BREST-ILES CANARIES

2 AOUT 1958

MERCATOR (Belgique)

Une semaine a Brest

Une grande semaine internationale de la voile précédera la course « Brest-Les Canaries » du 27 juillet au 3 août inclus. Plus de cinquante mille visiteurs sont attendus à cette occasion à Brest, ainsi que plusieurs centaines de bateaux allant des grands voiliers aux dériveurs, ces derniers étant particulièrement privilégiés puisqu'une trentaine de régates ont été organisées pour eux dans la rade de Brest.

Voici comment se présente le programme de cette semaine riche en manifestations de tous genres :

- **DIMANCHE 27 JUILLET. — 16 heures.** Arrivée d'un Rallye-Bateaux organisé par le Yacht-Club de France et le Touring Club de France.
  LUNDI 28 JUILLET. — 10 heures à 10 h 30. Départs de régates, au port (organisées par la Société des Régates de Brest : coupe de l'Atlantique pour Requins, 1re manche ; régates de Snipes et Vauriens). — **11 heures.** Inauguration d'une exposition de peintures marines à la Bibliothèque Municipale, près des Halles. — **14 heures à 14 h 20.** Départs de régates, au port (Vauriens, classe C, Bénodets et Corsaires). — **18 heures.** Conférence sur des questions maritimes par M. Henri Queffelec (au cinéma Comœdia, 35, rue du Château). — **21 heures.** Gala cinématographique (au cinéma Omnia).
- **MARDI 29 JUILLET. — 9 heures.** Visite de l'Arsenal de Brest, de bâtiments de guerre. — **10 heures à 10 h 30.** Départs de régates, au port (organisées par la Société des Régates de Brest : Coupe de l'Atlantique pour Requins, 2e manche ; régates de Snipes et Vauriens). — **14 heures.** Circuits touristiques : presqu'île de Crozon et Pointes des Espagnols. — **14 heures à 14 h 10.** Départs de régates, au port (Vauriens, classes I, II et III). — — **14 à 16 heures.** Visite des grands voiliers. — **18 heures.** Conférence sur des questions maritimes par M. Philippe Viannay. — **21 heures.** Soirée de folklore breton.
- **MERCREDI 30 JUILLET. — 8 heures à 10 h 30.** Départs de régates, au port (organisées par la Société des Régates de Brest : **Myth of Malham Cup** pour Corsaires ; Course de 40 milles pour classes I, II, III, C et Requins ; régates de Snipes et Vauriens). — **10 h 30.** Joutes à l'aviron dans la rade-abri devant les grands voiliers. — **14 heures.** Circuit des Monts d'Arrée. — **14 heures à 14 h 20.** Départs de régates, au port (classes C et J.O.C., Bénodets, Corsaires). — **14 à 16 heures.** Visite des grands voiliers. — **16 heures.** Arrivée d'un Rallye-Auto venant de Belgique et de Suisse. — **17 heures.** Conférence sur des questions maritimes par le Cpt. Illingworth. — **19 heures.** Circuit lumineux du Haut-Léon. — **22 heures.** Bal (à l'Hôtel Continental, place de la Tour-d'Auvergne).

  JEUDI 31 JUILLET. — 9 heures à 10 h 30. Départs de régates, au port (classes C et J.O.C. et, organisées par la Société des Régates de Brest : Coupe de l'Atlantique, 3e manche et régates de Snipes et Vauriens). — **14 heures.** Circuit des Abers et de la Pointe Saint-Mathieu. — **14 à 16 heures.** Visite des grands voiliers. — **14 heures à 14 h 10.** Départs de régates, au port (Vauriens, classes I, II et III). — **17 heures.** Conférence sur des questions maritimes par A. Bombard (cinéma Comœdia). — **18 heures.** Réception des personnalités officielles. — **19 heures.** Dîner des Patrons (Hôtel des Voyageurs). — **20 h 30.** Concert par la Musique de la Flotte (place Wilson). — **22 heures.** Réception générale (au Continental), Fête Vénitienne (dans la rade-abri) et grand Bal de la Voile (dans la Salle des Fêtes Saint-Louis).
- **VENDREDI 1er AOUT. — 8 heures.** Excursion à Ouessant. — **9 heures.** Circuit en bateau dans la rade de Brest. — **10 heures.** Cérémonie au Monument aux Morts. — **10 h 30.** Remise des prix des régates. — **L'après-midi.** Appareillage des grands voiliers vers l'Anse de Bertheaume. — **17 heures.** Conférence sur des questions maritimes par M. Durand-Gosselin. — **21 heures.** Soirée de folklore international.
- **SAMEDI 2 AOUT. — 9 heures.** Départ de la course pour les bateaux partant de la rade. — **10 h 30.** Départ de la course pour les bateaux partant de l'extérieur du goulet. Rassemblement des canots de sauvetage de la Société Centrale de Sauvetage des Naufragés.
- **DIMANCHE 3 AOUT. —** Festival international de la cornemuse avec défilés folkloriques et bal. Cette manifestation groupera 2 500 musiciens.

LA VOILE, ÉCOLE DE LA MER

DEPUIS une année des hommes sont à l'œuvre dans le monde entier pour préparer ce grand spectacle qui est le départ de la course des voiliers-écoles.

En effet, il y aura « spectacle » dans la concentration de grands, moyens et petits voiliers à l'heure H du 2 août 1958. Puis ceux-ci se disperseront, se retrouveront, se reperdront de vue dans le secret de l'itinéraire propre à chacun.

Mais ce n'est pas seulement pour le plaisir, grand pourtant, de réunir une trentaine de concurrents que la *Sail Training Association* et le *Comité pour le développement des voiliers-écoles* œuvrent depuis douze mois.

Les organisateurs de cette course, qui n'est pas une compétition traditionnelle, sont partis des trois idées suivantes :

1° renouveler les formes des rencontres internationales de jeunes ;

2° intérêt de la formation maritime par la voile ;

3° sécurité par la connaissance.

Les contacts directs avec les difficultés de la mer, la pratique constante des manœuvres et la prise des responsabilités du commandement sur un petit bateau avant de commander de grandes unités, militaires ou commerciales, confèrent au pratiquant de la voile une somme de connaissances, de réflexes et d'habitudes qui le préparent à affronter, éventuellement, les cas particuliers qui se nomment « tempêtes ». Le navigateur devient sûr et le but, qui est de sauvegarder les hommes en mer, est atteint.

