

Dinghy de 12 pieds du "Boat Racing Association". — Plan de voile.

Et dans les séries régionales et locales, une foule de petits yachts très intéressants appartenant à des amateurs de yachting du pays.

Nous reproduisons également la photographie du yawl à moteur *Danae* ex-*Anémone-II*, à M. Voisin, de Cannes. Rappelons à cette occasion que le *Yacht* a publié dans son numéro 1727 du 25 avril 1911, une description détaillée, en même temps que les plans de *Danae*, lors de la transformation de ce yacht par les chantiers Abel Le Marchand Vincent et Cie, sous l'habile direction de M. Paul Bosquain. Nos lecteurs voudront bien se reporter au numéro précité pour ce qui concerne les détails de cette intéressante transformation qui fit de l'ancien yawl de course *Anémone-II* le confortable yawl auxiliaire *Danae*.

De notre correspondant de Marseille :

Le *Volo*, steam-yacht anglais de 159 tx, appartenant à M. William Bow, de Glasgow, est arrivé à Marseille le 5 mars, venant de Greenock, et, en dernier lieu, de Huelva.

Une fuite d'eau ayant été constatée à sa chaudière, le *Volo* subira dans notre port les réparations nécessaires avant de reprendre sa croisière en Méditerranée.

— Le yacht à vapeur *Sita*, de 328 tx, à MM. Bessonneau et Bayard, a fait escale à Marseille, au cours de la semaine dernière.

— La nouvelle vedette de 18 mètres à 4 moteurs *Coucourti*, à M. Bessonneau, de la

Société Nautique de Marseille, a pris la mer pour la première fois la semaine dernière se rendant sur la Riviera.

— Le beau steam-yacht anglais *Sheelah*, de 679 tx, à M. James Ross, est arrivé le 7 mars dans le Vieux-Port et a pris place au bas de la Cannebière, où il fait l'admiration de la foule des promeneurs.

— La flottille de plaisance marseillaise, déjà si nombreuse, s'est augmentée cette semaine de deux nouvelles unités : la vedette à moteur *Oktopus*, à M. Canaple, de la S. N. M., et le 2 tonneaux *Sita II*, de l'ancienne jauge, récemment acheté par M. Sacoman, un amateur de la « Société des Canotiers Marseillais ».

De notre correspondant de Monaco :

Depuis quelques jours règne au port de Monaco, une grande animation autour des yachts et des plaisanciers que l'on prépare pour les prochaines régates. Les 6 m. 50 de la série nationale *Nan*, à M. E. Lajoux et *Ondine-II*, à M. Saccone Pascal, sont à terre où l'on procède à leur réfection. Le 6 mètres *Lotus-Blanc* a été découvert de la toiture qui l'abritait depuis l'été 1914 et l'on va procéder à sa complète mise en état. Ce joli yacht prendra part aux grandes régates sous le guidon de la Société des Régates de Monaco. Le yawl auxiliaire *Henriette-II* a terminé sa toilette et participera également aux régates internationales de la Côte d'Azur. Le 27 février est entré au port la goélette à moteur *Pays-de-France* ex-*Sylvana*

de 254 tonnes, à M. Bunau-Varilla, du « *Ma fin* ». Ce yacht n'était pas venu à Monaco depuis son premier voyage en Méditerranée, il y a plusieurs années déjà alors qu'il battait pavillon anglais. Après un séjour de 24 heures, ce yacht a levé l'ancre, le cap sur Cannes.

Un de nos plus jolis plaisanciers, *Anne-Mary*, a été vendu à un yachtsman niçois. Ce petit yacht de 4 m. 75 a été construit à Varazze chez Baglietto ; c'est un fin marcheur qui fut imbattable sous le nom de *Jeannot* et que les renommés skippers génois Raimondi et Cosimo avaient plaisir, quelquefois, à conduire en régates. Ajoutons que *Anne-Mary* est de construction solide et excessivement soignée. Avec le 5 m. 50 *Messaline* construit également à Varazze, les Niçois ont ainsi acquis deux excellents bateaux.

