

# La Tradition de Morges

2<sup>ème</sup> édition

6 et 7 juillet 2024





# LISTE DES BATEAUX:

MIRANDA	4	APACHE	24
FRA DIAVOLO	5	SON OF JONES	25
LO TEIN QUE LEQUE	6	PATIENCE	26
L'EMBUSCADE	7	REVANCHE	27
LA MAYON	8	TOPAZE	28
ODIN	9	VINH LONG II	29
MOJO	10	LA CHATTE DE PERSE	30
2022	10	ALBORAN	31
TI'	11	CIGOGNE	32
FLYING LADY	12	MARIKAT II	33
CALLIOPE	13	ROSE DES VENTS	34
MAÏCA	14	FRELON	35
2022	14	LEGRE I	36
TWÄRWIND	15	TRITON	37
SAGA	16	TAIFUN	38
TYSTIE	17	BIVOUAC	39
EDITH ANN	18	ALGIRO	40
JANOA	19	IRÉNÉE	41
CINDERELLA	20	TÊTE D'ABEILLE	42
JEHOL	21	COMÈTE	43
AUDE	22	DONG FENG IV	44
CALYPSO	23	FIVA	45

# La Tradition de Morges

1<sup>ÈRE</sup> ÉDITION  
2<sup>ÈME</sup> ÉDITION

## MIRANDA

Type:	55 m <sup>2</sup> suédois
Numéro de voile:	Z-2
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:	1,9 m
Hauteur du mât:	12 m	Type de gréement:	Aurique
Déplacement:	4,2 t	Matériaux principal:	Acajou

# La Tradition de Morges

1<sup>ÈRE</sup> ÉDITION  
2<sup>ÈME</sup> ÉDITION

## FRA DIAVOLO

Type:	20 m <sup>2</sup> Encouragement
Numéro de voile:	E4
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 dériveur 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	Matériaux principal:	Acajou

### 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

1<sup>ÈRE</sup> ÉDITION  
2<sup>ÈME</sup> ÉDITION

## LO TEIN QUE LEQUE

Type:	Canot à dérive Amiguet - Grèbe
Numéro de voile:	n. c.
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.

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 rédigé.

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



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.	Matériau principal:	Acajou

### 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

1<sup>ÈRE</sup> ÉDITION  
2<sup>ÈME</sup> ÉDITION

## L'EMBUSCADE

Type:	Prototype
Numéro de voile:	Z34
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 Thoue, 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. En 2012, l'accastillage est repensé et amélioré.

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!

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	Matériau principal:	Chêne

### 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

1<sup>ÈRE</sup> ÉDITION  
2<sup>ÈME</sup> ÉDITION

## LA MAYON

Type:	8.5 S.I
Numéro de voile:	Z-8
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, échelle + nouvelles voiles Ratsey, ancien mat donné à Turini qui a nouveau mât en alu avec voiles Ratsey, ancien mat pété 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 (gréement 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 Matériau princiap: Acajou

### 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

1<sup>ÈRE</sup> ÉDITION  
2<sup>ÈME</sup> ÉDITION

## ODIN

Type:	15 m <sup>2</sup> suédois
Numéro de voile:	Z 34
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	Matériau principal:	Mélèze

### 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

1<sup>ÈRE</sup> ÉDITION  
2<sup>ÈME</sup> ÉDITION

## MOJO

Type:	Dinghy 12 pieds
Numéro de voile:	SUI 12
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.	Matériau principal:	Bois

# La Tradition de Morges

1<sup>ÈRE</sup> ÉDITION  
2<sup>ÈME</sup> ÉDITION

## 12'

Type:	Dinghy 12 pieds
Numéro de voile:	SUI 12
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	Matériau principal:	Bois

### 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.

Sinon, 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

1<sup>ÈRE</sup> ÉDITION  
2<sup>ÈME</sup> ÉDITION

## FLYING LADY

Type:	Lacustre
Numéro de voile:	120
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 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	Matériau principal:	Bois

# La Tradition de Morges

1<sup>ÈRE</sup> ÉDITION  
2<sup>ÈME</sup> ÉDITION

## CALLIOPE

Type:	<b>2 Tonneaux (jauge Godinet)</b>
Numéro de voile:	-
Architecte:	<b>Costaguta</b>
Constructeur:	<b>Costaguta</b>
Année de construction:	<b>1909</b>
Port d'attache:	<b>Rolle</b>
Lieu de construction:	<b>Voltri (Italie)</b>
Propriétaire actuel:	<b>Jean-Philippe Mayerat</b>



### 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 Hironnelle. 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:	<b>10 m</b>	Longueur à la flottaison:	<b>6,7 m</b>
Largeur hors-tout:	<b>2 m</b>	Tirant d'eau:	<b>1,4 m</b>
Hauteur du mât:	<b>10,5 m</b>	Type de gréement:	<b>Shoop</b>
Déplacement:	<b>2,3 t</b>	Matériau principal:	<b>Acajou</b>

### 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

1<sup>ÈRE</sup> ÉDITION  
2<sup>ÈME</sup> ÉDITION

## MAÏCA

Type:	Maïca
Numéro de voile:	SUI 54
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	Matériau principal:	Bois

### 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.



UN GRAND MERCI POUR VOTRE PARTICIPATION ET BON VENT !

