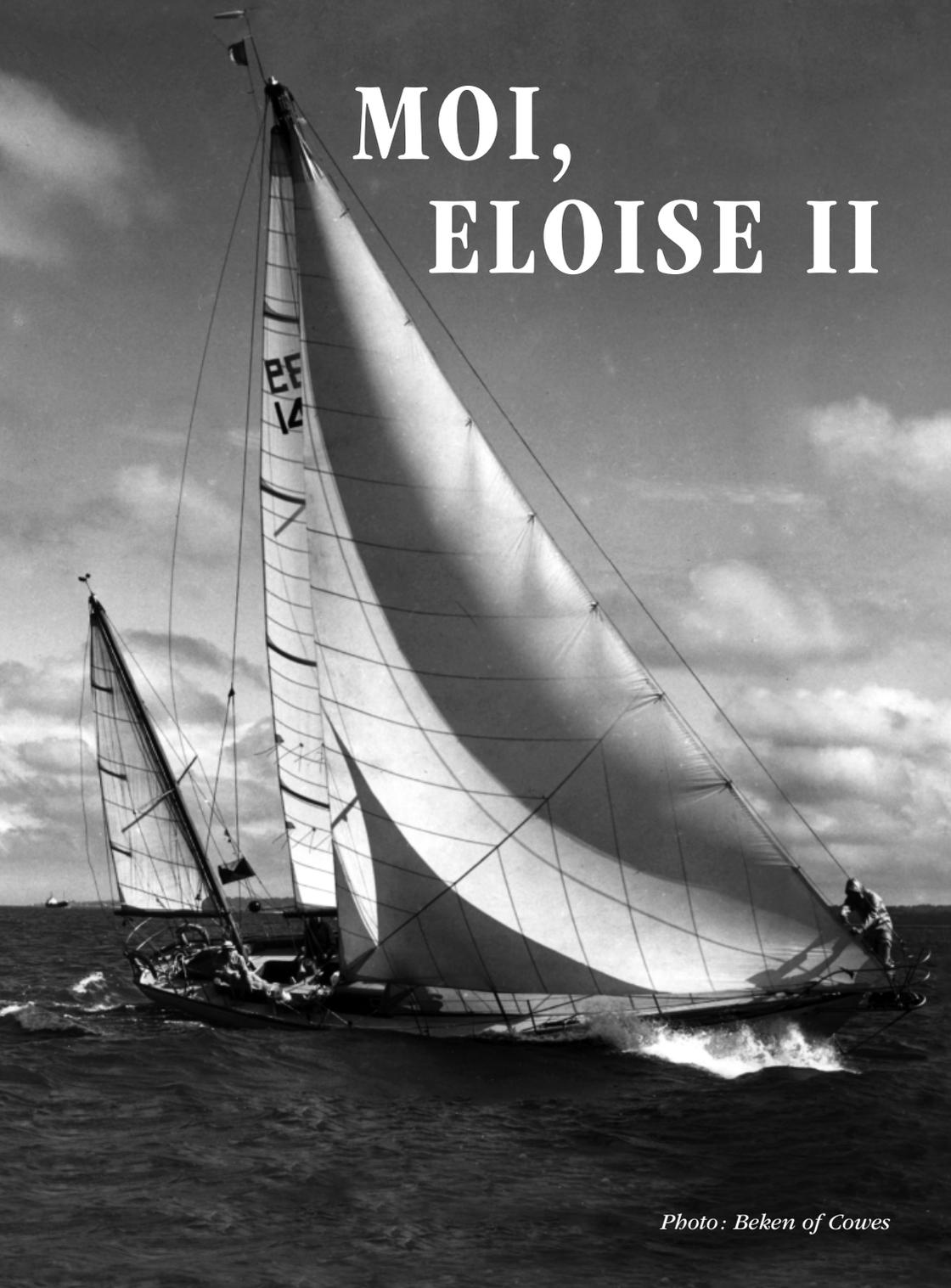


# MOI, ELOISE II



*Photo: Beken of Cowes*

## SOMMAIRE

<b>MOI, ELOISE II</b> .....	1
FERNAND HERVÉ .....	1
FRANÇOIS SERGENT .....	2
MA PREMIÈRE COURSE .....	4
MON ÉTONNANTE CARRIÈRE EN COPROPRIÉTÉ .....	5
EXTRAITS DU LIVRE DE BORD .....	7
<b>PALMARÈS</b> .....	12
AVEC FERNAND HERVÉ, CONSTRUCTEUR-PROPRIÉTAIRE .....	13
AVEC LES COPROPRIÉTAIRES, DEPUIS 1967 .....	15
<b>PROGRAMME</b> .....	16

JE NE SUIS PAS PEU FIÈRE DE VOUS RETROUVER ICI À LA ROCHELLE, VOUS MES AMIS, MES ANCIENS PROPRIÉTAIRES, OSERAI-JE DIRE MES « AMOUREUX », POUR FÊTER MON DEMI SIÈCLE D'EXISTENCE. JE SUIS DONC NÉE EN 1957, CONÇUE SUR LA PLANCHE À DESSIN (À L'ÉPOQUE PAS D'ORDINATEUR, PAS DE LOGICIEL 3D !) DE FRANÇOIS SERGENT, SUR LES DESIDERATA DE MON FUTUR PROPRIÉTAIRE, FERNAND HERVÉ.

C'EST ENSUITE SUR LE CHANTIER DE CE DERNIER QUE J'AI ÉTÉ CONSTRUITE.

AVANT DE VOUS RAPPORTER QUELQUES TEMPS FORTS DE MA VIE, PERMETTEZ MOI TOUT D'ABORD DE RENDRE HOMMAGE À, OSERAI-JE DIRE, MES DEUX « GÉNITEURS », FERNAND HERVÉ ET FRANÇOIS SERGENT.

# MOI, ELOISE II



## FERNAND HERVÉ

**N**é au début du siècle dernier (1907), il s'établit dans la région rochelaise. Tout petit déjà, il navigue en canoë canadien vers les îles de la baie de La Rochelle. Il part pour un temps en région parisienne, puis en Touraine, d'où il réalise en 1926 une liaison Tours-La Rochelle

à bord d'un petit dériveur.

La guerre le contraint à rejoindre La Rochelle où il construit un caneton pour régater sur le canal de Marans, la navigation en mer ayant été interdite par l'occupant.