Le canot automobile *Greluchon* transporté par voie ferrée vient d'arriver à Monaco. C'est un magnifique canot en acajou, aux lignes classiques des racers, arrière large et plat à tableau, avant en « V » effilé, peut-être trop effilé pour la mer. Ce beau canot mesure 12 mètres de long.

On attend l'arrivée du grand yacht auxiliaire anglais *Belem* au duc de Westminster.

Le steam-yacht grec de 800 tonneaux *Narcissus* est toujours au port.

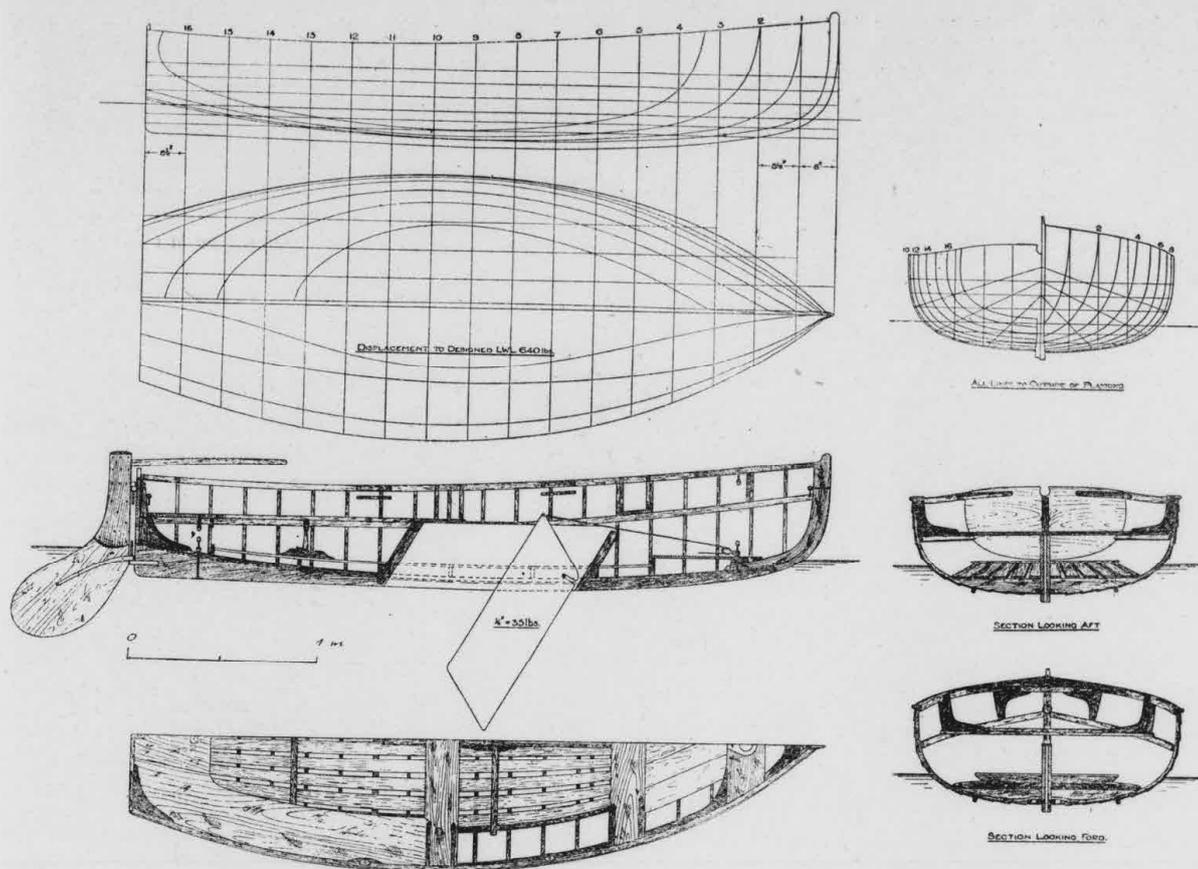
Le steam yacht *Atmah*, à M. le baron E. de Rothschild, est attendu au Havre. *L'Atmah*, qui avait été réquisitionné pendant la durée des hostilités comme divisionnaire en Méditerranée a été remis en état par les soins de l'arsenal de Cherbourg pour être restitué à son propriétaire. On va procéder, dès l'arrivée de ce yacht au Havre, à d'importants travaux de réfection des aménagements en vue de la reprise de ses croisières d'avant guerre.