C'est dans cet esprit que nous souhaitons qu'un voilier-école, armé par la Marine Marchande, vienne compléter la flotte française qui comprend l'*Etoile* et la *Belle-Poule* de la Marine Nationale, l'*Aile-Noire* de l'Union Nationale des Croiseurs et *Sereine* du Centre Nautique des Glénans.

Jean-Jacques HADEY,
Secrétaire général du Comité exécutif de la Course.

LA COURSE des VOILIERS-ECOLES

Photos de F. et K. Beken — **Texte de Louis-Marie LAGOUTTE**

A PEINE réveillés du terrible cauchemar de la seconde guerre mondiale, des hommes eurent aussitôt la belle idée de chercher à rapprocher les peuples les uns des autres.

Ce fut le cas de Mr. E. Bernard Morgan, actuel Secrétaire Général de la *Sail Training Association*. Mr. Morgan voulut essayer d'organiser des manifestations de compréhension internationale. Il pensa immédiatement aux courses de voiliers-écoles qui pourraient réunir un grand nombre de jeunes.

En effet, le magnifique spectacle des grands voiliers frappe l'imagination de la jeunesse, lui rappelant les aventures des marins d'autrefois dans leurs voyages de découverte d'un monde alors inconnu. Il intéresse les jeunes à la mer, peut orienter certains vers le métier de marin et surtout les conduire à faire comprendre à tout un peuple les problèmes de la mer. De plus, la grande navigation à voile offre la possibilité, à notre époque troublée, d'un véritable retour aux sources par les qualités profondes qu'elle tend à développer.

Ce projet intéressa le capitaine Illingworth, officier de marine britannique, grand barreur et de surcroît architecte et constructeur naval. Le capitaine Illingworth prouva à la *Royal Navy*, ainsi qu'au prince Philip d'Edimbourg, la valeur de cette idée.

C'est dans cet esprit qu'a été créée, en 1955, la *Sail Training Association*. Son rôle : organiser une course de voiliers-écoles dans le but d'intéresser la jeunesse aux carrières de la mer et de développer l'enseignement maritime par les voiliers, cet enseignement constituant plus qu'aucun autre, une formation humaine, physique, intellectuelle et morale complète. La *Sail Training Association* se proposait, également, de mettre en évidence la solidarité du monde marin.

LE SUCCES DE TORBAY-LISBONNE

En juillet 1956 se disputa, entre Torbay et Lisbonne, la première course de voiliers-écoles. Douze pays y participèrent, ce qui permit le rassemblement de vingt-deux voiliers de classes diverses. Un succès grandiose récompensa cette louable initiative puisque 150 000 personnes se réunirent alentour de Berry-Head et de Torbay pour assister au départ de la course. Dans la série des grands voiliers, la victoire revint au bâtiment anglais *Moyana* et celle des voiliers de petit tonnage au bateau italien *Artica II* qui, d'ailleurs, figure cette année parmi les favoris de la course « Brest-Les Canaries ». Quant au *Moyana*, pendant son voyage de retour de Lisbonne en Angleterre, une terrible tempête le malmena au large du cap Lizard. Un cargo, averti par radio, accourut à son secours. Mais le *Moyana* dut être abandonné et coula alors que tout l'équipage était sauvé.

HEURES ET LIEUX DES DEPARTS

Le départ de la course sera donné le 2 août au matin.

Les grands voiliers

Départ : à 11 heures, les grands voiliers prendront le départ sur une ligne orientée en fonction des vents et située à environ 6 milles de la *Vendrée*, sauf en cas de vents d'Est : le départ serait alors donné entre la *Parquette* et les *Vieux Moines*. La longueur de cette ligne ne sera pas inférieure à 1,5 mille ; deux dragueurs où embarquera le jury du départ la matérialiseront.

La direction et la ligne de départ seront indiquées par des pavillons et placées de façon que le départ soit donné au largue ou vent arrière avec un courant portant de l'Ouest.

Les grands voiliers n'ayant pas de moteur ou dont le moteur est de faible puissance seront conduits la veille au soir au mouillage de *Bertheaume*. Les voiliers sans moteur seront remorqués sur la ligne de départ.

Course : vers le port de la Grande Canarie, en laissant par bâbord la *bouée d'Armen* et l'île de Santos, et, par tribord, Madère.

Arrivée : en dehors du port de Las Palmas.

Distance : 1360 milles environ.

Voiliers de moins de 100 tonneaux

Départ : le départ des voiliers de tonnage inférieur sera donné en grande rade à 9 heures de façon que, profitant du jusant, ils soient en vue des grands bâtiments au moment du départ de ces derniers.

Course : directement à Las Palmas en laissant la *bouée d'Armen* à bâbord.

Arrivée : comme la grande classe.

Distance : 1240 milles.

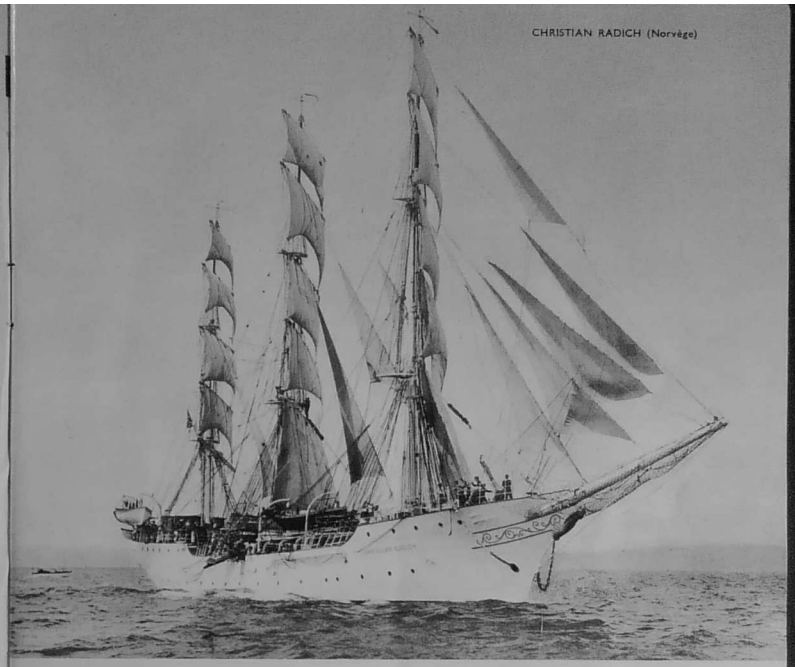
Course Brest-La Corogne

Départ : le départ sera le même que celui des voiliers de moins de 100 tonneaux.

Course : directement au but en laissant la bouée d'Armen par bâbord.

