrement pas que des régates auraient lieu sur son bateau plus de 100 ans plus tard.

Le Dinghy a été le premier petit bateau à obtenir le statut « international » et a été choisi comme série olympique pour les Jeux de 1920 en Belgique et en 1928 aux Pays-Bas.

INFORMATIONS TECHNIQUES

Longueur:	3,66 m	Longueur à la flottaison:	3,66 m
Largeur hors-tout:	1,42 m	Tirant d'eau:	0,5 m
Hauteur du mât:	4 m	Type de gréement:	Standing Lug
Déplacement:	145 kg	Motorisation:	n. c.



UNE ANECDOTE À PROPOS DU BATEAU:

Cendrillon a conquis mon cœur: elle a été construite à Rolle, où je passais mes vacances d'été, enfant, au bord du lac Léman.

Aujourd'hui, elle me permet de vivre de merveilleuses expériences sur le lac de Thoune. Et cela m'a permis de nouer de précieuses amitiés avec d'autres navigateurs en dériveur.



La Tradition de Morges

JEHOL

INFORMATIONS GÉNÉRALES:

Type:	22 m ² suédois
Numéro de voile:	SUI 162
Matériau principal:	sloop
Architecte:	Harry Becker
Constructeur:	Chantier naval de Rödesund
Année de construction:	1931
Port d'attache:	Vieux-Port (Morges)
Lieu de construction:	Karlsborg (Suède)
Propriétaire actuel:	Denis Girardet



HISTORIQUE:

Le 22 m² Skärgårdskryssare S-162 a été conçu par Harry Becker en 1931, et construit au chantier naval de Rödesund à Karlsborg, en Suède, selon les règles de 1925 de la Fédération de voile suédoise. Le premier nom du bateau a été «Borgila II». Durant l'été 1931, il a été navigué par M. Karl Larsson, avant de devenir la propriété de M. Johansson. Il a par la suite été vendu à E. Caesar et à son frère.

Ces informations sont tirées d'une compilation de Dieter Bergau, parue en automne 2012, d'après un recensement réalisé à partir des annuaires de Göta Segelsällskap (G.S.S) aux Archives de la Ville de Stockholm.

L'histoire lémanique du bateau commence au début des années septante: en hiver 1971-1972, Michel Girardet, mon père, a acheté le 22 m² suédois S-162 par l'intermédiaire du sculpteur suédois Arne Tengblad, qui habitait sur les hauteurs de Morges et participait avec succès aux régates lémaniques avec son 75 m² Margot.

Cet achat a été fait sur la base de deux photos de couleurs et du plan du bateau. À cette même époque M. Tengblad a également fait venir de Suède le 30 m² la Framée de François Della casa et le 22 m² Annat, qui sera acheté peu après par Ned Déglon, deux unités bien connues du Léman.

Le bateau est arrivé par chemin de fer fin mars 1972, en gare de Morges. Après déchargement, il a été transporté au port du Petit-Bois, où Michel Girardet l'a verni, a peint le pont et donné une couche d'antifouling. Il a été mis à l'eau les premiers jours d'avril et a été rebaptisé Jehol, en référence au roman d'aventures «les Cavaliers» de J. Kessel, dont Jehol, le cheval fou, est un des héros.

INFORMATIONS TECHNIQUES

Longueur:	10,5 m	Longueur à la flottaison:	6,85 m
Largeur hors-tout:	1,84 m	Tirant d'eau:	1,2 m
Hauteur du mât:	11 m	Type de gréement:	Sloop
Déplacement:	1,75 t	Motorisation:	n. c.

UNE ANECDOTE À PROPOS DU BATEAU:

Pour augmenter les performances par petit temps mon papa a changé le gréement en 1974 et lui a mis un mât en alu (ancien mât de 5,5 m JI), avec une ancienne voile de 5,5 m JI également. Le pied de mât a alors dû être renforcé. C'est à cette période qu'il a peint le bateau en orange, avec pont gris.

Dans les années 85, sur conseil de François Della Casa, il a fait changer le gouvernail d'origine, appondu, par un gouvernail suspendu pour gagner en manœuvrabilité. Le bateau a été entièrement rénové par mes soins de novembre 2008 à juillet 2014.

La Tradition de Morges[®]

DEBBY CORRETIN

INFORMATIONS GÉNÉRALES:

Type:	Requin
Numéro de voile:	427
Matériau principal:	Bois
Architecte:	Gunnar Steinback
Constructeur:	Pouvreau
Année de construction:	1968
Port d'attache:	Yvoire
Lieu de construction:	La Roche-sur-Yon
Propriétaire actuel:	Maxime Guer



HISTORIQUE:

Ce bateau a été entièrement restauré par la famille Guer avec l'aide précieuse de Jean-François Andrier dans les hangars de l'association LAVAL (les Voilies d'antan du Léman) à Messery.



INFORMATIONS TECHNIQUES

Longueur:	9,6 m	Longueur à la flottaison:	6,6 m
Largeur hors-tout:	1,8 m	Tirant d'eau:	n. c.
Hauteur du mât:	13 m	Type de gréement:	Classique
Déplacement:	n. c.	Motorisation:	n. c.

UNE ANECDOTE À PROPOS DU BATEAU:

À l'occasion du Bol d'Or 2022, Debby Corentin a été placée par la Capitainerie de la nautique à Genève au Quai d'honneur, avec les autres vieux gréements.

