

## LES VOILES DE TRADITION REVIENNENT A PORNIC (8<sup>ème</sup> Edition)

Rédigé par Marc Boivin



Du vendredi 9 août au samedi 10 août 2013

8ème édition - Vieux Port de Pornic  
avec de très nombreux navires de renom tels que :  
Requins, Dragons, DC20, Belouga, Arpèges, Muscadets,  
Voiliers de Tradition et Vieux Gréements mais aussi  
Pen Duick, Saint Michel II, Lady Trix., Lady Maud,  
Angelina, Babar, Joshua, Jeanne J, Martroger  
et ..... **La Recouvrance**

Du jeudi 8 août au dimanche 11 août 2013

Sorties en mer à bord de «La Recouvrance»  
Embarquement / débarquement :  
Port de La Noëveillard - Ponton A



### 9 et 10 août 2013

*Ils sont venus, ils sont tous là, du plus petit au plus grand.*

*6m JI, 8m JI, Requins, Dragons, DC 20, Arpège, Muscadets, côtoient les Voiliers de Tradition et Vieux gréements d'intérêts patrimoniaux comme: "le Martroger", " le Saint Michel II", l'incontournable "Babar", "Lady Trix", "Lady Maud", l'élégante "Aile VI", les légendaires "Pen Duick" et "Pen Duick III", l'impressionnante et majestueuse "La Recouvrance".....*

*La traditionnelle parade dans le Vieux Port a rencontré, une fois encore, un énorme succès. A leur passage, tous les navires furent ovationnés par une foule nombreuse et enthousiaste.*



Pen Duick



## Rose Noire II



Pen Duick III



# La Recouvrance



# Dragons



**Martroger**



**Aile VI**



... et d'autres ! .....



*Bon vent ! .....*



*Rendez-vous à tous ...  
pour la prochaine édition !!!*

## AILE VI

- **TPOLOGIE** : *Bateau de plaisance*

### - CARACTERISTIQUES

Longueur : 13,90 m  
Largeur : 2,50 m  
Tirant d'eau : 2,20 m environ  
Poids : 8,5 tonnes environ  
Surface de voilure : 118 m<sup>2</sup>  
Hauteur de mât : 18,50 m

### - HISTORIQUE

Le bateau a été construit aux chantiers de la Hève au Havre sur plan Arbaut durant l'hiver 1927/28 pour Mme Virginie Heriot. Le bateau fut mis à l'eau le 21 avril 1928.

Depuis 1914, Mme Heriot prit part, tant en France qu'à l'étranger, à plus de 300 compétitions diverses et régates internationales, parmi lesquelles son pavillon coupa 85 fois victorieusement la ligne d'arrivée.

L' " **AILE VI** " est son sixième et avant dernier 8 mètres *Jauge Internationale* (14,40m), celui avec lequel elle remporta de très nombreuses régates, notamment les Jeux Olympiques et la Coupe de France. Dès le mois de juillet 1927, dans le cadre de la coupe de France, le Yacht



Club de France avait adressé un défi pour 1928 au Royal Thames Yacht Club qui l'avait accepté. Lors des éliminatoires courues au Havre les 12 et 13 mai 1928, " **AILE VI** " gagne devant " **Nitchevo** " (ex Aile IV) appartenant à Louis Bréguet.

Les deux champions désignés respectivement par leur Fédération nationale étaient donc " **AILE VI** " pour la France, et " **Unity** " appartenant à sir Fisher Dilke et à Lord Forster.

Ces deux champions avaient déjà eu l'occasion de se mesurer, la semaine précédente dans la compétition de la Cumberland Cup, d'où " **Unity** " était sorti vainqueur après trois journées d'épreuves. " **Unity** " avait été classé premier les deux premières journées tandis que l' " **AILE VI** " démâtait au cours de la troisième épreuve.

Les 5 et 6 juin 1928, " **AILE VI** " barrée par M. Bouché et l'Anglais " **Unity** ", barré par Lord Forster s'affrontent. " **AILE VI** " abandonne après un nouveau démâtage et le champion anglais est déclaré vainqueur de la Coupe de France.

Peu de temps après, du 20 juin au 6 juillet 1928, ont lieu les éliminatoires pour la désignation du champion français des 8m J.I. devant participer aux régates olympiques.

Etaient présentés :

" **AILE VI** ", appartenant à Mme Virginie Heriot  
" **Enchantement IV** ", appartenant à M. Robert Meiffre  
" **Léthé** ", appartenant à Mrs. Trellu frères  
" **Nitchevo** ", à M. Louis Bréguet.

" **AILE VI** " est désigné comme champion à l'issue de ces épreuves éliminatoires.