Arrivée : brise-lames de La Corogne, port situé à la pointe Nord-Ouest de l'Espagne.

Distance : 385 milles environ.



CHRISTIAN RADICH (Norvège)

LE PATRONAGE DE LA COURSE

La course « Brest-Les Canaries » est placée sous le haut patronage des Ministères des Affaires étrangères et de l'Education nationale, et des Secrétariats d'Etat à la Marine nationale et à la Marine marchande.

Plusieurs associations ont également accordé leur patronage :

- *Fédération Française de la Voile ;*
- *Yacht-Club de France ;*
- *Union Nationale des Croiseurs ;*
- *Anciens Cap-Horniers ;*
- *Union Nautique Française ;*
- *Touring-Club de France.*
- *Centre Nautique des Glénans ;*

SAIL TRAINING ASSOCIATION

Président d'honneur : S.A.R. le prince Philip, Duc d'Edimbourg.

Président : Captain John H. Illingworth.

Secrétaire général : Mr. E. Bernard Morgan.

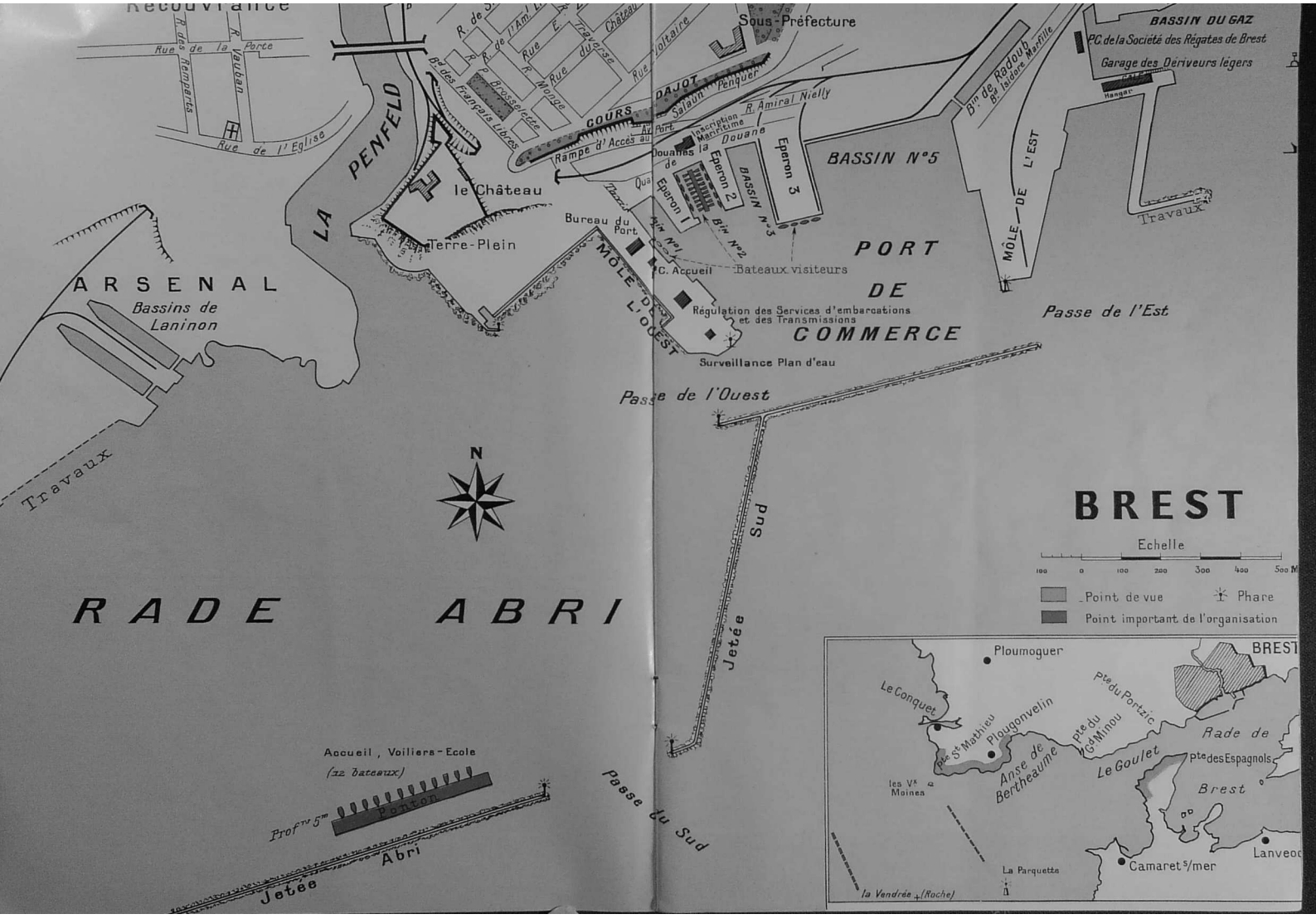
COMITE EXECUTIF DE LA COURSE

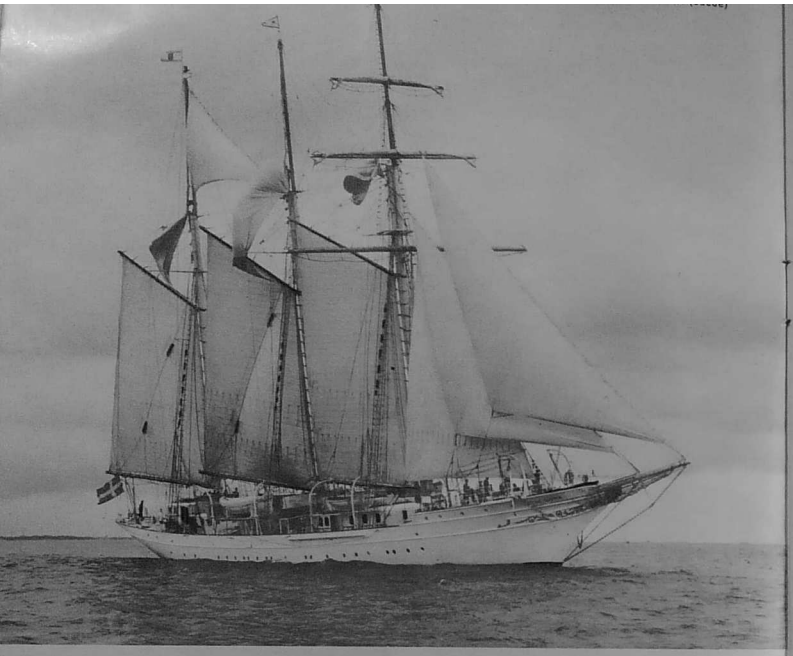
Président d'honneur : Amiral Nomy, chef d'Etat-Major général de la Marine nationale.