La Tradition de Morges[®]

BERK

INFORMATIONS GÉNÉRALES:

Type:	Dinghy 12'
Numéro de voile:	FRA 48
Matériau principal:	n. c.
Architecte:	Georges Cockshot
Constructeur:	12footsailing
Année de construction:	2012
Port d'attache:	Sciez (France)
Lieu de construction:	Turquie
Propriétaire actuel:	Lambert Pierre



HISTORIQUE:

Le Dinghy international 12' a été la première classe de voilier monotype olympique. Dériveur léger gréé en cat-boat, muni d'une voile au tiers à bôme (gréement de crevettier) 1, très proche d'un gréement houari.

Il est encore pratiqué comme bateau de compétition et attire les amateurs de gréements traditionnels.



INFORMATIONS TECHNIQUES

Longueur:	3,66 m	Longueur à la flottaison:	n. c.
Largeur hors-tout:	1,21 m	Tirant d'eau:	n. c.
Hauteur du mât:	4 m	Type de gréement:	n. c.
Déplacement:	125 kg	Motorisation:	n. c.

UNE ANECDOTE À PROPOS DU BATEAU:

Berk est un bateau attachant qui a déjà navigué en France, en Italie, aux Pays-Bas et en Suisse. Il lui reste encore beaucoup de pays à découvrir.

La Tradition de Morges

AUDE

INFORMATIONS GÉNÉRALES:

Type:	15 m SNS
Numéro de voile:	SUI 56
Matériau principal:	Acajou
Architecte:	Henry Copponex
Constructeur:	Chantier naval de Corsier-Port
Année de construction:	1951
Port d'attache:	Ouchy
Lieu de construction:	Corsier-Port
Propriétaire actuel:	Sylvain et Thierry Krayenbühl



HISTORIQUE:

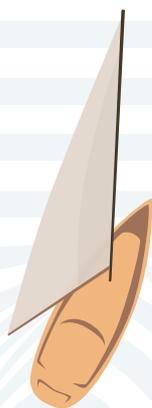
Bateau construit en 1951 au chantier naval de Corsier-Port sur les plans de Henry Copponex. Il sera commandé par J. Chuit et nommé premièrement Ode III, puis renommé Sandmann par son second propriétaire J-Y. Junod.

Le bateau régate en rade de Genève jusqu'en 1969 où notre arrière-grand-père Alexis Gallay devient le 3e propriétaire et le ramènera à Cully puis à Ouchy et le nommera finalement Aude.

Le bateau subit un changement de gréement en 1986 où le mat 3/4 en bois est remplacé par un mat 7/8 en alu (le gréement d'origine est stocké au chaud et sera sûrement réinstallé d'ici quelques années.

Les autres gros travaux de rénovation sont le remplacement de la quille et le changement des 4 premières bordées en 2008 par Daniel Voruz puis la pose de flippé en 2022 par Yves Estermann.

Le bateau est donc utilisé depuis 4 générations dans la même famille.



INFORMATIONS TECHNIQUES

Longueur:	7 m	Longueur à la flottaison:	4,95 m
Largeur hors-tout:	1,54 m	Tirant d'eau:	0,97 m
Hauteur du mât:	8 m	Type de gréement:	7/8ème
Déplacement:	835 kg	Motorisation:	n. c.

UNE ANECDOTE À PROPOS DU BATEAU:

Alexis Gallay nommera son bateau Aude en référence au premier nom du bateau (Ode III) et au prénom de sa petite-fille.



La Tradition de Morges[®]

ASTRÉE

INFORMATIONS GÉNÉRALES:

Type:	6 mJI
Numéro de voile:	SUI 44
Matériau principal:	Bois
Architecte:	Born Ass
Constructeur:	Born Ass
Année de construction:	1951
Port d'attache:	Versoix
Lieu de construction:	Norvège
Propriétaire actuel:	Phil Durr



HISTORIQUE:

Acheté en 1999 pour 1 frs symbolique après 3000 heures de travail de restauration remise à l'eau en 2005

INFORMATIONS TECHNIQUES

Longueur:	10,5 m	Longueur à la flottaison:	6,7 m
Largeur hors-tout:	1,96 m	Tirant d'eau:	1,62 m
Hauteur du mât:	13 m	Type de gréement:	Marconi
Déplacement:	3,67 t	Motorisation:	n. c.



UNE ANECDOTE À PROPOS DU BATEAU:

Astrée me donne le bonheur de naviguer sur un bateau en bois, en plus les souvenirs de mon enfance.

La Tradition de Morges

CALYPSO

INFORMATIONS GÉNÉRALES:

Type:	3 tonneaux (Godinet)
Numéro de voile:	28
Matériau principal:	Acajou, acacia, chêne
Architecte:	Joseph Guédon
Constructeur:	Bonnin, G. Frères
Année de construction:	1911
Port d'attache:	Nernier (Suisse)
Lieu de construction:	Lormont/Bordeaux (France)
Propriétaire actuel:	Association AmerAmi



HISTORIQUE:

En octobre 1892, l'Union des yachts français (UYF), décide lors de son congrès de remplacer la jauge française au volume, qui ne prend en compte que le déplacement du voilier, par une jauge qui tienne compte du volume, de la longueur et de la voilure.