Après avoir pris le maquis, à la libération il crée son chantier. Il y réalise tout d'abord 150 canetons brix. C'est à cette période qu'il rencontre François Sergent.

Il met au point les « dragons » de la sélection française des J.O. de 1948. Cette même année il démarre la construction des « grondins ».

En 1951, fasciné par la course au large, il construit Eloise sur plan de François Sergent. Elle est engagée dans l'Admiral's cup de 1951 et fait fort bonne figure.

C'est le début d'une longue série d'unités réalisées dans cette optique. Citons des bateaux construits à partir de ses propres idées (MAO, Odyssée, Xaroch...) que sur des plans établis par les plus grands noms de l'architecture navale de l'époque (Cornu,

Illingworth, Sergent...) pour lesquels il réalise entre autres, Mélusine II, Chine Blue, Marie-Christine II et III, Eloise II (c'est moi!), Varna, et bien d'autres encore.

En 1964, il est contraint au dépôt de bilan, mais il redémarre son activité dès 1965.

En 1967 il me revend à la première copropriété et acquiert « la Gaillarde » sur laquelle il navigue dès lors.

En 1974, il construit « North Star » qui remporte la Half Ton Cup. C'est une confirmation de la réussite de la maîtrise des nouvelles technologies. (fibres, résines et autres composites)

En 1983 c'est l'apothéose, puisque « Diva » est première au classement individuel de l'Admiral's cup.

Hélas Fernand Hervé nous quittera l'année suivante.