Il est utile de rappeler que " **AILE VI** " qui venait de sortir victorieux de ces régates, n'était plus le même bateau qui avait tenté au mois de juin de reconquérir à Ryde la Coupe Cumberland.

Au cours des épreuves, Mme Hériot constatait que son yacht, lancé au Havre au mois d'avril précédent par les chantiers de la Hève, était trop déjaugé et insuffisamment lesté. Il tenait fort mal la toile contre les brises un peu fraîches du Solent. Par ailleurs on lui fit remarquer que son bateau n'avait pas reçu les aménagements intérieurs imposés par la nouvelle règle de la jauge internationale concernant les 8 mètres et qu'elle ne pouvait, dans ces conditions, prendre une part officielle à la compétition de la Coupe de France.

Mme Hériot fit procéder immédiatement, par les Chantiers Nicholson, aux modifications et installations nécessaires qui permirent au bateau français de remplir sa mission : lestage du bateau et installation des aménagements exigés par

la jauge internationale. En outre, après que “ **AILE VI** ” eut encore démâté lors de la deuxième épreuve de la Coupe de France, il fut remorqué aux Chantiers Nicholson qui, avant de le renvoyer au Havre, procédèrent à une mise au point définitive du yacht en le dotant d'un nouveau gréement et d'une nouvelle mâture. C'est donc dans cet état que “ **AILE VI** ” prit part aux éliminatoires pour les régates olympiques : il était devenu un bon bateau de belle et même de forte brise. Le bateau venait de le prouver aux éliminatoires du Havre et le montra définitivement à Amsterdam le 9 août 1928 en devenant champion Olympique devant “ **Sylvia** ” (Suède) et “ **Hollandia** ” (Hollande), à l'issue de sept manches.

Les 11, 12 et 13 août 1928, “ **AILE VI** ” remporte la Coupe d'Italie que détenait la Hollande (gagnée par “ **Hollandia** ” à Gênes au printemps 1928). Ce furent les mêmes champions, “ **Unity** ” et “ **AILE VI** ” qui se trouvèrent en présence à Ryde pour les épreuves de la Coupe Cumberland, compétition qui eut lieu avant celle de la Coupe de France. Les équipages ne devaient comprendre que des amateurs et un seul professionnel par bateau. Du 24 au 29 juillet 1929 les deux bateaux s'affrontèrent par petit temps guère favorable au champion français et le duel tourna à l'avantage de “ **Unity** ”.

La Coupe de France se déroula immédiatement après, du 30 juillet au 3 août dans des conditions de vent plus fort donc plus favorable à “ **AILE VI** ” qui remporte la victoire dans des conditions parfois difficiles.

En 1931, Mme Hériot donne “ **AILE VI** ” à la L.M.C. du Havre. Celle-ci vend le bateau à M. Révillon en 1934 qui le fait transporter jusqu'à Marseille par cargo et rejoindre Cannes à la voile.

Par la suite, “ **AILE VI** ” passe la guerre en Méditerranée, puis il est vendu à un menuisier. Il change à nouveau de propriétaire en la personne du général Antonat qui le fera transformer par l'arsenal de Toulon. Il est racheté successivement par M. Turlan, M. Rossini, puis M. Briand avant de devenir la propriété de la société quirataire **AILE VI**. Le bateau, mouillé à Noirmoutier, a été classé monument historique le 5 juillet 1991.

## - RESTAURATION ET EXPLOITATION

L'objectif de la restauration entreprise sur le voilier a été de pouvoir naviguer sur un bateau dont l'aspect devait être aussi proche que possible de la version originelle de 1928. En effet, il a été choisi d'équiper “ **AILE VI** ” d'un mât et de poulies en bois, d'accastillage en bronze et de voiles cousues à l'ancienne. Il en va de même pour le pont qui sera latté en pin d'Orégon, comme à l'origine, et pour le roof qui doit être recréé à partir de photographies de l'époque. Pour les aménagements intérieurs obligatoires, les importantes modifications apportées par les différents propriétaires et le manque de documents impliquent des références soit à d'autres bateaux de la même époque, soit aux critères de la jauge A cet égard, et dans un souci d'authenticité, le minimum imposé par la jauge (deux couchettes et deux placards) sera respecté.

Compte tenu de l'état actuel du bateau, des solutions techniques modernes seront appliquées pour assurer sa conservation : colles modernes (résorcine, époxy), contreplaqué marine sous le lattage du pont pour une plus grande rigidité et une meilleure étanchéité, du lamellé-collé pour les membrures à la place du métal et remise en état du moteur pour des raisons de sécurité.

La restauration du bateau a été confiée à la Société Coopérative Ouvrière de Production “ Les Charpentiers Réunis ” de Cancale, qui a déjà mené à bien la restauration de “ **Suzette** ”, une autre bête de course des années 20.