Cette jauge proposée par l'industriel Victor-Auguste Godinet est destinée, à l'époque, à protéger la construction navale de plaisance en France des importations de voiliers britanniques et à pénaliser les avantages qu'ont en régate les quillards munis d'un aileron de quille et d'un lest rapporté sous la forme d'un bulbe (en anglais: fin-bulb keel).

Cette nouvelle jauge française est adoptée dès décembre 1892 pour la Suisse par la Société nautique de Genève puis par l'Allemagne, le Danemark, la Finlande et la Suède en mars 1893 au congrès de Copenhague. La Belgique et l'Espagne venaient compléter la liste des pays utilisateurs de la première véritable jauge de course internationale.

La jauge Godinet se fait remarquer aux États-Unis en mars 1894, à la suite de la construction suivant cette jauge d'un yacht en aluminium, la Vendénese, ce qui est une première d'après The New York Times.



INFORMATIONS TECHNIQUES

Longueur:	11,5 m	Longueur à la flottaison:	9,5 m
Largeur hors-tout:	2,2 m	Tirant d'eau:	1,6 m
Hauteur du mât:	11 m	Type de gréement:	Houari
Déplacement:	3,5 t	Motorisation:	n. c.

UNE ANECDOTE À PROPOS DU BATEAU:

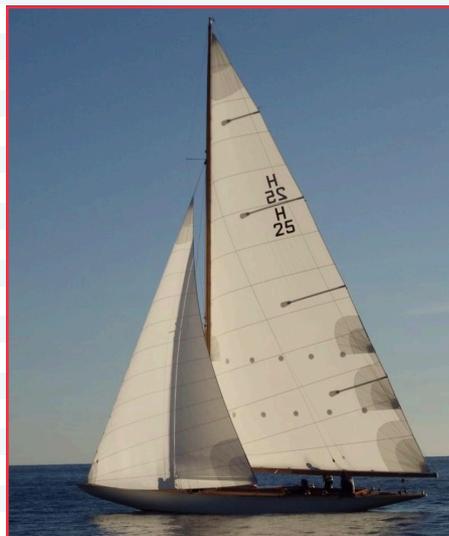
Il a toujours porté le même nom !

La Tradition de Morges[®]

APACHE

INFORMATIONS GÉNÉRALES:

Type:	8MJI
Numéro de voile:	H25
Matériau principal:	Bois
Architecte:	Anker & Jensen
Constructeur:	Anker & Jensen
Année de construction:	1918
Port d'attache:	Founex (Suisse)
Lieu de construction:	Oslo (Norvège)
Propriétaire actuel:	Olivier Baiwir



HISTORIQUE:

Apache a été dessiné par l'architecte norvégien Johan Anker qui a aussi dessiné le Dragon.

Il est numéro d'une série de 6, première série de 8 m Anker en gréement Marconi. Il a gagné la Kattegat Cup Races en 1918 et 1919.



INFORMATIONS TECHNIQUES

Longueur:	13,44 m	Longueur à la flottaison:	9,68 m
Largeur hors-tout:	2,43 m	Tirant d'eau:	1,83 m
Hauteur du mât:	18,7 m	Type de gréement:	Marconi
Déplacement:	8 t	Motorisation:	n. c.

UNE ANECDOTE À PROPOS DU BATEAU:

L'histoire raconte que Johan Anker était en colère contre Apache, car il était plus rapide que son 8 MJ « premier construit » de la série de 6.

La Tradition de Morges

BEAUSOBRE

INFORMATIONS GÉNÉRALES:

Type:	6mJI
Numéro de voile:	SUI 15
Matériau principal:	Bois
Architecte:	Alfred Mylne
Constructeur:	Oester
Année de construction:	1930
Port d'attache:	Villeneuve
Lieu de construction:	Rolle
Propriétaire actuel:	Jean-Daniel Guex



HISTORIQUE:

Beausobre a été construit à Rolle au chantier Oester, en 1930. Ce chantier, qui n'existe plus, a construit beaucoup de bateaux qui naviguent toujours. La qualité de leur travail et le choix du bois font qu'environ 90 % de sa coque est d'origine!

En 2007, nous nous sommes déplacés et avons participé au Championnat du monde de 6mJI à Cowes (GB) avec Beausobre.

Sa coque d'origine, calfatée, son mât en bois et son faible poids font qu'il n'est pas très compétitif par rapport aux autres 6mJI résotrés, collés, avec un mât en alu et des voiles noirs...

Cependant nous participons à de nombreuses régates lémaniques et nous sommes très heureux de vous présenter Beausobre à la première régata « la Tradition »!



INFORMATIONS TECHNIQUES

Longueur:	10,52 m	Longueur à la flottaison:	6,7 m
Largeur hors-tout:	1,96 m	Tirant d'eau:	1,62 m
Hauteur du mât:	13 m	Type de gréement:	Marconi
Déplacement:	3,67 t	Motorisation:	n. c.

UNE ANECDOTE À PROPOS DU BATEAU:

Mon père et un camarade ont racheté ce bateau nommé Calamity Jane en 1990. Ils ont décidé de le rebaptiser Beausobre.

Non pas en raison de Morges et de son théâtre, mais en raison des caractéristiques des deux compères... Qui est le beau, qui est le sobre...?