## FRANÇOIS SERGENT

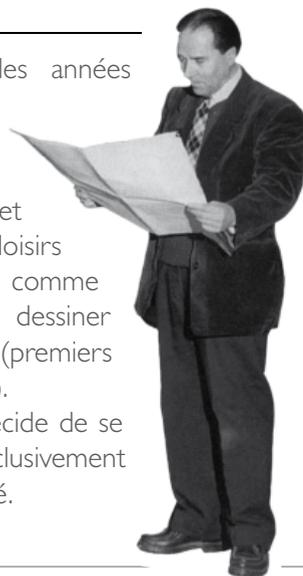
Sur la demande de Fernand Hervé, François Sergent me conçut pour participer à l'Admiral's Cup en 1959.

François Sergent est également né au début du siècle dernier (1911). Rien ne le destine à devenir architecte naval.

A 18 ans, bac littéraire en poche, il part en Angleterre et « croque » pendant ses loisirs, les grands voiliers évoluant dans le Solent.

Au début des années 30, il revient en France comme enseignant, et passe ses loisirs à naviguer comme matelot et à dessiner des bateaux. (premiers plans en 1933).

En 1944, il décide de se consacrer exclusivement à cette activité.



Tour à tour, il conçoit :

- Des canoës équipés de voiles;
- Le Caneton en 2 versions, l'une à fond plat pour les plans d'eau intérieurs, l'autre en « V » pour la mer;
- En collaboration avec J. J. Herbulot, le « Grondin », son premier voilier habitable.

Très rapidement 500 exemplaires de celui-ci sont construits.

Viennent ensuite les Baleinières (1949, 1954), le Mistral (1950) la Bonite, (1952) le Pirate (1960), le Super Mistral.

Entre séries et unités spécifiques, il réalise plus de 290 plans.

Il s'illustre notamment dans la décennie 1950/1960 par la réalisation de grands voiliers destinés aussi bien à la croisière (l'Oiseau bleu) qu'à la

course au large, (Varna II, Eloise I et II, Marie Christine III...)

La sélection, à plusieurs reprises, de Marie Christine III et d'Eloise II dans les équipes françaises de l'Admiral's Cup témoigne de sa réussite dans ce domaine.

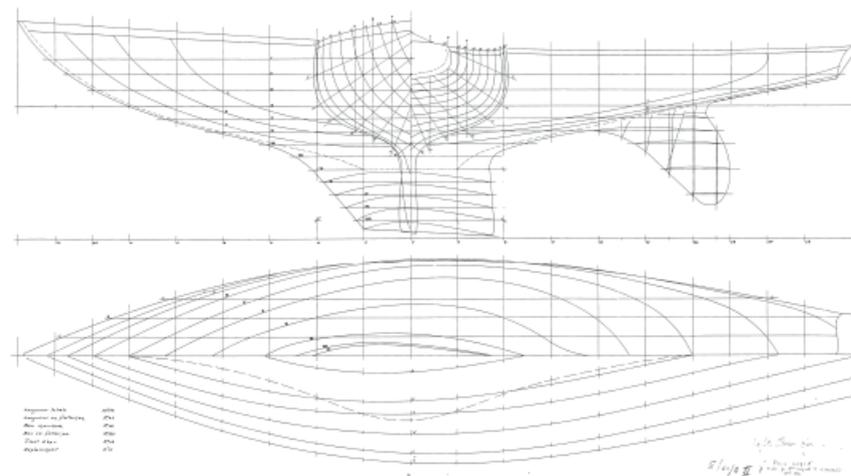
François Sergent aimait naviguer et tester les bateaux qu'il avait conçus afin de faire évoluer leur conception. Il estimait cette pratique bien supérieure à la modélisation informatique, et assurait que « l'ordinateur a sclérosé l'imagination créatrice et le sens esthétique des architectes ».

Il a contribué à ouvrir la voie permettant au grand public d'accéder aux joies de la navigation.

Il nous a quitté en 2000.