# La Tradition de Morges

1<sup>ÈRE</sup> ÉDITION  
2<sup>ÈME</sup> ÉDITION

## TWÄRWIND

Type:	Nationalkreuzer 45
Numéro de voile:	Z 45
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	Matériau principal:	Mélèze

### 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

1<sup>ÈRE</sup> ÉDITION  
2<sup>ÈME</sup> ÉDITION

## SAGA

Type:	6 MJI
Numéro de voile:	SUI 43
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 régate, 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	Matériau principal:	Bois

### UNE ANECDOTE À PROPOS DU BATEAU:

Une rentrée au port «chaude»: Retour de régate 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

1<sup>ÈRE</sup> ÉDITION  
2<sup>ÈME</sup> ÉDITION

## TYSTIE

Type:	12' Dinghy
Numéro de voile:	Z 10
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 (8mJI, 6mJI) 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 (IYRU), 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	Matériau principal:	Bois

## 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

1<sup>ÈRE</sup> ÉDITION  
2<sup>ÈME</sup> ÉDITION

## EDITH ANN

Type:	East Anglian 28 ft
Numéro de voile:	204 Y
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	Matériau principal:	Bois



# La Tradition de Morges

1<sup>ÈRE</sup> ÉDITION  
2<sup>ÈME</sup> ÉDITION

## JANOA

Type:	15 m SNS classique
Numéro de voile:	Z 53
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	Matériau principal:	Acajou

### 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.

UN GRAND MERCI POUR VOTRE PARTICIPATION ET BON VENT !

# La Tradition de Morges

1<sup>ÈRE</sup> ÉDITION  
2<sup>ÈME</sup> ÉDITION

## CINDERELLA

Type:	12 feet Dinghy
Numéro de voile:	SUI 28
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

1<sup>ÈRE</sup> ÉDITION  
2<sup>ÈME</sup> ÉDITION

## JEHOL

Type:	22 m <sup>2</sup> suédois
Numéro de voile:	SUI 162
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 m<sup>2</sup> 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 m<sup>2</sup> 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 m<sup>2</sup> 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 m<sup>2</sup> la Framée de François Della casa et le 22 m<sup>2</sup> 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	Matériau principal:	Bois

### 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

1<sup>ÈRE</sup> ÉDITION  
2<sup>ÈME</sup> ÉDITION

## AUDE

Type:	15 m SNS
Numéro de voile:	SUI 56
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 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.

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.

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	Matériau principal:	Acajou

### 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

1<sup>ÈRE</sup> ÉDITION  
2<sup>ÈME</sup> ÉDITION

## CALYPSO

Type:	<b>3 Tonneaux (jauge Godinet)</b>
Numéro de voile:	<b>28</b>
Architecte:	<b>Joseph Guédon</b>
Constructeur:	<b>Bonnin, G. Frères</b>
Année de construction:	<b>1911</b>
Port d'attache:	<b>Nernier (Suisse)</b>
Lieu de construction:	<b>Lormont/Bordeaux (France)</b>
Propriétaire actuel:	<b>Association AmerAmi</b>



### 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 Vendenesse, ce qui est une première d'après The New York Times.

### INFORMATIONS TECHNIQUES

Longueur:	<b>11,5 m</b>	Longueur à la flottaison:	<b>9,5 m</b>
Largeur hors-tout:	<b>2,2 m</b>	Tirant d'eau:	<b>1,6 m</b>
Hauteur du mât:	<b>11 m</b>	Type de gréement:	<b>Houari</b>
Déplacement:	<b>3,5 t</b>	Matériau principal:	<b>Bois</b>

### UNE ANECDOTE À PROPOS DU BATEAU:

Il a toujours porté le même nom !

# La Tradition de Morges

1<sup>ÈRE</sup> ÉDITION

2<sup>ÈME</sup> ÉDITION

## APACHE

Type:	<b>8MJ1</b>
Numéro de voile:	<b>H25</b>
Architecte:	<b>Anker &amp; Jensen</b>
Constructeur:	<b>Anker &amp; Jensen</b>
Année de construction:	<b>1918</b>
Port d'attache:	<b>Founex (Suisse)</b>
Lieu de construction:	<b>Oslo (Norvège)</b>
Propriétaire actuel:	<b>Olivier Baiwir</b>



### 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:	<b>13,4 m</b>	Longueur à la flottaison:	<b>9,68 m</b>
Largeur hors-tout:	<b>2,43 m</b>	Tirant d'eau:	<b>1,83 m</b>
Hauteur du mât:	<b>18,7 m</b>	Type de gréement:	<b>Marconi</b>
Déplacement:	<b>8 t</b>	Matériau principal:	<b>Bois</b>

### 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

1<sup>ÈRE</sup> ÉDITION  
2<sup>ÈME</sup> ÉDITION

## SON OF JONES

Type:	Dinghy 12
Numéro de voile:	SUI 8
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.