La Tradition de Morges[®]

ÉOLE IV

INFORMATIONS GÉNÉRALES:

Type:	15 sns
Numéro de voile:	Z 37
Matériau principal:	Acajou
Architecte:	Henry Copponex
Constructeur:	Corsier-Port
Année de construction:	1948
Port d'attache:	Port-Choiseul
Lieu de construction:	Corsier-Port
Propriétaire actuel:	Thierry Fauchier-Magnan



HISTORIQUE:

Éole IV a été construit à Corsier-Port en 1948 pour René Mirabaud. Il a ensuite connu différents propriétaires et a notamment navigué dans le haut lac sous le nom de Rackham.

Il a ensuite été entièrement restauré durant plusieurs années, à temps perdu, par Philippe Durr et ses apprentis, jusqu'à être livré au propriétaire actuel en 2014.

Depuis cette date, il navigue régulièrement et participe tous les 2 ans au championnat de série qui a lieu sur le Léman.

INFORMATIONS TECHNIQUES

Longueur:	6,99 m	Longueur à la flottaison:	4,7 m
Largeur hors-tout:	1,57 m	Tirant d'eau:	0,99 m
Hauteur du mât:	8 m	Type de gréement:	7/8ème
Déplacement:	841 kg	Motorisation:	n. c.



UNE ANECDOTE À PROPOS DU BATEAU:

Le propriétaire actuel est le petit-fils du premier propriétaire.

La Tradition de Morges[®]

GRIGRON II

INFORMATIONS GÉNÉRALES:

Type:	E scow
Numéro de voile:	VI 74
Matériau principal:	Bois (cèdre)
Architecte:	Arnold Meyer
Constructeur:	Melges
Année de construction:	1974
Port d'attache:	Villeneuve
Lieu de construction:	1974
Propriétaire actuel:	Pierre Guex



HISTORIQUE:

Grigron II est un des derniers E scow construits en bois par Melges. Les E scow sont, aujourd'hui, construits en polyester.

Je l'ai racheté à Patrick Tabarly (petit frère d'Eric) en Bretagne en 2015.

INFORMATIONS TECHNIQUES

Longueur:	8,5 m	Longueur à la flottaison:	n. c.
Largeur hors-tout:	2,06 m	Tirant d'eau:	1,14 m
Hauteur du mât:	9 m	Type de gréement:	Marconi
Déplacement:	450 kg	Motorisation:	n. c.



UNE ANECDOTE À PROPOS DU BATEAU:

Après avoir navigué 2 saisons en E scow, j'ai décidé de faire venir du Canada un A scow. La version pour Adulte! 12 mètres de long pour 7 équipiers... C'est avec ce bateau que nous avons chaviré pendant le Bol d'or 2019.

La Tradition de Morges[®]

MRS JONES

INFORMATIONS GÉNÉRALES:

Type:	Dinghy 12
Numéro de voile:	SUI 8
Matériau principal:	Acajou
Architecte:	Georges Cockshott
Constructeur:	J. Devries
Année de construction:	1947
Port d'attache:	Sciez
Lieu de construction:	Hollande
Propriétaire actuel:	Xavier Bernard



HISTORIQUE:

Ce dinghy 12 a été acheté en Hollande en 2011 avec l'immatriculation NED 551. La coque avait été refaite et était en bon état.

Malheureusement, ce n'était pas le cas pour le gréement

Dans les dinghys bois il existe deux écoles: Hollandaise avec très peu de modernisme, et les Italiennes qui sont des usines à Gaz.

Ce dinghy a la particularité d'avoir une coque hollandaise et un gréement italien. C'est le compromis helvétique.

INFORMATIONS TECHNIQUES

Longueur:	3,66 m	Longueur à la flottaison:	3,4 m
Largeur hors-tout:	1,5 m	Tirant d'eau:	0,75 m
Hauteur du mât:	5 m	Type de gréement:	standing lug
Déplacement	150 kg	Motorisation:	n. c.



UNE ANECDOTE À PROPOS DU BATEAU:

En 2016 j'ai été contacté par un ancien propriétaire du bateau qui avait retrouvé la trace du Dinghy de sa jeunesse.

Passant par Genève il me demanda s'il pouvait revoir celui-ci et sa joie fut totale quand nous sommes allés le naviguer ensemble

Cette personne de 79 ans décéda quelques semaines plus tard, avec sans doute un très beau souvenir.

La Tradition de Morges[®]

ONDÉE

INFORMATIONS GÉNÉRALES:

Type:	6,50 S.I.
Numéro de voile:	Z23
Matériau principal:	Bois
Architecte:	Godinet
Constructeur:	Celle
Année de construction:	1920
Port d'attache:	Société Nautique de Genève
Lieu de construction:	Amphion
Propriétaire actuel:	Éric Megevand



HISTORIQUE:

Les 6,5 S.I. ont été construits dans le but d'être déplacés par le rail à l'époque. Les propriétaires de ses bateaux faisaient des régates sur le Léman et en bai d'Arcachon.

D'ou leur taille 6,5 mètres leur mât était aussi démontable comme celui de l'Ondée. Il se démonte sous le tube de ferrure de vide-mulet afin de ne pas excéder la longueur maximale.



INFORMATIONS TECHNIQUES

Longueur:	6,5 m	Longueur à la flottaison:	5,6 m
Largeur hors-tout:	1,84 m	Tirant d'eau:	0,98 m
Hauteur du mât:	7,8 m	Type de gréement:	Aurique
Déplacement:	900 kg	Motorisation:	n. c.