**A L'ORIGINE, FERNAND HERVÉ SOUHAITAIT DISPOSER D'UN BATEAU DESTINÉ À LA RÉGATE, PLUS STABLE SOUS SPI ET PAR VENT FORT, QUE NE L'ÉTAIT MON AÎNÉE « ELOISE ».**

**FRANÇOIS SERGENT ET FERNAND HERVÉ ONT IMAGINÉ DE POSITIONNER MON GOUVERNAIL SÉPARÉ DE LA QUILLE. AINSI, IL SE TROUVE DANS LE PROLONGEMENT D'UN AILERON.**



## MA PREMIÈRE COURSE

Après les nécessaires mises au point, j'ai pris part à ma première Admiral's cup en 1959. C'est Joël Le Bourhis, présent parmi nous aujourd'hui et à l'époque jeune marin professionnel qui assura le convoi de La Rochelle à Cowes. Il était accompagné de trois équipiers dont ne subsistent de nos jours que les sobriquets tout à fait imaginés; «Belles Moustaches», «Côtelettes», qui n'était pas très «épais»; quant au dernier on ne trouve pas trace de son surnom, c'était le fils de Mr. Goiot le célèbre fabricant de winches. Son père avait demandé à Fernand Hervé de bien vouloir l'embarquer pendant l'été histoire de l'occuper.

Le convoi s'effectua sans histoire avec un bateau qui, sur le registre des aides à la navigation, ne disposait pas des avancées technologiques que nous connaissons de nos jours:

- Pas de moteur, donc pas d'électricité, et toutes les manœuvres de ports effectuées à la voile.
- Pas de cuisinière, juste un réchaud à

pétrole, combustible également utilisé pour l'éclairage du carré.

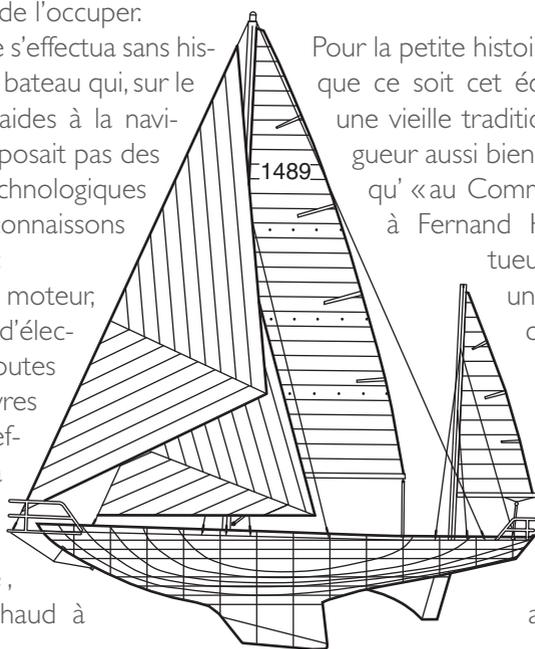
- Conduite du bateau effectuée à l'aide d'une barre franche (la barre à roue ne viendra que beaucoup plus tard).

- Pas de radio ni de gonio ni de quelconque appareil alimenté par l'électricité puisque, dois-je vous le rappeler, il n'y a pas de moteur à bord!!!

Fernand Hervé nous a rejoint à Cowes en compagnie de «Fifi la marmotte», qui malgré ce sobriquet peu valorisant, était un barreur hors pair doué sur l'eau d'une «vista» déconcertante.

Pour la petite histoire, la légende veut que ce soit cet équipage qui, selon une vieille tradition toujours en vigueur aussi bien dans «la Royale» qu'«au Commerce», ait donné à Fernand Hervé son affectueux et aujourd'hui universellement reconnu surnom de «TONTON».

Pour l'anecdote de cette Admiral's Cup 1959, j'abandonnerai dans le Fatsnet, après les ruptures



successives de quatre ridoirs d'étais dont on découvrira «après enquête» qu'elles étaient dues à un défaut de fabrication.

Cette même année, au cours du retour vers La Rochelle (Plymouth La Rochelle), au large de Ouessant, par une «calmasse» totale, tout à coup, l'ensemble de la flotte regroupée voit un bateau avancer!!!! Comment a-t-il touché du vent?