“ **AILE VI** ” participe aux événements nautiques régionaux comme “ les régates du Bois de la Chaise ” (Ile de Noirmoutier) et aux grandes compétitions comme la “ **Nioulargue** ” à Saint-Tropez.

## LE MARTROGER III

- **TYPOLOGIE** : *Bateau de service*

- **CARACTERISTIQUES** :

**Longueur** : 17,04m

**Tirant d'eau** : 2,10m

- **HISTORIQUE** :

"**MARTROGER III**", lors de son lancement en 1933 aux Sables d'Olonne (chantier "l'Espoir Sablais"), est un voilier de type Dundee à moteur auxiliaire, construit à la demande du Service des Phares et Balises pour effectuer un certain nombre de tâches : manutention, transport de charges légères et d'un volume limité, relève occasionnelle de gardiens de phare du Pilier, intervention sur certains balisages de la zone Yeu/Noirmoutier, changement et recharge des dispositifs d'éclairage sur bouées, balises et tourelles. Par ailleurs, le bateau et ses hommes réalisaient des travaux en mer, tel que la maçonnerie des tourelles et les travaux de peinture des balises.



Ce bateau de servitude armé par le Service des Phares et Balises entre 1933 et 1991 et issu d'une collaboration technique et financière avec le Service des Ponts et Chaussées, a remplacé un voilier du nom de "Martroger II" trop vétuste. Le nom du bateau provient d'une bande rocheuse aux alentours de l'Herbaudière et de la tourelle qui indique ce même rocher.

Comme un chalutier, "**MARTROGER III**" peut donc emporter et poser quelques espars ou corps flottants en vue de les mouiller (de les ancrer). En 1968 un treuil hydraulique a remplacé un treuil à bras. La présence de ce dernier laisse supposer que l'appellation "baliseur" ne convenait pas très bien à ce navire qui ne disposait ni de la surface de pont, ni des dispositifs puissants de traction nécessaires à la manutention de poutrelles, d'optiques, de lourdes et volumineuses bouées avec leurs ancrages.

La cessation d'activité du navire en 1991 a été décidée à la suite de la visite annuelle technique par les experts de l'Administration des Affaires Maritimes et du bureau Veritas. Le certificat de navigation ne pouvait alors être renouvelé qu'après l'exécution de réparations assez importantes sur la coque. Vétusté du navire, manque d'équipements modernes, non disponibilité de crédits pour payer les réparations, telles sont les raisons qui ont conduit le Services des Phares et Balises à réformer "**MARTROGER III**". Le navire a été alors cédé au district de Noirmoutier. Entre 1933 et 1991, "**MARTROGER III**" a beaucoup changé de silhouette.

Lors de son lancement, le navire est équipé d'un bout dehors et l'étrave est à guibre et agrémentée de sculptures. Ces éléments ont disparu et de nombreuses modifications sont depuis intervenues :

1961 : le mât arrière est enlevé

1966 : un abris de navigation est installé

1977 : pose d'une barre à roue

1978 : le mât avant d'origine, en pin d'orégon, est remplacé par un autre mât, lui aussi en bois.

1981 : Le mât avant est remplacé par un mât métallique et l'abri de navigation est agrandi

1984 : Le baliseur est transporté dans le chantier naval « Le Bastion » (qui a succédé à l'« Espoir Sablais »). Il est alors mis sur le radier afin de refaire le fer forgé sous la quille.

Le "**MARTROGER III**" a été classé monument historique le 6 septembre 1993.

## RESTAURATION ET EXPLOITATION

De part son âge (57 ans) le bateau a nécessité d'importants travaux de restauration (gréement, moteur, coque et quille, aménagements intérieurs). Sans être complètement identique à son état de neuve, la silhouette générale du bateau correspond à un compromis (plan de voilure, mât d'artimon...) devant concilier des qualités nautiques facilitant son exploitation et le caractère patrimonial du « **MARTROGER III** ».

Afin de faciliter la ventilation du bateau, le vaigrage intérieur posé en 1999 a été démonté. Cette opération a également permis d'apprécier l'état sanitaire général du barrotage qui nécessitera à terme une restauration générale.

C'est dans le cadre de la démarche de mise en valeur du patrimoine culturel et maritime de l'île de Noirmoutier et plus précisément du Port de Noirmoutier que le District envisage d'exploiter le « **MARTROGER III** ». Il souhaite confier cette exploitation, par convention, à des partenaires locaux (l'Association « la Chaloupe » et l'AMNAC pour l'entretien du bateau et la gestion pédagogique, l'Association « Station Voile » pour la partie commercialisation et la gestion des coûts d'exploitation.

Témoin des bateaux de bois et de la vie ilienne, il devrait être utilisé notamment dans le cadre de classes de mer ou de simples promenades à la journée.