Le joli yacht à vapeur *Oasis*, de 49 tx, qui appartenait à M. Georges Ancel, député de la Seine-Inférieure, vient d'être acheté par M. Beaujeu.

Nous rappelons que l'*Oasis* a été construit sous le nom d'*Ondine*, en 1906, au Petit-Gennevilliers, sur les plans de M. l'ingénieur V. Guilloux, pour le compte de M. Victor Hoiel qui fit à son bord de très intéressantes croisières.

Les ventes de yachts continuent et c'est avec regret que les fervents du yachting voient partir quelques belles unités françaises de croisière pour l'étranger. Le steam yacht *Ariane* de 630 tonneaux, vient en effet d'être acheté par M. Montague Graham White ; ce beau yacht qui était la propriété de M. Gaston Menier va faire route incessamment du Havre pour Cowes, où il va être mis en état et augmentera d'une belle unité, la flotte de M. Montague Graham White, déjà propriétaire des steam yachts *Ombra*, *Eun-Mara*, *Ulna*, *Sabrina* et *Tilania*.

D'autre part, on annonce de Toulon le départ pour Gênes des anciens yachts anglais *Garland*, 293 tonnes et *Lady Sophia*, 307 tonnes, qui avaient été achetés et utilisés par l'Etat comme patrouilleurs pendant la guerre. Ces deux yachts ont été vendus à des prix pour ainsi dire dérisoires, 235,000 et 276,000 francs. A noter également la vente à Marseille du vieux ponton de l'Etat *Hirondelle*, qui servit jadis de yacht à l'Impé-



Dinghy de 12 pieds du "Boat Racing Association". — Plans des formes, construction et coupes.

patrice Eugénie. L'*Hirondelle* était un yacht d'aspect sévère mais d'un intérieur luxueux et aménagé avec beaucoup d'art et de goût. Longtemps désarmé dans le port de guerre de Toulon, il servit momentanément au vice-amiral Bergasse Dupetit Thouars qui jouait le rôle d'arbitre, lors des manœuvres navales qui se déroulèrent sur la côte d'azur en 1889.

Une des deux divisions de l'escadre, alors commandée par l'amiral O'Neil, fit une attaque simulée de Marseille, tandis que l'autre division de l'escadre, alors commandée par l'amiral Alquier qui devait défendre notre grand port méditerranéen, avait été attirée par une feinte sur un autre point du littoral.

Une délégation de yachtsmen belges et hollandais doit se rendre prochainement en Angleterre, pour conférer avec le secrétaire de l'« International Yachting Racing Union », au sujet des différentes classes de dinghies, et en particulier de la classe internationale des 12 pieds.

Le 6 mètres *Zut*, rebaptisé *Suzy*, représentera le Royal Yacht-Club d'Ostende aux prochaines courses de l'Olympique. Ce yacht qui est la propriété de M. Louis Depière avait été considérablement endommagé par les troupes allemandes quand elles évacuèrent Ostende.

Le *Sapphire* ayant à bord son propriétaire Lord Furness et une douzaine d'in-

vités a quitté Southampton la semaine dernière pour entreprendre une longue croisière. Cette croisière va dit-on être suivie avec intérêt des yachtsmen anglais, car le *Sapphire* est le premier yacht anglais auquel fut adapté le chauffage à l'huile lourde et Lord Furness est un des grands promoteurs de l'emploi du pétrole à tous les modèles de navires.