Observation faite aux jumelles, il n'avance pas!!!

Il a tout simplement mouillé, et c'est l'ensemble de la flotte, sous l'influence du courant, qui est entrain de reculer.

Aussitôt, tout le monde mouille chaîne... et toute aussière à bord pour pouvoir réaliser un mouillage d'environ soixante mètres de profondeur!

A la renverse, tout le monde remonte son mouillage (à bras ferme!!!) pour revivre le même scénario quelques heures plus tard devant l'île d'Yeu.

**J'AI BIEN ENTENDU CONTINUÉ DANS LES ANNÉES QUI ONT SUIVI À PRENDRE PART AUX RÉGATES DU R.O.R.C., ET PLUTÔT QUE DE VOUS INFLIGER UN RÉCIT SOMME TOUTE RELATIVEMENT INDIGESTE DE TOUTES CES SAISONS DE COMPÉTITIONS, JE VOUS INVITE À CONSULTER L'ENSEMBLE DES RÉSULTATS OBTENUS AU COURS DE MA CARRIÈRE DANS LA SUITE DE CE DOCUMENT.**

## MON ÉTONNANTE CARRIÈRE EN COPROPRIÉTÉ

En 1967, Fernand Hervé est contraint de me céder à un groupe d'amis hauts normands qui ont fondé la copropriété, en me partageant en dix parts égales... Celle-ci a, comme de juste depuis quarante ans, connu de nombreux changements, tant au niveau des copropriétaires, qu'en ce qui concerne le regard qu'ils me portaient. En effet, si les premiers copropriétaires ont vu en moi un bateau racé pour faire de la croisière rapide, ceux qui me possèdent aujourd'hui ont

d'abord le souci de conserver un «bijou de famille» qui appartient à l'histoire du yachting français.

Un règlement intérieur précise les modalités de fonctionnement: les responsabilités de chaque copropriétaire, la répartition des trois semaines de navigation pour chacun des copropriétaires au printemps, en été, et à l'automne. La présence à bord du titulaire de la part étant requise pendant la période de navigation.

Tour à tour basé au Havre, à Cherbourg, puis enfin à Lorient, je continue à bourlinguer selon une organisation aujourd'hui bien rodée (de 3 à 5000 milles par an en moyenne).

Compte tenu des programmes de croisière retenus (Norvège, Irlande, Portugal, Espagne), il n'est pas rare que deux copropriétaires regroupent leur période de navigation pour pouvoir



Photo: Daniel Séguin

profiter pleinement de ces escapades estivales.

Durant les week-ends, selon les ports d'attache, je leur ai permis de faire nombre de virées vers l'île de Wight, le Solent, (ah les remontées de la rivière de Beaulieu!!), les superbes mouillages de la côte sud de l'Angleterre (Fowey, Dartmouth, Salcombe...), et les non moins splendides mouillages bretons, aussi bien au nord qu'au sud de la péninsule armoricaine (Aber Wrach, Bréhat, Chausey, Lézardrieux, Ouessant, Bénodet, les Glénan, Concarneau, Belle Ile...) et tous les autres que je ne pourrais citer sous peine de vous infliger la liste fastidieuse de tous les abris et ports bretons, et même au-delà, un inventaire à la Prévert n'y suffirait pas!!!



Photo: Erwan Quéméré

BIEN SÛR, AU COURS DE TOUTS CES VOYAGES, J'AI VÉCU DES SITUATIONS TOUT À FAIT PARTICULIÈRES ET MARQUANTES, CERTAINES DIFFICILES, D'AUTRES PARFOIS PLUS COCASSES.

JE VOUS PROPOSE D'EN REVIVRE QUELQUES-UNES EN VOUS RÉFÉRANT À DES EXTRAITS DES LIVRES DE BORD QUI S'Y RAPPORTENT.

## EXTRAITS DU LIVRE DE BORD

Celui qui a marqué de façon profonde mon existence s'est produit au havre Gosselin, sur la côte ouest de l'île de Sercq, pendant le week-end de la Toussaint de 1982.