Président : Contre-Amiral Sacaze, commandant l'Ecole de Guerre navale.

Membres : Cdt Aubin, ancien Cap-Hornier ; MM. Coyaud, Levainville, président de l'Union nationale des Croiseurs ; Pinson, Inspecteur départemental de la Jeunesse et des Sports du Finistère, représentant le Ministre de l'Education nationale ; Cdt Plusquellec, représentant le Ministre de la Marine marchande ; MM. Roger Seydoux, Directeur général des Relations Culturelles, représentant le Ministre des Affaires étrangères et Philippe Viannay, Fondateur du Centre Nautique des Glénans.

Secrétaire général : M. J.-J. Hadey.


BREST
Echelle
100 0 100 200 300 400 500 M
Point de vue
Phare
Point important de l'organisation
Recouvrance
Rue de la Porte
Rue des Remparts
R. Vauban
Rue de l'Eglise
LA PENFELD
le Château
Terre-Plein
Bd des Français libres
R. de l'Amiral
R. Brossolette
R. Rouge
Rue Française
Rue du Château
Rue Voltaire
Sous-Préfecture
DAJOT
Salaun
Penquer
COURS
R. Amiral Nielly
Au Port
Inscription Maritime
Rampe d'Accès au Port
Douanes de la Douane
Eperon 1
Eperon 2
Eperon 3
BASSIN N°5
BASSIN N°3
Bin N°1
Bin N°2
Bureau du Port
P.C. Accueil
Bateaux visiteurs
Régulation des Services d'embarcations et des Transmissions
Surveillance Plan d'eau
MÔLE DE L'OUEST
PORT DE COMMERCE
Passe de l'Ouest
Passe de l'Est
Bin de Radoub
Bd Isidore Maréville
MÔLE DE L'EST
Travaux
BASSIN DU GAZ
PC de la Société des Régates de Brest
Garage des Deriveurs légers
Hangar
ARSENAL
Bassins de Laninon
Travaux
N
RADE
ABRI
Jetée Sud
Passe du Sud
Accueil, Voiliers-Ecole
(12 bateaux)
Prof^ur 5^m
Ponton
Abri
Jetée
Ploumoguer
BREST
Le Conquet
Pte du Portzic
Plougonvelin
Pte St Mathieu
Pte du Gd Minou
Rade de Brest
Anse de Bertheaume
Le Goulet
Pte des Espagnols
les Vx Moines
Lanveoc
Camaret s/mer
La Parquette
la Vendrée (Roche)



LES GRANDS PROJETS

Après avoir consulté les commandants des navires au cours de réunions à Lisbonne, la *Sail Training Association* décida que ses efforts viseraient, dorénavant, la réalisation biennale de vastes concentrations de bateaux suivies d'une course réunissant le plus grand nombre de voiliers-écoles.

De plus, persuadés que ce genre de manifestations est un merveilleux outil de rapprochement international, la *Sail Training Association* eut l'idée de s'efforcer de changer chaque fois la nationalité des pays organisateurs.

Ainsi, l'épreuve de 1956, Torbay-Lisbonne, a été organisée par les Britanniques qui, pour en assurer le plein succès, n'ont pas ménagé leur aide financière. Les représentants de la France à cette première course (Centre Nautique des Glénans, dont *Sereine* se classa troisième) avaient obtenu que le départ de celle de 1958 fût donné à Brest.

ECOLE ET NON-PLAISANCE

Mais le départ de cette course au moment de l'année où sont organisées de nombreuses courses-croisières pour bateaux de plaisance peut amener dans les esprits une confusion entre ce mouvement et le yachting en général. Il ne s'agit pas, là, de bateaux de plaisance, mais de navires-écoles destinés à apprendre la navigation et à former la jeunesse, le règlement insiste particulièrement sur cet aspect.

Tous les organismes intéressés par la voile se sont occupés de la formation des jeunes : ils sont intéressés par l'extension du mouvement en général et par la course en particulier. C'est pour cette raison que les responsables de la course ont obtenu le patronage de nombreuses associations ou fédérations spécialisées en ce domaine.

De même, le *Comité pour le développement des Voiliers-écoles*, qui est le représentant de la *Sail Training Association* en France, s'est efforcé de toucher les écoles de la Marine nationale de la Marine marchande et les centres de formation maritime dépendant de l'Etat ou d'organismes privés.

L'idée de la course a reçu un chaleureux accueil auprès des Pouvoirs Publics qui ont apporté aux organisateurs une aide très précieuse. Tout cela prouve d'ailleurs l'importance que revêt, pour les milieux maritimes, cette grande manifestation sportive.

LE COMITE D'ACCUEIL

Un Comité d'Accueil a été créé. Il comprend des représentants du Département, de la Ville, de la Jeunesse et des Sports, du Tourisme, etc. Son P.C. est implanté dans un hangar que la Chambre de Commerce a bien voulu mettre à sa disposition.

Ce hangar est situé dans le port, sur le Môle de l'Ouest.

Il a été aménagé de telle sorte que le visiteur s'y procure facilement ce qui est nécessaire à toute personne se trouvant hors de chez elle ; notamment aux membres des équipages des bateaux faisant la course.

Les services du Comité d'Accueil sont les suivants :

- *Bureau de poste temporaire organisé par les P.T.T. ;*
- *Bureau de change ;*
- *Centre médical ;*
- *Informations générales (en liaison avec le Syndicat d'Initiative) ;*
- *Renseignements sur les régates préliminaires (en liaison avec le Comité technique) ;*
- *Club-house permettant une détente agréable ;*
- *Salle de presse.*

EN MARGE DE LA COURSE

La course sera précédée d'une grande semaine internationale de la voile qui... offrira à tous les visiteurs la possibilité de faire amplement connaissance avec la Bretagne.

Les manifestations folkloriques (dont le fameux festival de la cornemuse) et d'hospitalité bretonne alterneront avec un important programme de régates qui réuniront des voiliers de toutes classes. On s'attend à la présence de plusieurs centaines de bateaux sur la rade de Brest.

Ces manifestations encadreront les conférences et études techniques réservées aux instructeurs. Ces débats seront le cœur de la semaine internationale de la voile ; ils seront axés sur :

- l'intérêt de la formation maritime par la voile ;
- la navigation astronomique ;
- la sauvegarde de la vie humaine en mer.

UNE COURSE DE GEANTS

Mais que sera la course ?