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

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

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

### INFORMATIONS TECHNIQUES

Longueur:	<b>3,66 m</b>	Longueur à la flottaison:	<b>3,4 m</b>
Largeur hors-tout:	<b>1,5 m</b>	Tirant d'eau:	<b>0,75 m</b>
Hauteur du mât:	<b>5 m</b>	Type de gréement:	standing lug
Déplacement	<b>150 kg</b>	Matériau principal:	<b>Acajou</b>

### 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

1<sup>ÈRE</sup> ÉDITION  
2<sup>ÈME</sup> ÉDITION

## PATIENCE

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



### 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 contrecœur 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

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

siennes... Se sentant pousser des ailes (au nom d'oiseau me direz-vous...) pour aller s'éventer à deux reprises quelques 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:	<b>5,3 m</b>	Longueur à la flottaison:	<b>4,6 m</b>
Largeur hors-tout:	<b>1,6 m</b>	Tirant d'eau:	<b>1 m</b>
Hauteur du mât:	<b>8 m</b>	Type de gréement:	<b>moderne (3Di)</b>
Déplacement:	<b>600 kg</b>	Matériau principal:	<b>Acajou</b>

### 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

1<sup>ÈRE</sup> ÉDITION  
2<sup>ÈME</sup> ÉDITION

## REVANCHE

Type:	Lacustre
Numéro de voile:	Z-20
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 20<sup>e</sup> 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 80<sup>e</sup> 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	Matériau principal:	Acajou

### 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

1<sup>ÈRE</sup> ÉDITION  
2<sup>ÈME</sup> ÉDITION

## TOPAZE

Type:	Lacustre
Numéro de voile:	Z 25
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 inconnu.

### 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	Matériau principal:	Acajou

### 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.

## VINH LONG II

Type:	6,5 SI
Numéro de voile:	SUI 20
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 pas M. Varneri de Morges, il s'appelait «Fleur d'eau»

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

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 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	Matériau principal:	Bois

### 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

1<sup>ÈRE</sup> ÉDITION  
2<sup>ÈME</sup> ÉDITION

## LA CHATTE DE PERSE

Type:	Lacustre
Numéro de voile:	SUI 20
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:	<b>9,5 m</b>	Longueur à la flottaison:	<b>6,5 m</b>
Largeur hors-tout:	<b>1,81 m</b>	Tirant d'eau:	<b>1,2 m</b>
Hauteur du mât:	<b>11,2 m</b>	Type de gréement:	<b>Marconi</b>
Déplacement:	<b>1,73 t</b>	Matériau principal:	<b>Acajou</b>

### 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

1<sup>ÈRE</sup> ÉDITION  
2<sup>ÈME</sup> ÉDITION

## ALBORAN

Type:	Lacustre
Numéro de voile:	Z 3
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 m<sup>2</sup> 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	Matériau principal:	Acajou

### 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 1<sup>re</sup> édition de «La Tradition de Morges»!

# La Tradition de Morges

1<sup>ÈRE</sup> ÉDITION  
2<sup>ÈME</sup> ÉDITION

## CIGOGNE

Type:	<b>30 m<sup>2</sup> suédois</b>
Numéro de voile:	<b>Z 8</b>
Architecte:	<b>Henri Copponex</b>
Constructeur:	<b>Bessert/Engel</b>
Année de construction:	<b>1941</b>
Port d'attache:	<b>Corsier-Port</b>
Lieu de construction:	<b>Genève</b>
Propriétaire actuel:	<b>Serge Patry</b>



### 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 m<sup>2</sup> à celle des 150 m<sup>2</sup>.

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 m<sup>2</sup> et 40 m<sup>2</sup> ont figuré aux épreuves de voile aux Jeux olympiques d'été de 1920 à Anvers.

### INFORMATIONS TECHNIQUES

Longueur:	<b>13 m</b>	Longueur à la flottaison:	<b>9 m</b>
Largeur hors-tout:	<b>2,14 m</b>	Tirant d'eau:	<b>1,5 m</b>
Hauteur du mât:	<b>14 m</b>	Type de gréement:	<b>Marconi</b>
Déplacement:	<b>3 t</b>	Matériau principal:	<b>Acajou</b>

### 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.

## MARIKAT II

Type:	Requin
Numéro de voile:	FRA 441
Architecte:	Gunnar Ludwig Stenbäck
Constructeur:	Chantiers Pouvreau
Année de construction:	1969
Port d'attache:	Thonon les Bains
Lieu de construction:	Vix (Vendée)
Propriétaire actuel:	Gérard Douyere



### HISTORIQUE:

Année de construction 1969 par les chantiers POUVREAU à VIX (vendée). Numéro de série 441.