### EXTRAIT

**31 octobre 1982**

*« Arrivé Havre Gosselin. Amarré sur bouée.*

*Pendant la nuit du 30 au 31 le vent est passé de SE à SW et un fond de boue faible pénétrait dans le Havre Gosselin. Plusieurs fois dans la nuit on a veillé le mouillage sans rien constater d'anormal. Vers 4h TU j'ai entendu un raguage léger sous la quille. Je suis immédiatement sorti sur le pont. Le balcon était à 2 mètres de la falaise. Au même moment le bateau a tossé pour la première fois et la boue a immédiatement commencé à le coucher sur le flanc tribord. Tout l'équipage a capelé les ceintures de sauvetage. Simultanément :*

- *envoyé un bout sur les rochers pour ramener l'étrave vers le large,*
- *lancé des fusées,*
- *gonflé l'annexe,*
- *rassemblé les affaires,*
- *envoyé un bout derrière pour essayer de retenir l'arrière, à bras d'hommes debout dans les vagues.*

*Lorsque le bateau a été définitivement couché, la mer déferlait sur la coque et faisait tosser le bateau à chaque lame. L'équipage a débarqué sans utiliser l'annexe.*

*Lorsque la mer a commencé à baisser (PM 5h30 TU) on a pu constater que la chaîne de la bouée avait cassé à une dizaine de mètres. Le balcon en heurtant les rochers avait protégé l'étrave. Seul l'hiboire tribord est arrachée. Apparemment la coque n'est pas défoncée et on n'a pas rentré beaucoup d'eau. Le mat est gîté à 2 m de la falaise et n'a pas touché.*

*Des secours ont été appelés. Le bateau de sauvetage avait été prévenu par quelqu'un qui avait vu les fusées. Il arrive sur les lieux vers 6h30 TU. Après inventaire il part à Guernessey arranger un remorquage puissant pour la marée du soir. Il emmène l'équipage sauf Jean-Marie Micheaux et Jacques Savornin. Nous utilisons la journée à mouiller une ancre au large avec l'orin de 60 m et la chaîne de 30 m, et à amarrer l'arrière avec un bout en*

*double sur un rocher. Vers 15h, Dick Adams et son équipe de pêcheurs préparent un bout élongé vers le large à passer au remorqueur. Nous avons en outre disposé une palette récupérée sur la plage pour servir de défense à l'avant tribord. Vers 16h.30 TU le remorqueur (Girl Betty) se présente. A 17 TU il commence à tirer et dégage l'avant vers le large. Eloise pivote et le grand mat vient heurter la falaise avec la barre de flèche tribord qui cède. Puis sur une vague le bateau pivote davantage et la tête de grand mat vient ragner la falaise perdant la girouette et les feux de mat. La tête de mat arrache à la colline quantité de pierres qui font craindre que le mat ne cède.*

*Alors l'amarrage arrière cède et dans un grand élan le bateau avance en tournant et l'arrière toujours gîté vient heurter la falaise. Le balcon s'arrache mais joue le rôle d'amortisseur.*

*Lorsque le bateau est à flot il part d'un seul coup en avant et il faut couper l'orin de l'ancre qui reste sur place. Ensuite il a paru trop hasardeux de rester sur place pour récupérer l'annexe qui a servi à passer les amarres. Dick Adams reste à bord. La barre est dure.*

*La coque ne paraît pas avoir de dommage important - peu d'eau dans la cale.*

*Le remorqueur emmène Eloise dans la marina de St Peter's Port où on le met sur gril. Il apparaît que la coque à tribord, sous la flottaison, vers le bouchain à 3 ou 4 endroits où le bordé est enfoncé de 1 à 3 cm sur 100 à 200 cm<sup>2</sup>. La peinture a ragué considérablement.*

*Les 2 balcons sont arrachés et tordus. Le garde-pied tribord avant, tribord arrière et bâbord avant est arraché. La bouée couronne tribord est partie.*