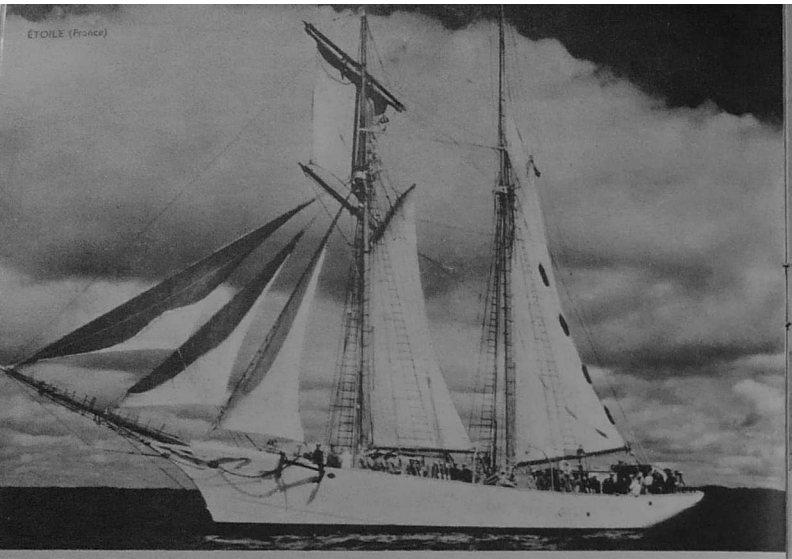
« Brest-La Corogne » représente une distance de 390 milles. Seize voiliers y participeront (sept anglais et un allemand), dont l'*English Rose II* qui a un équipage de jeunes femmes. Un des favoris de l'épreuve est le voilier allemand *Taïfun*.

« Brest-Les Canaries » : soit 1 360 milles. Dix-neuf voiliers se disputeront les places d'honneur de cette course dont la principale difficulté réside dans sa longueur, la distance à parcourir étant presque le double de celle de « Torbay-Lisbonne », ce qui en fera la véritable olympiade de la mer.

COMITE TECHNIQUE

Le comité technique est constitué d'officiers de la Marine nationale, des représentant des Ponts et Chaussées, des Douanes, du Port de Commerce, de la Police, de la Société des Régates de Brest, etc. Sa tâche consistera à accueillir les bâtiments et à préparer l'amarrage, les lignes de départ et les régates préliminaires.

Médaille commémorative exécutée par A. Collot


ÉTOILE (France)

ARTICA II (Italie)

URANIA (Pays-Bas)

RUYAM (Turquie)

MARABU (G.-B.)

LES CONCURRENTS

Brest-Las Palmas

SAGRES. — Avec son déplacement de 1932 tonnes le Sagrès (photo en couverture) sera le plus imposant des concurrents.

Construit en 1896 dans les chantiers de Geestmünde (Allemagne) par la firme Rickmer Riskmers et inscrit sous ce nom au port de Bremenhaven, ce navire fut mis en service comme « Galère » le 12 novembre 1896 avec 22 hommes d'équipage et effectua différents voyages qui l'amenèrent dans plusieurs ports d'Europe, d'Afrique, d'Amérique et d'Asie.

En 1904, le navire fut équipé comme « Barque » dans la ville du Cap (Afrique du Sud).

Le 21 mars 1912, il fut vendu à la firme allemande C. Krabenhöft, de Hambourg, qui l'enregistra sous le nom de Max. Pendant le voyage de retour en Europe, survint la guerre de 1914-1918 et le bateau se réfugia dans le port de Horta (Açores). En 1918, en raison de l'entrée en guerre du Portugal, il fut réquisitionné par le Gouvernement portugais et prit le nom de Flores.

En 1924, il fut remis au Ministère de la Marine qui le transforma en Navire-Ecole de 190 hommes d'équipage. Il fut alors baptisé Sagrès.

Magnifique trois-mâts carré, le Sagrès effectua, entre 1927 et 1958, 52 croisières et participa à la course Torbay-Lisbonne.

Caractéristiques : longueur : 97,87 m ; largeur : 12 mètres ; tirant d'eau normal : 5,45 m ; hauteur du grand mât : 52 mètres et surface de la voilure : 2 220 m2.

MERCATOR. — *Dessiné par G.-L. Watson et construit en Ecosse par les chantiers Ramage et Ferguson, de Leith, lancé en 1932, le Mercator (photo p. 15) est un trois-mâts barque dont les mâts hauts de plus de 40 mètres portent une surface de voilure de 1 500 m2 environ. Celle-ci est répartie sur 16 voiles. Long de 85 mètres, large de 12 mètres, il déplace 1 000 tonnes.*

A bord du Mercator qui a un équipage d'environ 100 hommes, les cadets sont entraînés au métier de marin avant de recevoir à terre, l'enseignement de l'Ecole Supérieure de Navigation établie à Anvers.

Sous les ordres du capitaine Van de Sande, commandant les voiliers-écoles depuis 1927, le Mercator a effectué de nombreuses croisières dans le monde entier. Depuis sa mise en service, il a parcouru plus d'un quart de million de milles et visité cinquante-trois pays différents.

En 1947, la guerre l'avait immobilisé sur les côtes congolaises, le Mercator revint à Anvers. Il put, enfin, reprendre ses croisières à partir de 1950. Il participa, en 1956, à la première course des grands voiliers-écoles.

JOCASTA (G.-B.)

STRIANA (France)

CHRISTIAN RADICH. — Représentant de la Norvège, le Christian Radich, construit en 1937 et propriété de Ostlandets Skoleskip (photo p. 19) est un splendide trois-mâts carré déplaçant 806 tonnes, long d'environ 70 mètres et portant une voilure de 1 200 m2. Le Christian Radich a un équipage de 100 hommes (16 officiers et 84 élèves). Son commandant est le capitaine Kjeld Backen.

FLYING CLIPPER. — *Construit par L.-G. Watson et C° à Dumbarton, en* 1929, *et appartenant autrefois à Lord Brassey, sous le nom de Sunbeam II, le Flying Clipper (photo p.* 22) *trois-mâts goélette à hunier fut acheté, en février* 1955, *par l'armateur Suédois Einar Hansen, à Malmö et aussitôt modernisé par les chantiers navals Marinverk-Staderna, à Karlskrona, pour servir de voilier-école à la* Clipper Line *qui l'utilise pour l'entraînement de ses officiers et de ses marins. Il effectue deux croisières chaque année.*
Caractéristiques : longueur : 64 *mètres ; largeur :* 10 *m ; déplacement :* 659 *tonnes et surface de voilure* 1 042 *m2.*

ETOILE et BELLE POULE. — Goélettes à hunier toutes les deux, la Belle Poule et l'Etoile (photo p. 24) ont été construites en chêne en 1932 par les Chantiers Navals de Normandie, à Fécamp, et servent d'annexes à l'*Ecole Navale.* Elles sont semblables l'une à l'autre.
Caractéristiques : longueur 32,25 m ; déplacement : 255 tonnes ; surface de voilure : 400 m2.