La coupe de l'America.

On nous apprend que le 23 mètres *Shamrock* serait barré par un amateur lors des courses d'essai qui doivent avoir lieu vers le 1^{er} mai avec *Shamrock-IV*.

Les Dinghies du Boat-Racing-Association

Nous publions ci-dessus les plans d'un dinghy monotype de 12 pieds du Boat Racing Association : on sait que cette série a été adoptée comme nouvelle série internationale par la Conférence de Londres du Yachting International.

Les plans nouveaux adoptés par le Comité international ne seront pas absolument ceux-là ; ils doivent être, paraît-il, un peu améliorés. Nous avons toutefois signalé dans notre dernier numéro la protestation de nombreux propriétaires de dinghies de 12 pieds contre la modification projetée.

La publication de ces nouveaux plans se faisant encore attendre, nous cédon-

patience justifiée de nos lecteurs en publiant des anciens plans qui donneront, en tout cas, une idée très approchée de ce que seront les bateaux de cette série.

Une certaine confusion s'était élevée dans les esprits parce qu'en même temps qu'étaient publiées les décisions de la Conférence de Londres, la Yacht Racing Association préconisait l'étude d'une nouvelle série nationale anglaise de dinghies de 14 pieds (4 m. 27), non plus monotypes, mais construits d'après la formule du B. R. A.

Nous croyons intéressant de donner ci-dessous, à titre de renseignement, le règlement de cette série nationale anglaise ; mais nous insistons sur ce fait qu'il ne s'agit pas ici de la série nouvellement promue internationale.

Série nationale anglaise des Dinghies de 14 pieds (4 m. 270).

Longueur totale : Max. 4 m. 270. — Bau : Min. 1 m. 523 bordé compris. — Tirant d'eau : Max. 0 m. 305.

Construction. — A franc bord ou à clin, cette dernière recevant une compensation indiquée plus loin pour le supplément de résistance de la coque.

Surface de voilure. — Chaque bateau a deux plans de voilure distincts : la « voilure de mer » surface max. 11 mq. 6125 (mesurée d'après les nouvelles règles du Y. R. A., c'est-à-dire que le triangle avant ne compte que pour 85 0/0 de sa surface mesurée) et la « voilure de rivière » surface max.

13 mq. 9350 (mesurée d'après les règles du B. R. A. et des autres sociétés de rivière).

Restrictions. — Il n'y a pas de restrictions, l'expérience ayant prouvé la difficulté de l'application des règles. Il est seulement exigé un poids et une construction assez robuste de la coque par l'application de la formule de jauge du B. R. A. modifiée comme il le faut pour cette série.

Formule de jauge.

$$\frac{L + \sqrt{S}}{4} + \frac{L \sqrt{S}}{3 \sqrt{W}} = \text{Jauge en pieds}$$

dans laquelle :

L est la longueur totale en pieds, S est la surface de voilure (Y. R. A.) pour la voilure de mer et la surface de voilure réelle multipliée par 0.85 pour la voilure de rivière ; W est le poids en livres (obtenu par une pesée directe) du bateau en ordre de marche pour la course y compris la dérive et le lest mobile s'il y en a. Si la dérive et le lest mobile ensemble pèsent plus du tiers du poids de la coque armée le poids à prendre pour le calcul de la jauge sera le poids de la coque armée augmenté d'un tiers.