UNE ANECDOTE À PROPOS DU BATEAU:

L'Ondée a appartenu à M. Maire

La Tradition de Morges

PATIENCE

INFORMATIONS GÉNÉRALES:

Type:	Moucheron
Numéro de voile:	M 25
Matériau principal:	Acajou
Architecte:	Henri Copponex
Constructeur:	Chantier Bessert Engeli
Année de construction:	1942
Port d'attache:	Sur remorque
Lieu de construction:	Genève
Propriétaire actuel:	Fred (Tik) Engel



HISTORIQUE:

C'est un beau jour de l'année 1942 que « Florian », authentique Moucheron SNS, signé Henri Copponex, quitta le chantier Bessert & Engeli de Genève, où il avait été bâti, pour rejoindre le port de Morges. Construit pour Monsieur Henry Blanchard, le nom du bateau est un acrostiche entre son prénom et celui de sa femme Florica.

C'est le début d'une longue histoire entre « Florian » et la famille Blanchard, puisqu'elle va durer jusqu'en 1978. Cette année-là, Pierre, le fils du couple le vendra à contrecoeur au profit d'un voilier « plus habitable pour une famille ». C'est comme ça qu'une autre famille en prendra le relais: les Jeanmonod, de Morges également.

Alain, sa femme Françoise et leur fille Sophie seront aux petits soins du fraîchement rebaptisé « Moineau » (référence à la profession de son nouveau propriétaire!). Les années ayant passé, le « Moineau » aura bien eu le temps de mériter sa place à la Régate des Vieux Bateaux de La Tour-de-Peilz, ne manquant pas une édition pour y parader (ses équipiers en tenue d'époque, s'il vous plaît!).

Mais il aura aussi l'occasion de faire des des ailes (légitime pour un Moucheron au il quitta volontairement sa bouée pour aller les cailloux, y laissant d'ailleurs quelques

siennes... Se sentant pousser nom d'oiseau me direz-vous...) s'éventer à deux reprises sur plumes au passage.

C'est donc passablement endommagé par sa deuxième fugue qu'il fut ensuite récupéré par Nicolas Baumgartner en 1987, les Jeanmonod ayant tout comme Pierre Blanchard choisi d'opter pour une embarcation plus spacieuse (et moins indépendante peut-être?) avec le temps.

C'est Nicolas qui baptisa « Patience » de son nom actuel, son voisin de place étant un 6,5 m appelé « Persévérance ». C'est également lui qui a commencé la rénovation du Moucheron en 1987. C'est ensuite Pascal Lavarelo qui stocka la coque au plafond de son chantier du Bouveret. Emplacement qui a eu le mérite d'attirer l'attention d'un certain Bruno Engel, alors en quête d'un Moucheron pour sa sœur.

S'en suivirent 5 ans de chantier, au rythme des mercredis après-midi, des vacances scolaires et finalement d'une pandémie mondiale par une enseignante vaudoise habituellement plus à même de bricoler à l'aide de papier et de crayons!

Le résultat, après bien des efforts et une grande aventure humaine, est une restauration complète, artistique et moderne, ponctuée de quelques optimisations et illustrations!

INFORMATIONS TECHNIQUES

Longueur:	5,3 m	Longueur à la flottaison:	4,6 m
Largeur hors-tout:	1,6 m	Tirant d'eau:	1 m
Hauteur du mât:	8 m	Type de gréement:	moderne (3Di)
Déplacement:	600 kg	Motorisation:	n. c.

UNE ANECDOTE À PROPOS DU BATEAU:

Le jury de la Fondation Bolle a créé un « Prix spécial du Jury » pour la restauration de Patience.

Les autres aventures de ce Moucheron devenu « pas comme les autres » sont à suivre sur Instagram @patience_le_moucheron



La Tradition de Morges

PÉGASE

INFORMATIONS GÉNÉRALES:

Type:	Tumlaren
Numéro de voile:	SUI 18
Matériau principal:	Acajou (Honduras)
Architecte:	Knud H. Reimers
Constructeur:	Jean Ries à Noville
Année de construction:	1938
Port d'attache:	Morges
Lieu de construction:	Vieux Rhône (Noville)
Propriétaire actuel:	Pierre mastrangelo



HISTORIQUE:

Ce type de voilier d'origine suédoise fut dessiné par Reimers en 1933. Sa ligne, surtout, la poupe pointue, est inspirée des Vikings. Ce bateau a connu son heure de gloire jusque dans les années 1960.

Les chantiers lémaniques en produisaient plusieurs exemplaires en augmentant la surface vélique. Le nom de Tumlaren fut remplacé par le «Hocco». Mon bateau possède un gréement d'un 5,5 m avec un foc génois.

Il est en bois d'acajou et fait toujours l'admiration de l'inspecteur cantonal pour son excellente conservation pour son âge (1938). 84 ans!

Actuellement on n'en compte plus que 7 ou 8 sur le lac.



INFORMATIONS TECHNIQUES

Longueur:	8,3 m	Longueur à la flottaison:	6,7 m
Largeur hors-tout:	10,3 m	Tirant d'eau:	1,35 m
Hauteur du mât:	11,3 m	Type de gréement:	Marconi
Déplacement:	1,85 t	Motorisation:	n. c.