Son premier propriétaire Monsieur R. Jacob l'a revendu en 1975.

Son deuxième propriétaire Monsieur Bernard CHAUMONTET l'a fait navigué, skipper et entretenu jusqu'en 2020, date à laquelle il le revendait à son propriétaire actuel.

Le bateau n'a connu que les eaux et les vents lémaniques.

### INFORMATIONS TECHNIQUES

Longueur:	9,60 m	Longueur à la flottaison:	6,60 m
Largeur hors-tout:	1,90 m	Tirant d'eau:	1,10 m
Hauteur du mât:	12 m	Type de gréement:	Sloop
Déplacement:	1,85 t	Matériau principal:	Acajou

### UNE ANECDOTE À PROPOS DU BATEAU:

Son histoire est faite de nombreuses anecdotes, rituel plutôt classique pour ce type de bateau en bois (surtout de nombreuses réparations !)

En dernière date, le changement de plusieurs bordés et son lifting complet dans la plus pure tradition des vernisseurs.



## ROSE DES VENTS

Type:	Lacustre
Numéro de voile:	65
Architecte:	Henri Copponex
Constructeur:	Oester
Année de construction:	1948
Port d'attache:	Saint Aubin Sauges (NE)
Lieu de construction:	Rolle
Propriétaire actuel:	n.c.



### HISTORIQUE:

Les archives du chantier Oester ayant brûlé et peu actif en régate, le passé du voilier est mal connu. Construit en 1948 au chantier Oester à Rolle, il est le 65ème Lacustre de la série.

En 1951, un surpoids est constaté lors de son jaugeage mais le yacht reste admis dans la classe Lacustre par l'USY, la coque n'ayant subi aucune transformation, amélioration ou réparation. Ses noms connus ont été Espérance, Rose des Vents, Pa-Si-Phou, Pitchoum II et Natacouane.

Acquis en 1999, il bénéficie d'une complète rénovation de deux ans effectuée par ses actuels propriétaires, assistés du constructeur naval Cédric Müller.

Au printemps 2011, il reçoit un mât neuf en bois fabriqué par le chantier Mayerat à Rolle, espar réalisé en épicea du Risou.

Durant l'hiver 2013, la quille est pratiquement complètement changée faite à un champignon. En 2015, Rose des Vents reçoit une distinction dans le cadre du Prix du patrimoine naval sur le Léman. Après avoir navigué pendant plus de 20 ans de Genève au Bouveret en croisières ou en régates, Rose des Vents a rejoint le lac de Neuchâtel en 2022.

### INFORMATIONS TECHNIQUES

Longueur:	9,50 m	Longueur à la flottaison:	6,50 m
Largeur hors-tout:	1,80 m	Tirant d'eau:	1,20 m
Hauteur du mât:	11,20 m	Type de gréement:	Marconi
Déplacement:	1,68 t	Matériau principal:	Acajou

### UNE ANECDOTE À PROPOS DU BATEAU:

En 2018, Rose des Vents a participé à l'émission de Passe-moi les jumelles : «Fleur bleue, un bateau pour la vie».

Une histoire onirique lémanique sur le parcours d'un homme qui pendant 15 ans, a été régleur de voile à bord de ce bateau de légende.

# La Tradition de Morges

2<sup>ÈME</sup> ÉDITION

## FRELON

Type:	Cruiser
Numéro de voile:	54
Architecte:	n.c.
Constructeur:	Ramseier
Année de construction:	1920
Port d'attache:	Tannay (VD)
Lieu de construction:	Versoix (GE)
Propriétaire actuel:	Philippe Kolly



### HISTORIQUE:

L'histoire de ce bateau est empreinte de mystère en raison de la perte d'archives.

Il a été entièrement restauré entre 2012 et 2016.

Ce que l'on sait, c'est qu'il a été construit en 1920 par le chantier naval Ramseier à Versoix, mais le reste de son passé demeure inconnu.

### INFORMATIONS TECHNIQUES

Longueur:	9,30 m	Longueur à la flottaison:	7 m
Largeur hors-tout:	2,05 m	Tirant d'eau:	1,45 m
Hauteur du mât:	11 m	Type de gréement:	Marconi
Déplacement:	2,4 t	Matériaux principal:	Bois



# La Tradition de Morges

2<sup>ÈME</sup> ÉDITION

## LEGRE I

Type:	Marsouin
Numéro de voile:	Z5
Matériau principal:	Bois
Architecte:	Sparkman & Stephens
Constructeur:	Corsier Port
Année de construction:	1937
Port d'attache:	Corsier
Lieu de construction:	Corsier
Propriétaire actuel:	Philippe Peverelli



Entre 2023 et 2024, il a été entièrement restauré à l'identique de son état d'origine de 1937 !

### INFORMATIONS TECHNIQUES

Longueur:	7 m	Longueur à la flottaison:	5,65 m
Largeur hors-tout:	1,83 m	Tirant d'eau:	0,70 m
Hauteur du mât:	9,63 m	Type de gréement:	n.c.
Déplacement:	300 kg	Motorisation:	n.c.