Pour compenser l'accroissement de surface de friction des constructions à clins et ne pas pénaliser les cans des clins le terme

$\frac{1}{3} \sqrt{W}$ sera augmenté pour le calcul de la jauge d'un terme égal à la différence entre la chaîne et le pourtour de la maîtresse section mesuré de la rablure au plat-bord d'un seul côté et au-dessus des clins mais éliminant toute moulure ou autre saillie. Le bordé sera d'épaisseur uniforme partout. La quille fera saillie d'au moins 35 mm. sous la couture de la rablure sur toute sa longueur, cette hauteur pouvant comprendre une bande de bois tendre de 5 mm. d'épaisseur au maximum. Des semelles d'échouage de 3 mm. sur 3 mm. seront fixées au milieu de la coque sur une longueur de 1 m. 220.

La dérive sera de construction non composite avec un maximum d'épaisseur de 22 mm. Il n'y a aucune restriction pour le poids ou la surface, sauf que la dérive remontée ne doit dépasser ni le plat-bord ni la quille.

Des caisses étanches ou tout autre dispositif seront disposés pour que le bateau plein d'eau de mer ait encore une réserve de flottabilité de 9 k.

Lest. — Tout lest mobile à bord en course doit porter gravé ou peint sur chaque morceau ou sac son poids exact et le nom ou numéro du bateau. Ce lest doit être fixé de façon à ce que l'assiette du bateau ne puisse être modifiée en course. Le nombre et le poids de tous les éléments de ce lest seront consignés au certificat de jauge avec la liste de l'armement léger pesé en même temps.

Espars. — Aucun espar creux ou composite n'est autorisé en dehors des bambous naturels et aucun espar ne doit avoir plus de 457 mm. de plus que la longueur du bateau.

Grément. — Le genre de grément est libre en dehors des restrictions ci-dessus.

Les vieux bateaux de construction raisonnable et dont le poids de la coque est légèrement inférieur aux spécifications de la jauge peuvent être admis dans la série (ou autorisés à porter plus de toile que le maximum permis) en ajoutant des pièces de bois fixées sous les bancs de chaque côté du puits de dérive ou à un autre endroit sous la flottaison, ces pièces de bois devant

avoir comme poids maximum 10 0/0 de W dans la formule.

Pour les bateaux neufs où une légère erreur a été faite dans le calcul du poids de la coque et où l'erreur ne peut être réparée qu'avec un délai ou une dépense exagérée ; ou dans le cas où des expériences avant de renforcer l'échantillonnage nécessitent des poids supplémentaires, le mesureur du Y. R. A. a le droit d'autoriser les « correcteurs » en bois décrits ci-dessus dont le poids total soit inférieur à 5 0/0 de W dans la formule.



YACHT CLUB DE FRANCE

Conseil. — Séance du 4 mars 1920.

Ont été admis comme membres titulaires : Mmes Bayart et Hériot de Saint-Senoeh, et MM. Fugairon, parrains : MM. Charcot et Clerc-Rampal ; Hauet, parrains : MM. Bayart et Lory ; Normand (Jules), parrains : MM. Boyn et Dupont.

L'autorisation d'arborer le guidon de la Société a été accordée à MM. :

Lory, pour son yacht *Louissette II*, yawl de 16 tonneaux, à moteur auxiliaire ; Beaujeu, pour sa goélette à vapeur *Oasis*, de 50 tonneaux.

Le prix du Cinquantenaire du Yacht Club, créé lors de l'Assemblée générale du 20 février, est déjà doté de 7,700 francs de dons volontaires. La souscription reste ouverte.

CORRESPONDANCE

Nous recevons la lettre suivante :

Mon cher directeur,

Il me paraît nécessaire de venir vous demander votre hospitalité, au sujet du referendum organisé par la Société des Régates du Havre et du questionnaire de la Société Nautique de Marseille.

Le congrès du 22 décembre a statué sur ces deux points : le retrait de l'autorité nationale au Y. C. F., la création d'une fédération unique de yachting ?

La majorité sur ces deux questions n'a même pas donné lieu à la formalité de la contre-épreuve.