UNE ANECDOTE À PROPOS DU BATEAU:

Mon ancien patron navigant sur son lacustre «Lalo», me disait: Le Hocco c'est un beau bateau, mais plus lent qu'un lacustre. Or j'ai réussi à le dépasser tout en recevant une bordée pire que le capitaine Haddock.

C'est un grand plaisir que de barrer ce bateau qui donne le sentiment de conduire une Rolls-Royce. À la suite d'une régata, Tabarly rentrant dans le port, passant à côté de mon Hocco, me dit: vous avez un beau bateau! J'en étais bien fier!

La Tradition de Morges

REVANCHE

INFORMATIONS GÉNÉRALES:

Type:	Lacustre
Numéro de voile:	Z-20
Matériau principal:	Acajou
Architecte:	Henri Copponex
Constructeur:	Chantier naval Vidoli S.A.
Année de construction:	1941
Port d'attache:	Saint-Prex
Lieu de construction:	Crans-près-Céligny
Propriétaire actuel:	Ludovic et Grégoire Siegwart



HISTORIQUE:

Le lacustre « Revanche » Z-20 a été construit entre 1940 et 1941 et a été mis à l'eau en 1941. Il était le 20e Lacustre à être construit pour son propriétaire, le Genevois Jean-Claude Hentsch. Il a participé à de nombreuses régates sur nos lacs suisses avant d'être vendu dans les années 1970 à Monsieur Pierre Halter.

Revanche a continué de naviguer et de participer au circuit des lacustres en Suisse pendant plusieurs années avant d'être revendu à Monsieur Guy Wuilleret en 1987. Guy Wuilleret a été un propriétaire passionné qui est devenu président de la classe lacustre.

En 1999, Revanche subit de grosses avaries en coulant dans le port de Vidy lors de la tempête Lothar le 26 décembre 1999. Il a donc été retapé avec l'aide du chantier naval Birbaum & Fils.

Malheureusement, Guy Wuilleret décède le 3 avril 2018 dans une avalanche et Revanche reste orphelin pendant 2 ans. Il est alors entretenu par ses deux grands amis, Yves Ryncki et Pierre-Yves Diserens en attendant de trouver un nouveau propriétaire.

Le 20 avril 2020, Ludovic et Grégoire Siegwart rachètent Revanche à la famille Wuilleret. Après une saison de navigation, ils décident de le sortir de l'eau pendant l'hiver 20-21 afin de lui refaire un « Refresh » et quelques petits travaux pour son 80e anniversaire.

INFORMATIONS TECHNIQUES

Longueur:	9,5	Longueur à la flottaison:	6,5 m
Largeur hors-tout:	1,81 m	Tirant d'eau:	1,2 m
Hauteur du mât:	11,2 m	Type de gréement:	Marconi
Déplacement:	1,73 t	Motorisation:	n. c.



UNE ANECDOTE À PROPOS DU BATEAU:

Le bateau participe au Prix du Patrimoine naval du Léman en 2021 et remporte la distinction après plus de 350 heures de travail (merci le Covid!). Une grande fierté puisque les deux frères Siegwart font tous les travaux par leurs propres mains à l'aide des précieux conseils de Mathieu Birbaum du chantier naval Birbaum & Fils à Denges.

Aujourd'hui « Revanche » continue de naviguer et de remporter même des régates! Ce prix est un cadeau pour notre cher Guy Wuilleret qui doit être fier de Revanche depuis là haut.

La Tradition de Morges[®]

TOPAZE

INFORMATIONS GÉNÉRALES:

Type:	Lacustre
Numéro de voile:	Z 25
Matériau principal:	Acajou
Architecte:	Coponnet
Constructeur:	Faul
Année de construction:	1942
Port d'attache:	Société Nautique de Genève
Lieu de construction:	Zurich
Propriétaire actuel:	Nicolas Boucherie



HISTORIQUE:

Bateau familial depuis 40 ans, historique antérieur non connu



INFORMATIONS TECHNIQUES

Longueur:	9,5 m	Longueur à la flottaison:	6,5 m
Largeur hors-tout:	1,81 m	Tirant d'eau:	1,2 m
Hauteur du mât:	11,2 m	Type de gréement:	Marconi
Déplacement	1,73 m	Motorisation:	n. c.

UNE ANECDOTE À PROPOS DU BATEAU:

Le bateau était trop lourd. Du coup ils ont enlevé 50 kg de plomb à la tronçonneuse. remplacé par un bout de chêne

La Tradition de Morges[®]

VINH LONG II

INFORMATIONS GÉNÉRALES:

Type:	6,5 SI
Numéro de voile:	SUI 20
Matériau principal:	Bois
Architecte:	Bertrand
Constructeur:	Bonnin
Année de construction:	1930
Port d'attache:	Cully
Lieu de construction:	Lormont
Propriétaire actuel:	Luc Massy



HISTORIQUE:

Le bateau a été construit par M. Varneri de Morges, il s'appelait «Fleur d'eau»

Il a été vendu à M. Stringart de La Tour-de-Peilz puis renommé «Pijoelle». Le bateau a été laissé à l'abandon dans une grange puis plastifié à l'extérieur en 1971. Luc Massy l'a racheté cette même année, remis en état et renommé «Vinh Long II». Il gagna le championnat du Léman de Morges en 1978.