### UNE ANECDOTE À PROPOS DU BATEAU:

Mon père passe son temps au port de Corsier à restaurer le bateau. Il l'a acheté il y a quelques mois dans un état très délabré.

Chaque jour, il travaille avec acharnement pour le remettre en état afin qu'il soit prêt pour la régate :)



# La Tradition de Morges

2<sup>ÈME</sup> ÉDITION

## TRITON

Type:	Dinghy 12'
Numéro de voile:	FRA 54
Matériau principal:	Bois
Architecte:	George Cockshott
Constructeur:	Colombo Leopoldo Costruttore Barche
Année de construction:	2015
Port d'attache:	Base nautique de Sciez
Lieu de construction:	Lago du Como (IT)
Propriétaire actuel:	Nicolas Saumagne



### HISTORIQUE:

«Le canot est né d'un concours lancé en 1912 par la Boat Racing Association nouvellement fondée en Grande Bretagne en vue de créer un petit monotype de régates abordable. Sur la base d'un cahier des charge stipulant une longueur de 12 pieds et d'une surface de voile de 100 pieds carrés (9,2 m<sup>2</sup>) c'est George Cockshott qui remporte le concours .

Le dinghy 12 est ainsi né en 1913, s'il connaît un succès mitigé en grande Bretagne il se développe très vite aux Pays bas et Belgique et devient série internationale en 1919 sur décision de l'International Yacht Racing Union et devient le 1er support olympique de voile légère aux jeux de 1920 et 1928.

Il se développe ensuite largement en Italie et Allemagne et avec un moindre développement en France, probablement du fait de l'existence des monotypes du Havre et d'Arcachon qui existaient déjà. Les coques traditionnelles tout bois cohabitent maintenant avec les coques mixtes (composite-bois) ou tout composite au sein des mêmes régates en France ou l'on compte une trentaine de bateaux actifs répartis sur l'ensemble du territoire (vous trouverez à cet emplacement la localisation de la flotte de Dinghy 12' en France).

L'association Dinghy 12 œuvre pour développer en France la Classe Dinghy 12' dont l'attractivité est exceptionnelle comme en témoigne les flottes actuellement actives en Europe avec principalement les Pays Bas (environ 900 bateaux construits) et Italie (plus de 2300 bateaux).

### 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:

«Lorsque votre épouse trouve pour vous le bateau de vos rêves, difficile de refuser! Suite à un très bel article dans la revue «le chasse marrée», elle me dit «voilà ton bateau, va en chercher un en Hollande pour tes 30 ans...» Chose faite avec l'arrivée de mon premier Dinghy 12 ' «Utflecht» (l'échappée en Néerlandais) de 1964. 7 années à finir toujours dernier dans les régates... mais un plaisir immense de naviguer aussi avec mes enfants qui ont 8 et 10 ans au début.

A ce moment, Frédéric De Rutté me prête son Colombo, et là je reste sans voie... le bateau avance !!!! Coup de théâtre dans la foulée, ma moitié, toujours elle, me commande une autre merveille toute neuve sur le lac de Côme en Italie. Depuis lors «Triton» navigue en France, en Italie, en Hollande, en Suisse bien sûr !»

UN GRAND MERCI POUR VOTRE PARTICIPATION ET BON VENT !

# La Tradition de Morges

2<sup>ÈME</sup> ÉDITION

## TAIFUN

Type:	8MJI 1 <sup>ère</sup> jauge
Numéro de voile:	H 14
Matériau principal:	Acajou
Architecte:	Johan Anker
Constructeur:	Johan Anker
Année de construction:	1911
Port d'attache:	Corsier-Port
Lieu de construction:	Anker & Jensen (Norvège)
Propriétaire actuel:	Chantier naval de Corsier-Port



### HISTORIQUE:

Construction par Anker et Jensen en 1911 pour les Jeux Olympiques de Stockholm de 1912, médaillé d'or aux Jeux de 1912.

C'est le premier 8m aurique au championnat du monde des 8m à Langenhagen en 2018 (8 bateaux auriques).

Il a été largement restauré en 2010 par le chantier naval de Corsier-Port.

### INFORMATIONS TECHNIQUES

Longueur:	13 m	Longueur à la flottaison:	10 m
Largeur hors-tout:	2,8 m	Tirant d'eau:	1,6 m
Hauteur du mât:	14 m	Type de gréement:	Aurique
Déplacement:	7,5 t	Motorisation:	n. c.

### UNE ANECDOTE À PROPOS DU BATEAU:

Sous gréement marconi, ce bateau a effectué le voyage du Portugal au Japon dans les années 70, retour en solitaire.