RUYAM. — *Représentant de la Turquie le Ruyam (photo p.* 24) *a été construit à Rhode Island (U.S.A.), par la firme Merreshoff Manufacturing C°, sous le nom de Thistle.*

Il ressemble beaucoup au Shamrock ou au White Heather, célèbres candidats à la Coupe de l'America *avant guerre. Son propriétaire Hasim Mardin, domicilié à Hambourg, commandera le Ruyam pendant la course avec un équipage de* 7 *hommes.*

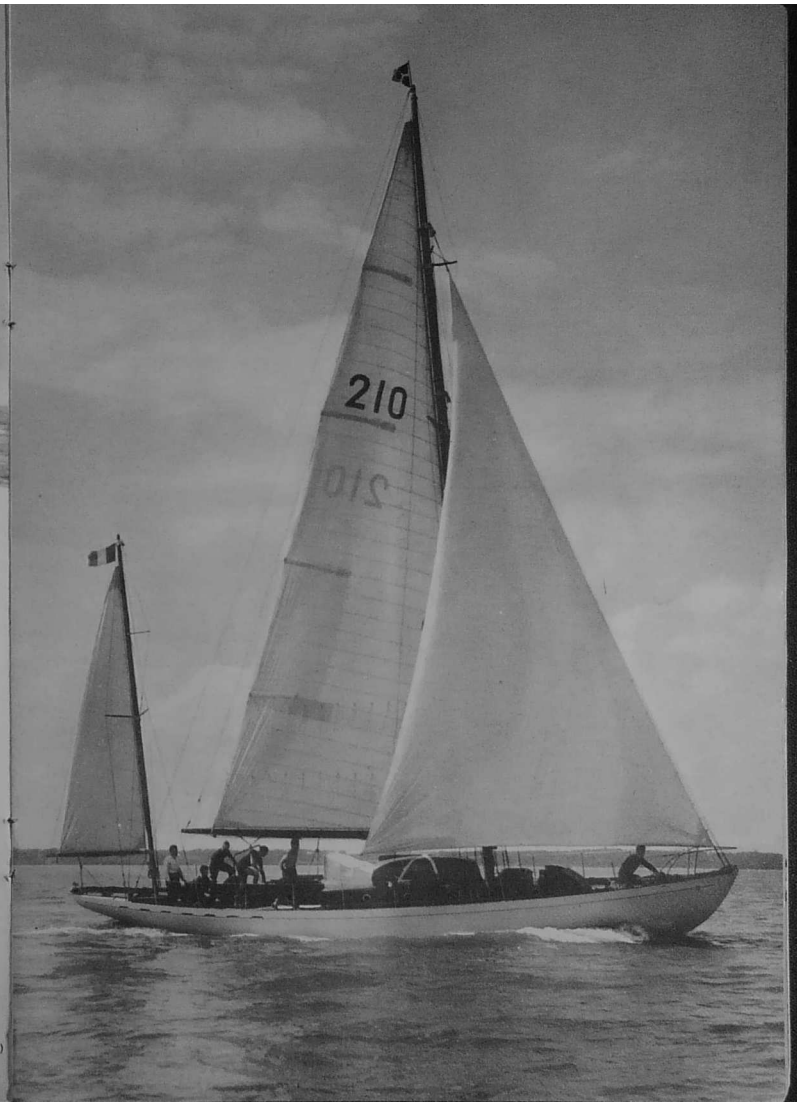
Gréé en yawl à voilure Marconi, le Ruyam est un voilier très rapide.

Caractéristiques : longueur : 32 *mètres ; largeur :* 6,40 *m. ; déplacement :* 100 *tonnes ; surface de voilure :* 514 *m2.*

SEREINE. — Cotre construit en 1951 à Pont-Aven sur plan Dervin, la Sereine (photo p. 51) appartient au *Centre Nautique des Glénans* dont elle est le plus important moyen d'enseignement pour la formation en navigation hauturière.

C'est un voilier pur de 12,50 m de longueur hors tout et 3,60 m de largeur. Son déplacement est de 11 tonnes. La Sereine porte en croisière 70 m2 de voilure et embarque un équipage de 10 personnes. Depuis son lancement, il a parcouru chaque année 4 à 5 000 milles en croisières-écoles. On l'a souvent vu à l'arrivée des grandes courses-croisières et notamment dans la première course voiliers-écoles où seul représentant de la France et plus petit bateau engagé, il s'est classé 3e dans la classe des « moins de 100 tonnes ».

La Sereine aura un équipage de stagiaires et moniteurs du *Centre des Glénans,* commandé par Philippe Harlé, conseiller technique du C.N.G.



AILE NOIRE (France)

AILE NOIRE. — *Dessiné par M.-G. Baldenweck, son premier propriétaire, l'Aile Noire (photo p. 27) a été construit aux chantiers Bonnin, à Arcachon, en 1937, puis a participé à différentes courses océaniques dont le* Fastnet.

*Acheté en 1955 par l'*Union nationale des Croiseurs, *ce cotre gréé en yawl à voilure Marconi a parcouru au cours des trois années dernières 9 300 milles en campagne d'été. 130 stagiaires sont passés successivement à son bord.*

L'officier des Equipages de première classe, Prigent, commandera l'Aile Noire pendant la course ; 9 autres personnes seront embarquées à bord.
Caractéristiques : longueur totale : 16,40 m ; largeur maximum : 3,65 m ; déplacement : 16,5 t ; surface de voilure : 100 m2.

STRIANA. — Cotre bermudien à voile Marconi, le Striana (photo p. 26) dessiné par l'architecte Eugène Cornu, a été construit par le chantier Silvant à Conflans-Sainte-Honorine, en 1955. Il appartient à MM. Marcel Chassigny et Jacques Auclair et a gagné, dans la classe I, en 1955, la course Plymouth-La Rochelle : en 1957, il s'est classé 2e de Southsea-Cherbourg et 3e de Cowes-Dinard.