Le pont a été refait en 1990 avec une optimisation de l'accastillage en vue de rendre le pont étanche.

Le 19.6.1994, lors d'une rentrée de régates soutenue, il se remplit d'eau et resta 1 h le nez en l'air jusqu'à l'arrivée des secours. Il fut remis en état et navigua paisiblement ou pas en régates depuis lors...



INFORMATIONS TECHNIQUES

Longueur:	6,5 m	Longueur à la flottaison:	5,6 m
Largeur hors-tout:	6,5 m	Tirant d'eau:	1,1 m
Hauteur du mât:	11,1	Type de gréement:	Sloop
Déplacement:	1,45 t	Motorisation:	n. c.

UNE ANECDOTE À PROPOS DU BATEAU:

Le nom du bateau provient d'un cadeau offert lors de ses 12 ans. En effet, un ami du propriétaire allait chaque année au Vietnam, sur un dragueur de mines.

Il récolta un ruban, puis un béret de la dernière province épargnée à la guerre du Vietnam (Vinh Long). Il nomma de ce nom son 420 à 12 ans, puis son 6.50! D'où Vinh Long II

La Tradition de Morges[®]

LA CHATTE DE PERSE

INFORMATIONS GÉNÉRALES:

Type:	6,5 SI
Numéro de voile:	SUI 20
Matériau principal:	Acajou
Architecte:	Henri Copponex
Constructeur:	Chantier naval Viodli (S.A.)
Année de construction:	1939
Port d'attache:	Saint-Prex
Lieu de construction:	Crans-près-Céligny
Propriétaire actuel:	Dominique Riat



HISTORIQUE:

Dans les années 70' à Versoix, un des anciens propriétaires a passé plus de 2000 heures à la rénovation du bateau. Dès lors, la Chatte de Perse est devenue un véritable stradivarius verni alors que le bateau était entièrement peint en blanc auparavant.

Dominique Riat a acquis le bateau en 1980, tombé instantanément sous le charme de ses lignes lacustres, alors qu'à l'époque il voulait faire l'acquisition d'un requin. En 2008, une réfection totale a été menée par Monsieur Jacot au chantier naval d'Ouchy «le Génois».

Un pont en teck, une cabine, la charpente marine, les peintures et vernis et l'entier de l'accastillage ont été refaits.

Dominique Riat navigue depuis plus de 40 ans sur le circuit classique du Léman et ses enfants, Sarah et Lucien, ont tout appris et naviguent encore régulièrement sur la Chatte de Perse.



INFORMATIONS TECHNIQUES

Longueur:	9,5 m	Longueur à la flottaison:	6,5 m
Largeur hors-tout:	1,81 m	Tirant d'eau:	1,2 m
Hauteur du mât:	11,2 m	Type de gréement:	Marconi
Déplacement:	1,73 t	Motorisation:	n. c.

UNE ANECDOTE À PROPOS DU BATEAU:

Le premier propriétaire était un membre de la famille Pictet de Genève qui a fait construire La Chatte de Perse.

Son nom viendrait de l'amour qu'il avait pour les chats persans.

La Tradition de Morges[®]

ALBORAN

INFORMATIONS GÉNÉRALES:

Type:	Lacustre
Numéro de voile:	Z 3
Matériau principal:	Acajou
Architecte:	Henri Copponex
Constructeur:	Chantier naval Vidoli (S.A.)
Année de construction:	1939
Port d'attache:	1,81
Lieu de construction:	Crans-près-Céligny
Propriétaire actuel:	Frédéric Charbon



HISTORIQUE:

Le lacustre est le meilleur bateau du monde. C'est avec cette exubérance qu'un Allemand exprimerait son amour pour l'original monotype suisse. Le lacustre est un bateau très réussi. C'est avec autant de retenue qu'un Suisse déclarerait son amour pour ce bateau répandu en Allemagne, en Suisse et en Autriche. Mais les navigateurs des trois nations sont unanimes: le lacustre compte parmi les plus beaux bateaux. On ne sait pas pourquoi Henri Copponex a construit le lacustre il y a 80 ans.

L'idée est venue du Yacht Club de Genève en 1938. Son président, Pierre Bonnet, voulait sans doute remporter le premier Bol d'Or. Il était déjà clair à l'époque qu'il s'agirait d'une manifestation prestigieuse — Copponex a dessiné en 1938 un yacht avec des chances de victoire.

Trois lacustres étaient déjà au départ du premier Bol d'Or en 1939, le « Sagittaire » a franchi la ligne d'arrivée après 25 heures et 16 minutes, deux heures après le yacht 6mR « Ylliam IV ». Selon une autre version, Copponex voulait créer un bateau à prix abordable entre les croiseurs de l'archipel de 30 m² et les dragons. Pour les conditions de l'époque, avec peu de porte-à-faux et une étrave acérée pour de bonnes caractéristiques de croisement et un gréement haut et étroit. Un bateau rapide, créé pour les vents légers du lac Léman. Et en même temps suffisamment rigide pour affronter sans crainte un orage.

Depuis 1938, 270 unités ont été construites, 75 ans plus tard, 170 naviguent sur le lac de Constance, les autres sont sur le lac de Zurich, le lac Léman et quelques autres lacs au nord des Alpes. Berlin aussi connaît le lacustre — et il y en a même un qui navigue sur le Rhin.