## BIVOUAC

Type:	<b>Soprianino (Barchetta)</b>
Numéro de voile:	<b>45</b>
Matériau principal:	<b>Bois</b>
Architecte:	<b>Laurent Giles</b>
Constructeur:	<b>Patrick Weeb</b>
Année de construction:	<b>1998</b>
Port d'attache:	<b>Yvoire (FR)</b>
Lieu de construction:	<b>Harwich, Essex (Royaume-Uni)</b>
Propriétaire actuel:	<b>Florent Grenier</b>



### HISTORIQUE:

Après la seconde guerre mondiale, Patrick Ellam, ancien officier de l'armée britannique se lance le défi de prouver que des petits bateaux (moins de 20 pieds) peuvent non seulement s'engager dans la course au large, mais également être sûrs et compétitifs dans cette discipline alors réservée aux unités de plus de 7,80m à la flottaison.

Après avoir traversé de multiples fois la Manche sur Theta, son canoé gréé de 5,80m, il commissionne le célèbre architecte Laurent Giles pour dessiner Sopranino, avec l'objectif de participer aux courses du Royal Ocean Racing Club (RORC).

Le bateau est construit et mis à l'eau en août 1950. Grâce au soutien de John Illingworth (Commodore du RORC à l'époque), qui accorde une exception au bateau afin de lui permettre de participer, Sopranino prend le départ de la course Plymouth-Santander. Il terminera la course seulement quelques heures seulement après le reste de la flotte, prouvant alors au monde du yachting de l'époque qu'il y a de la place pour les petits bateaux dans ce type d'épreuves. Fort de ce succès, John Illingworth et Patrick Ellam créeront le JOG (Junior Offshore Group) le 7 décembre de la même année, qui est encore actif aujourd'hui dans l'esprit favorisant les amateurs et combinant course au large et parcours côtiers.

Après plusieurs succès en courses, et la construction de plusieurs 'sister-ships', Patrick Ellam et son ami Colin Mudie décideront de tester les limites de leur bateau et s'engageront dans un voyage de plus de 10'000nm, qui les mènera jusqu'à New York, où le bateau sera finalement perdu pendant de longues années. L'aventure durera 2 ans (de 1951 à 1953) et sera racontée dans un livre ('Sopranino', par Patrick Ellam et Colin Mudie) encore publié aujourd'hui.

Le Sopranino original (retrouvé et restauré depuis) étant désormais exposé au Classic Boat Museum de Cowes, le bateau présent ici en est une réplique à l'identique, construite en Angleterre en 1998 sur les plans originaux.

Le bateau a été vendu en Hollande à la fin des années 2000, puis ramené sur le Léman en 2014 par Michel Nerbollier, avant d'être racheté par le propriétaire actuel en 2023. Il est maintenant amarré au port des pêcheurs d'Yvoire.

### INFORMATIONS TECHNIQUES

Longueur:	<b>6 m</b>	Longueur à la flottaison:	<b>5,41 m</b>
Largeur hors-tout:	<b>1,65 m</b>	Tirant d'eau:	<b>1,12 m</b>
Hauteur du mât:	<b>6,5 m</b>	Type de gréement:	<b>Bermudien</b>
Déplacement:	<b>800 kg</b>	Motorisation:	<b>n. c.</b>



### UNE ANECDOTE À PROPOS DU BATEAU:

L'un des objectifs donnés à Laurent Giles par Patrick Ellam lorsqu'il lui demanda de dessiner Sopranino était l'habitabilité. Mission accomplie, à en croire le livre, avec plus de 10'000nm parcourus en 2 ans incluant une transat en double.

Mais un weekend à 2 sur le bateau à l'occasion des Vieux Bateaux 2023 nous a rappelé que la référence du propriétaire lorsqu'il a commandité ce travail était ... un canoé!

# La Tradition de Morges

2<sup>ÈME</sup> ÉDITION

## ALGIRO

Type:	Lacustre
Numéro de voile:	SUI 51
Architecte:	Henri Copponex
Constructeur:	Chantier Oester (Rolle)
Année de construction:	1945 - 1947
Port d'attache:	St-Prex
Lieu de construction:	Rolle
Propriétaire actuel:	Jean-Pierre Banzet



### HISTORIQUE:

Le Lacustre 51 a été construit de 1945 à 1947 au chantier Oester, à Rolle, qui a disparu depuis. Il a été immatriculé le 1/1/1947. Ce bateau a toujours appartenu à la même famille.

### 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:	Marconi
Déplacement:	1730 kg	Matériau principal:	Acajou

### UNE ANECDOTE À PROPOS DU BATEAU:

De nombreux Bol d'Or dans les années 1970 jusqu'en 1983.

A partir de cette date le bateau a moins navigué afin de le préserver au mieux.