Courant sous les couleurs de l'*Union Nationale des Croiseurs*, le Striana aura comme équipage 6 Juniors, de l'*Ecole de Voile du Yacht-Club de l'Ile-de-France*, âgés de 16 à 18 ans.
Caractéristiques : longueur totale : 18,30 m ; largeur : 4 mètres ; tirant d'eau 2,60 m ; déplacement : 20 tonnes ; voilure de course : 120 m2 et le spinnaker a une surface de 220 m2.

Un autre cotre, le Farewell, déplaçant 18 tonnes et appartenant à M. Marin, de Nantes, participera probablement à la grande course.

ARTICA II. — Faisant partie du *Sport Velico* de la Marine Nationale Italienne qui l'a fait construire, sur les plans de l'architecte Illingworth, par le chantier naval Sangermani di Lavagna, de Gênes, en 1956, l'Artica II (photo p. 25) est un magnifique petit voilier gréé en yawl. Il a reçu le baptême de l'Océan immédiatement après son lancement en participant en juillet 1956 à la course Torbay-Lisbonne qu'il remporta, dans la série « des moins de 100 tonnes », avec plus de 9 heures d'avance.

Yacht de très faible déplacement, très marin et bien équilibré par tous les temps, l'Artica II possède des voiles de très grand allongement.

Pendant la course, l'équipage sera composé d'un skipper (capitaine de Frégate Mario Bini), de deux jeunes officiers et de quatre élèves. L'Artica II est un des favoris de l'épreuve.

Caractéristiques : longueur hors tout : 12,91 m ; largeur maximum : 3,05 m ; tirant d'eau : 2,18 m ; déplacement : moins de 7 tonnes ; surface de voilure : 200 m2.

URANIA. — *Construit en 1929 à Haarlem, sous le nom de Tromp, le voilier Urania (photo p. 25) fut acheté en 1937, par la Marine nationale des Pays-Bas et le 23 avril 1938 reçut son nom actuel.*

Après la dernière guerre mondiale, le voilier-école fut modernisé et sert depuis à l'entraînement des élèves officiers néerlandais. Pendant la course, son équipage sera de 3 officiers, 11 aspirants et 2 matelots.

Caractéristiques : longueur hors tout : 23,50 m ; largeur : 5,50 m ; tirant d'eau : 3,20 m ; déplacement : 51 tonnes environ ; surface de la voilure : près de 400 m2.

BLOODHOUND. — Dessiné par C.-E. Nicholson, lancé en 1936, le Bloodhound (photo p. 29), yawl à voile Marconi, a pris part à de très nombreuses courses. En 1952, il fut second de la course des Bermudes et ce, dans la grande classe.

Commandé par son propriétaire M.D.N. Wyatt, le Bloodhound aura un équipage de 11 hommes, tous cadets du *Royal Military College* de Sandhurst. C'est un des favoris de l'épreuve.
Caractéristiques : longueur hors tout : 21 mètres ; largeur 3,80 m ; tirant d'eau : 3,16 m ; déplacement : 34 tonnes et surface de voilure 150 m2 environ.

CAPELLA. — *Ce petit voilier est la propriété du* Britannia Royal Naval College.
Caractéristiques : longueur hors tout : 17,90 m ; largeur : 3,60 m ; tirant d'eau : 2,31 m ; déplacement : 24 tonnes ; surface de voilure : 91 m2.

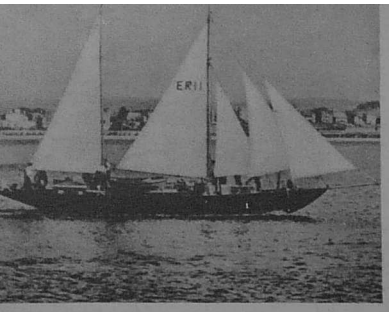
JOCASTA. — Dessiné par Robert Clark en 1950, Jocasta (photo p. 26) est un excellent cotre à voilure Marconi. Il a enlevé le championnat du R.O.R.C., classe I, en 1951, 1953 et 1957, mais son plus beau succès fut celui remporté, en 1951, dans le *Fastnet* en battant le voilier Circé, dessiné par O. Stephen et dont l'équipage suédois était remarquable. Pendant la course. Jocasta sera commandé par son propriétaire, Geoffrey Pettinson.
Caractéristiques : longueur hors tout : 16,81 m ; largeur maximum : 3,62 m ; tirant d'eau : 2,51 m ; déplacement : 25 tonnes ; surface de voilure : 186 m2.

MARABU. — *Ex-voilier allemand de la classe des 100 m2, construit par Abeking et Rasmussen en 1935, Marabu (photo p. 24) appartient à la* Royal Navy.

Il participa, brillamment, en 1952, à la course transatlantique avec, comme skipper, le Lt. Cdr. S. Brooks, qui sera le skipper du Sceptre cette année dans la Coupe de l'America.
Caractéristiques : longueur hors tout : 19,14 m ; largeur maximum : 3,63 m ; tirant d'eau : 2,50 m ; déplacement : 26 tonnes ; surface de voilure : 120 m2.

Dernière minute : le **KORSAR** (G.-B.) et le **FORTUNA** (Argentine) participeront à la course.

BLOODHOUND (G.-B.)



Brest-La Corogne

TAIFUN. — *Naviguant sous le pavillon du* Weser-Yacht-Club, *le yacht allemand Taïfun sera commandé par le lieutenant de vaisseau Stock, qui aura sous ses ordres deux officiers, un sous-officier et quatre matelots. Extrêmement rapide et très marin, ce yacht a une surface de voilure de* 110 *m*2.

PINTA. — Construit en 1901, ce voilier a été confié, pour la course, au *Gordonstown School*, établissement dans lequel le Duc d'Edimbourg fit ses études. Propriété de L. Logan Staing, le Pinta sera commandé par le Lt. Cdr. G.-R. Shaw qui aura 9 hommes d'équipage sous ses ordres.
Caractéristiques : longueur totale : 19,50 m ; largeur : 4,70 m ; tirant d'eau : 2,90 m ; déplacement : 38 tonnes ; surface de voile : 186 m2.

NICOLETTE. — *Cotre à houari, construit en* 1912, *Nicolette appartient au* Island-Cruising-Club *et sera commandé par J. Douglas.*
Caractéristiques : longueur hors tout : 17,30 *m ; largeur maximum :* 4 *mètres ; tirant d'eau :* 2,50 *m ; déplacement :* 24 *tonnes ; surface de voilure :* 133 *m*2.

HOSHI (G.-B.)