INFORMATIONS TECHNIQUES

Longueur:	9,5 m	Longueur à la flottaison:	6,5 m
Largeur hors-tout:	1,81 m	Tirant d'eau:	1,2 m
Hauteur du mât:	11,2 m	Type de gréement:	Marconi
Déplacement:	1,73 t	Motorisation:	n. c.



UNE ANECDOTE À PROPOS DU BATEAU:

Historique du bateau jz, 2007: Gravement endommagé par un incendie peu de temps après une reconstruction TRÈS complète. Le propriétaire présumé réparera.

Histoire du baptême: Baptisé « Aigrette IV », également en route sous le nom de « Naiade » (1946), « Fanfan II » (1958), « Singoala » (1966). Ce lacustre est en dehors de l'eau depuis plus de 10 ans. Il vient d'être remis à l'eau spécialement pour cette 1re édition de « La Tradition de Morges »!

La Tradition de Morges[®]

JACQUES ÉDOUARD

INFORMATIONS GÉNÉRALES:

Type:	8mJI
Numéro de voile:	SUI 10
Matériau principal:	Acajou
Architecte:	William Fife III
Constructeur:	Attilio Chiesa
Année de construction:	1929
Port d'attache:	Founex
Lieu de construction:	Cannes (France)
Propriétaire actuel:	Laurent Shenk



HISTORIQUE:

Jacques-Edouard a été construit par le chantier Attilio Chiesa, à Cannes en 1929, sur les plans de William Fife, troisième du nom. Son nom de baptême était «Sirena». Son premier propriétaire, Sir Arthur Poget a beaucoup régaté avec lui en Méditerranée. Le bateau aurait ensuite été vendu à un des héritiers des éditions Gallimard qui en aurait fait donation à sa maîtresse. Au décès de cette dernière, le bateau est devenu la propriété de l'un des neveux Gallimard qui l'aurait basé en Corse.

Le bateau a ensuite été racheté par un couple français qui l'a aménagé en voilier de croisière, lui greffant à cette occasion une énorme cabine particulièrement laide.

Racheté finalement par le propriétaire actuel, le bateau a été entièrement remis à neuf et notamment équipé d'une nouvelle cabine conçue par ce dernier. Il est depuis amarré la plupart du temps à Founex et navigue sur le Léman.



INFORMATIONS TECHNIQUES

Longueur:	14 m	Longueur à la flottaison:	n. c.
Largeur hors-tout:	2,64 m	Tirant d'eau:	2 m
Hauteur du mât:	17,2 m	Type de gréement:	Marconi
Déplacement:	8 t	Motorisation:	n. c.

UNE ANECDOTE À PROPOS DU BATEAU:

Jacques-Edouard a été construit par le chantier Attilio Chiesa, à Cannes en 1929, sur les plans de William Fife, troisième du nom. Son nom de baptême était «Sirena». Son premier propriétaire, Sir Arthur Poget a beaucoup régaté avec lui en Méditerranée.

Le bateau aurait ensuite été vendu à un des héritiers des éditions Gallimard qui en aurait fait donation à sa maîtresse. Au décès de cette dernière, le bateau est devenu la propriété de l'un des neveux Gallimard qui l'aurait basé en Corse.

Le bateau a ensuite été racheté par un couple français qui l'a aménagé en voilier de croisière, lui greffant à cette occasion une énorme cabine particulièrement laide.

Racheté finalement par le propriétaire actuel, le bateau a été entièrement remis à neuf et notamment équipé d'une nouvelle cabine conçue par ce dernier. Il est depuis amarré la plupart du temps à Founex et navigue sur le Léman.

La Tradition de Morges[®]

CIGOGNE

INFORMATIONS GÉNÉRALES:

Type:	suédois
Numéro de voile:	Z 8
Matériau principal:	Acajou
Architecte:	Henri Copponex
Constructeur:	Bessert/Engel
Année de construction:	1941
Port d'attache:	Corsier-Port
Lieu de construction:	Genève
Propriétaire actuel:	Serge Patry



HISTORIQUE:

La Square Metre Rule officiellement nommée Square Metre Skerry Cruiser Class Rule est une jauge de course créée en Suède en 1908.

Destinée à favoriser la construction de voiliers de course adaptés aux conditions particulières de navigation autour des îlots de la mer Baltique, cette jauge, dont la principale contrainte est la surface de voile, a généré des voiliers longs et étroits à grand allongement de voilure allant de la classe des 15 m² à celle des 150 m².

Le nom de ces bateaux, les Skerry Cruisers vient du suédois skärgårdskryssare signifiant croiseur des îlots, le mot anglais Skerry désignant également une petite île inhabitée.

Les classes 30 m² et 40 m² ont figuré aux épreuves de voile aux Jeux olympiques d'été de 1920 à Anvers.



INFORMATIONS TECHNIQUES

Longueur:	13 m	Longueur à la flottaison:	9 m
Largeur hors-tout:	2,14 m	Tirant d'eau:	1,5 m
Hauteur du mât:	14 m	Type de gréement:	Marconi
Déplacement:	3 t	Motorisation:	n. c.

UNE ANECDOTE À PROPOS DU BATEAU:

Construit pour la famille Birkit, propriétaire d'Hispano Suza. Le bateau porte le nom de la Cigogne, emblème d'Hispano Suiza.