# La Tradition de Morges

2<sup>ÈME</sup> ÉDITION

## IRÉNÉE

Type:	Course-Croisière classique
Numéro de voile:	-
Architecte:	François Sergent
Constructeur:	Construction artisanale Rameau
Année de construction:	1962
Port d'attache:	Rolle
Lieu de construction:	Etel (Bretagne)
Propriétaires actuels:	Michel Beetschen Sébastien Jotterand



### HISTORIQUE:

François Sergent a été un des pionniers de la démocratisation de la plaisance dans les années après-guerre. Cet architecte naval généraliste a dessiné des plans allant du yachting léger au pêche promenade comme le loctudy jusqu'au croiseurs, qu'ils soient côtier, comme le Pirate, rival du Corsaire, aux croiseurs rapides fait pour rivaliser avec les Anglo-Saxons dans les courses en haute mer organisées par le RORC (Royal Ocean Racing Club).

Irenée (RORC classe III) est un croiseur construit en 1962 au chantier Rameau à Etel près de Lorient. Repéré au Bouveret par Anne & Michel en 1995, il devient dès lors le voilier de la famille Beetschen pour la croisière lémanique moyennant une transformation de son gréement de cotre en sloop, avec un allongement de son mât en pin d'Orégon de 11 à 14.3 mètres, grâce à l'expérience acquise lors de la construction et l'entretien du bateau familial précédent,

un autre plan Sergent de 6.25 mètres devenu trop petit pour cette famille de 5. Irenée verra encore son cockpit refait, ainsi que ses aménagements intérieurs et la pose d'un pont en teck. Par la suite, il sera partagé avec une autre famille cousine, les Jotterand-Longchamp, depuis bientôt 10 ans et subira une rénovation complète en 2021-2022 par le chantier naval Aebi, passant 8 mois au sec permettant d'éliminer et remplacer les pièces en bois moisies de la cabine et de la coque.

Enfin un moteur diesel Lombardini, viendra remplacer le Farrymann de 1970 (un Renault-Couach à essence avait été installé à la construction). En plus de sa stabilité et de sa barre douce, il a gardé, malgré son âge, sa capacité à accélérer dans la risée pour le plus grand plaisir de ses barreaux, avec ou sans équipage.

### INFORMATIONS TECHNIQUES

Longueur:	10 m	Longueur à la flottaison:	7,32 m
Largeur hors-tout:	2,65 m	Tirant d'eau:	1,65 m
Hauteur du mât:	14,3 m	Type de gréement:	Marconi
Déplacement:	4,5 m	Matériau principal:	Acajou

### UNE ANECDOTE À PROPOS DU BATEAU:

En 1997, un échange épistolaire entre Michel Beetschen et François Sergent permet d'en connaître un peu plus sur l'histoire du bateau. «J'ai toujours plaisir à savoir que mes bateaux se portent bien et donnent et satisfaction à leurs propriétaires. J'avais baptisé ce plan Windjammer, nom que les américains donnaient à leurs clippers rapides. Trois bateaux ont été construits sur ce plan, dont un qui a malheureusement sombré...»

Il devait donc en rester un et nous sommes partis à sa recherche. Nous l'avons trouvé dans un port méditerranéen près de Hyères et avons eu l'occasion de le visiter avec son propriétaire, qui cherchait à s'en séparer pour raison d'âge. Il était dans un triste état et notre sentiment était partagé : peiné de le voir ainsi et fier et heureux de savoir que notre bateau était tellement magnifique !

## TÊTE D'ABEILLE

Type:	30 m <sup>2</sup> suédois
Numéro de voile:	Z 6
Architecte:	Knut Reimers
Constructeur:	Corsier Port
Année de construction:	1938
Port d'attache:	Corsier-Port
Lieu de construction:	Chantier Naval de Corsier-Port
Propriétaire actuel:	Alexandre Schneider



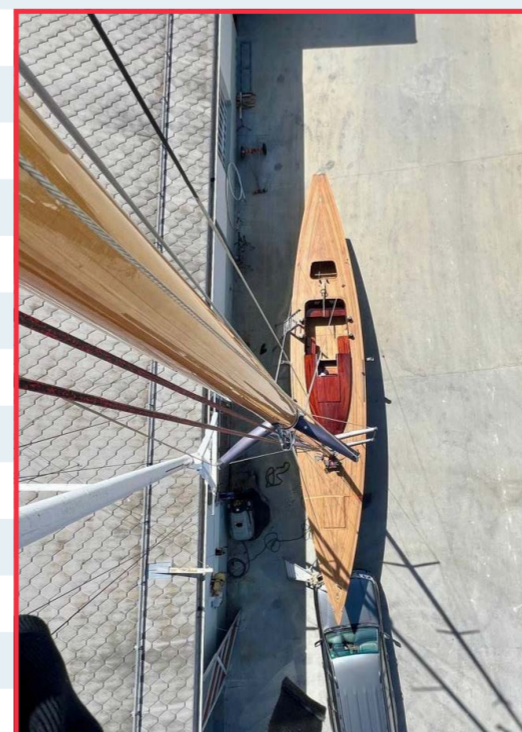
### HISTORIQUE:

Construit en 1938 pour le Colonel Guisan au chantier Naval de Corsier-Port. Bateau restauré en 2023-2024 au chantier naval de Corsier Port avec un nouveau plan de voilure plus toilé qu'un 30m<sup>2</sup> suédois classique.