HOSHI. — Schooner appartenant au *Island-Cruising-Club*, le Hoshi (photo p. 30) construit en 1909, sera commandé par J.-B. Baylan.
Caractéristiques : longueur hors tout : 23,80 m ; largeur maximum : 4,70 m ; tirant d'eau : 2,70 m ; déplacement : 50 tonnes ; surface de voilure : 260 m2.

PROVIDENT. — *Ketch appartenant au* Island-Cruising-Club, *le Provident a un équipage de* 14 *hommes.*
Caractéristiques : longueur hors tout : 23,20 *m ; largeur maximum :* 6 *mètres ; tirant d'eau :* 3,20 *m ; déplacement :* 78 *tonnes ; surface de voilure :* 196 *m*2.

MYTH OF MALHAM. — Dessiné en 1947 par Laurent Giles pour John Illingworth, le Myth of Malham sera confié, pour la course, au *Island-Cruising-Club.*
Caractéristiques : longueur hors tout : 11,10 m ; largeur maximum : 3,20 m ; tirant d'eau : 2,40 m ; déplacement : 14 tonnes ; surface de voilure : 68 m2.

ENGLISH ROSE II. — *Cotre gréé en ketch, English Rose II a cette particularité d'avoir un équipage de* 11 *jeunes femmes.*
Construit en 1898, *ce voilier sera sous les ordres de son propriétaire le Commander Claude A. Woolard.*
Caractéristiques : longueur hors tout : 22 *mètres ; largeur maximum :* 4,30 *m ; tirant d'eau :* 2 *mètres ; déplacement :* 33 *tonnes ; surface de voilure :* 58 *m*2.

DAYSPRING. — Ketch construit en 1906 sous le nom d'Electric Light, le Dayspring appartient au captain W.-L.-M. Brown qui le commandera d'ailleurs pendant la course avec un équipage de douze personnes.
Caractéristiques : longueur hors tout : 18,50 m ; largeur maximum : 5 mètres ; tirant d'eau : 2,40 m ; déplacement : 41 tonnes ; surface de voilure : 157 m2.

THEODORA. — Pilote à voiles carrées, construit en 1911 à Fleetwood, le Theodora, ex-Kindly Light sera commandé par son propriétaire C. St.John Ellis. Son équipe comprendra 11 personnes, tous de jeunes garçons.
Caractéristiques : longueur hors tout : 17,50 *m ; largeur maximum :* 4,80 *m ; tirant d'eau :* 2,80 *m ; déplacement :* 38 *tonnes ; surface de voilure :* 325 *m*2.

Le **Thoma II** (G.-B.) et six voiliers français se sont inscrits à la dernière minute : le **Nicéphore**, le **Baladin**, le **Rapsodie**, le **Paladin**, le **Skiern** et le **Danycan.**

SORLANDET (Norvège)

NOS VISITEURS DE MARQUE

AMERIGO VESPUCCI (Italie)

IL n'est guère possible d'évaluer à l'avance le nombre des voiliers qui se rendront en visite à Brest à l'occasion du départ de la course des grands voiliers. On sait toutefois que trois belles unités viendront mouiller dans la rade-abri du grand port de guerre, et il se pourrait même que le **PASSAT,** frère du **PAMIR,** soit au rendez-vous.

AMERIGO VESPUCCI. — Voilier géant de 101 mètres de longueur hors tout et de 15,50 m de largeur maximum, l'Amerigo Vespucci (photo p. 32) a été construit et équipé dans les chantiers Castellamare di Stabia, lancé en février 1931 et mis en service au mois de juillet de la même année.

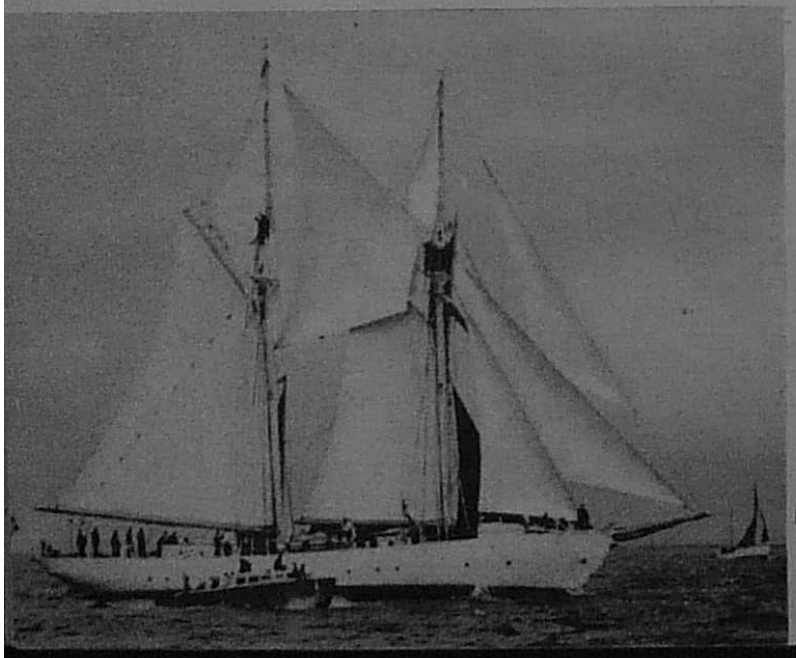
C'est un trois-mâts carré. En plus des voiles carrées, il a quatre focs, un gui et quatre voiles d'étai représentant, au total, une surface de voilure d'environ 3 000 m2. La hauteur de son grand mât est de 58,5 m et celle du mât de misaine de 56 mètres, le mât d'artimon s'élevant, lui, à 41 mètres.

Déplaçant environ 4 083 tonnes, l'Amerigo Vespucci a une coque à trois ponts principaux : pont supérieur, pont inférieur et couloir avec château d'avant et gaillard d'arrière.

Le voilier-école de la Marine nationale italienne a quitté Livourne le 10 juillet pour une croisière de 100 jours. Il est commandé par le capitaine de vaisseau Carlo Paladini qui a, sous ses ordres, 22 officiers, 13 officiers stagiaires, 78 élèves de l'Académie Navale, 12 élèves étrangers, 33 sous-officiers, 252 quartiers-maîtres et matelots et 3 professeurs civils.

Arrivé à Brest le 26 juillet il prendra part, symboliquement, à la première partie de la course jusqu'au parallèle extrême N.W. de l'Espagne et poursuivra sa croisière d'été.

Deux autres voiliers sont attendus à Brest, le **SORLANDET** (photo p. 31) trois-mâts carré norvégien appartenant à l'*Ecole Navale d'Oslo,* et le **FALKEN** (photo p. 32), goëlette de la Marine suédoise.



FALKEN (Suède)