Il me semble donc que toute discussion sur ces deux points est oiseuse ou tendancieuse et quand je lis dans le *Yacht* que le Y. C. F. a décidé d'abandonner son pouvoir d'autorité nationale et qu'il a chargé la Société du Havre et celle de Marseille d'une consultation (qui est, je crois, plutôt une croisade) auprès des Sociétés nautiques, je trouve qu'on va vraiment un peu fort.

Car je crois me rappeler encore que le Congrès a élu une commission d'études ; cette commission a fourni un travail assez considérable, elle s'est remise déjà trois fois, et elle a mis sur pied un projet choisi parmi cinq ou six autres sur les bases générales duquel tous les membres sont d'accord.

Il me paraît que l'empressement des dirigeants du Havre et de Marseille, si louable qu'il soit, est un peu prématuré et précipité.

La Commission d'études a été régulièrement nommée, elle a fourni le travail qu'on attendait d'elle, laissez-la achever l'œuvre que la confiance de tous lui avait confiée.

Recevez, mon cher directeur, l'expression de mes sentiments très cordiaux.

Jean SAVOYE.

Membre de la Commission d'études.

Comité d'Etude pour la création de la Fédération du Yachting.

Le Comité d'Etudes pour la création d'une Fédération du Yachting s'est réuni le 25 février 1920, à 17 heures, au siège du Comité National des Sports, 21, rue de Cligny.

Etaient présents : MM. Glandaz, de la Fresnaye, Bertot, Laverne, Lory, Guillet, Le Bret, Costa de Beauregard, Arbaut, Segrestaa, Savoye.

En ouvrant la séance, M. Glandaz demande aux membres du Comité présents, tout en les remerciant de l'honneur qu'ils ont bien voulu lui faire en lui demandant de présider les précédentes réunions du Comité, de vouloir bien désigner un nouveau président ; il ne croit pas, en effet, ayant récemment donné sa démission de vice-président du Yacht-Club de France et comptant donner incessamment celle de président de l'Association Française du Yachting de Course, pouvoir diriger les travaux de la commission. MM. les délégués présents ayant bien voulu manifester le désir de lui voir conserver cette présidence, il s'incline devant cette manifestation de sympathie à son adresse, à laquelle il est particulièrement sensible.

M. Savoye donne lecture d'une lettre de M. le D^r Daulnoy, ainsi que d'un procès-verbal de la Fédération de la Méditerranée, approuvant l'attitude de son délégué au dernier Congrès et confirmant ses pouvoirs.

Il est ensuite procédé à l'examen du projet de Statuts présenté par M. Laverne, projet qui semble avoir réuni la majorité des suffrages. A la suite de la discussion sur certains articles et de la modification de plusieurs paragraphes, il est décidé que M. Laverne rédigera, sous réserve des observations présentées, un nouveau texte qui sera envoyé à l'approbation de tous les groupements intéressés.

La prochaine réunion, pour examen du texte définitif, est fixée au mercredi 24 mars, à 17 heures, au siège du Comité national des Sports, 21, rue de Cligny.

COMMUNICATIONS DES SOCIÉTÉS NAUTIQUES

Cercle de la Voile de Paris. — Le C. V. P. a répondu par la lettre suivante à l'envoi du referendum envoyé par la Société des Régates du Havre et la Société Nautique de Marseille :

« Monsieur le Président,

« En réponse à votre circulaire et au projet de referendum que vous avez organisé, le Cercle de la Voile de Paris, respectueux des décisions du dernier congrès, estime inutile toute autre consultation que celle émanant de la Commission d'études, régulièrement et uniquement nommée par le Congrès.

« Recevez, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les plus distingués.

« Le président :

« Marquis DE LA JAILLE. »



Association Française du Yachting de Course.

— L'assemblée générale extraordinaire de l'Association Française du Yachting de Course, aura lieu le mercredi 24 mars 1920, à 1 h. 1/2, au restaurant du Café de la Paix, à l'issue d'un déjeuner intime.

Ordre du jour : 1^o Démission du président ;