Le mât est en bois avec un accastillage moderne. Son plan de voilure a été fait par Guy Ribadau Dumas.

### INFORMATIONS TECHNIQUES

Longueur:	12,15 m	Longueur à la flottaison:	9 m
Largeur hors-tout:	2,06 m	Tirant d'eau:	1,5 m
Hauteur du mât:	14 m	Type de gréement:	Marconi
Déplacement:	3 t	Matériau principal:	Acajou



# La Tradition de Morges

2<sup>ÈME</sup> ÉDITION

## COMÈTE

Type:	30 m <sup>2</sup> suédois
Numéro de voile:	Z-12
Architecte:	Knut Reimers
Constructeur:	Chantier Naval Corsier-Port
Année de construction:	1945
Port d'attache:	Corsier-Port
Lieu de construction:	n.c.
Propriétaire actuel:	Famille Ohayon



### HISTORIQUE:

Construit en 1945 au chantier naval de Corsier-Port pour la famille Breitling, ce superbe 30m<sup>2</sup> suédois incarne l'élégance et la féminité.

Le bateau a ensuite appartenu à un peintre domicilié dans le Gros-de-Vaud, puis à Monsieur Philippe Rappaz. En 2023, la famille Ohayon en fait l'acquisition, redonnant vie à ce joyau du lac.

### INFORMATIONS TECHNIQUES

Longueur:	12,15 m	Longueur à la flottaison:	9 m
Largeur hors-tout:	2,06 m	Tirant d'eau:	1,5 m
Hauteur du mât:	14 m	Type de gréement:	Sloop
Déplacement:	3 t	Matériau principal:	Acajou

### UNE ANECDOTE À PROPOS DU BATEAU:

Le bateau montre sa splendeur en prenant le départ du Bol d'or 2024, achevé en 21h58min après une course anthologique où les manœuvres ont été nombreuses. Son esthétisme inégalé se révèle surtout lorsqu'il navigue au près, où sa longueur et sa finesse prennent toutes leurs dimensions.

Comme une comète qui se fait remarquer dans le ciel par son éclat, le regard figé, il en est de même pour ce bateau: Impossible de détourner le regard!

## DONG FENG IV

Type:	5.5m JI
Numéro de voile:	Z-70
Architecte:	Alfred E. Luders
Constructeur:	Chantier WIRZ
Année de construction:	1965
Port d'attache:	Port Noir (SNG)
Lieu de construction:	n.c.
Propriétaire actuel:	Eric Fornerod



### HISTORIQUE:

Luders Marine Construction a été fondée par Alfred E. Luders en 1908, à Byram CT, mais a déménagé en 1912 à Harbor Drive, dans le port de Stamford (USA).

Luders Marine Construction a construit de nombreux yachts en bordés traditionnels comme pour avoir fortement contribué à l'effort de guerre pendant la deuxième guerre mondiale.

Luders est connu pour avoir construit des 12M JI pour la Coupe de l'America. American Eagle en particulier.

### INFORMATIONS TECHNIQUES

Longueur:	9,6 m	Longueur à la flottaison:	6,77 m
Largeur hors-tout:	2,82 m	Tirant d'eau:	1,35 m
Hauteur du mât:	n.c.	Type de gréement:	n.c.
Déplacement:	2025 kg	Matériau principal:	n.c.

### UNE ANECDOTE À PROPOS DU BATEAU:

Ce 5.5 M JI a vu sa coque entièrement restaurée en 2018-19 par Pierre Signoret. Naviguant comme second ou skipper auj. dans le monde entier.

Puis le réarmement a été supervisé par Eric Fornerod en 2020, pour une remise à l'eau l'eau en août de cette même année. Après des années en calle sèche dans un champs à Messery.

Ce voilier classique est aujourd'hui principalement aux mains d'un genevois d'adoption.

# La Tradition de Morges

2<sup>ÈME</sup> ÉDITION

## FIVA

Type:	Lacustre
Numéro de voile:	Z-217
Architecte:	Henri Copponex
Constructeur:	K. Heinrich
Année de construction:	1988
Port d'attache:	Nernier
Lieu de construction:	Kreuzlingen
Propriétaire actuel:	Léman plaisance-Berch- told-Gheno-Gaillard-Jarnias



### HISTORIQUE:

Le Lacustre «Fiva» Z-217 se nommait auparavant «Civetta» et appartenait à Ivan Pictet. Nous sommes une équipe de copains ayant navigué et fait des régates sur un Suspens et puis sur un A27 pendant une vingtaine d'année.

Nous avons saisi l'opportunité d'acquérir ce beau Lacustre et découvrir cette nouvelle navigation !

### 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:	1730 g	Matériau principal:	Acajou

### UNE ANECDOTE À PROPOS DU BATEAU:

Ayant ce bateau depuis seulement quelques mois, nous espérons rencontrer l'ancien propriétaire afin de connaître son histoire !