*Dès le 1<sup>er</sup> novembre au matin pris contact avec l'expert d'assurances PERKINS du Marina Services Ltd, agréée par le Comité Français des Assureurs. Il fait venir le chantier de St Sanson pour réparations.*

*Certifié sincère et véritable pour servir ce que de droit.*

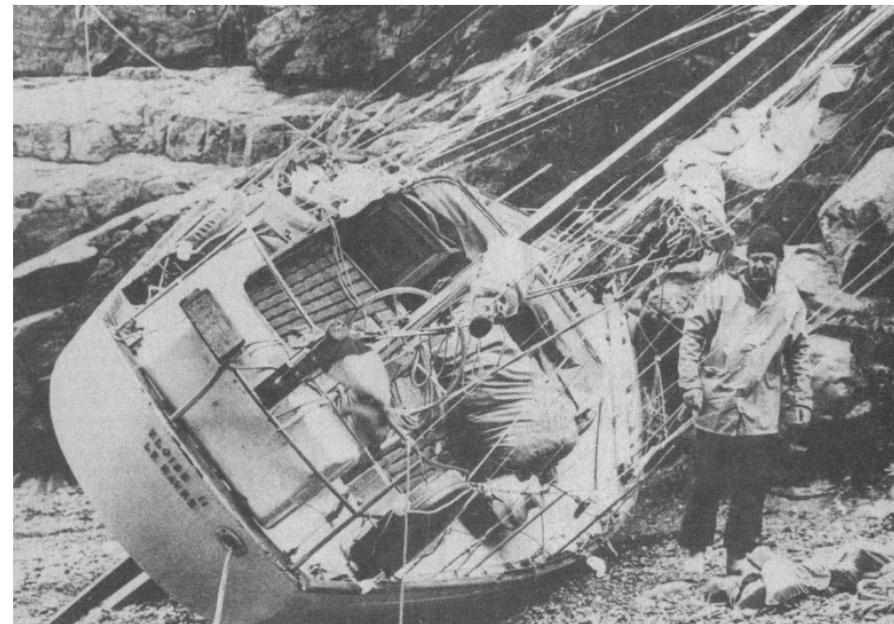
*Fait à Guernesey le 1 novembre 1982.»*

*J. SAVORNIN*

**L**a suite de ce naufrage a connu quelques rebondissements et la copropriété, alors présidée par Raymond Lanos, a bien failli me perdre. En effet, les «sauveteurs» de Guernesey, fidèles à leur ancestrale réputation de flibustiers, ne voulurent

pas me restituer aux conditions initialement fixées, qui étaient celles d'un simple remorquage.

Après avoir été remis en état, au moment où je devais retourner dans mon élément, ils ont en effet décrété qu'il s'agissait d'une «fortune de mer», et



*Guernsey Evening Press - 01/11/1992*

demandaient de ce fait une indemnité de 80% de ma valeur. Sachant que le montant proposé par l'assurance couvrait à peine le coût des travaux réalisés par le chantier, cela impliquait que les copropriétaires auraient dû me racheter une deuxième fois!

Il s'en est suivi de sombres et longues tractations entre les pêcheurs, le chantier, la compagnie d'assurance, le gouvernement de Guernesey, à une époque où il y avait un contrôle des changes. Cela a nécessité de fréquents déplacements du Président sur Guernesey.

Finalement, celui-ci a réussi à emporter le morceau en mettant sur la table

une somme, collectée auprès des copropriétaires (représentant tout de même près de 30 % de ma valeur), en leur disant que «c'était à prendre ou à laisser».

Devant la réticence des pêcheurs à accepter, il a repris l'argent et leur a laissé l'acte de francisation en leur disant qu'il leur laissait le bateau, mais qu'ils devraient en contre partie payer le chantier, puis il est sorti. Il a rapidement été rattrapé par l'un des pêcheurs qui lui a transmis leur accord pour la proposition de transaction.

J'étais sauvée...!

En 1976, soit quelques années auparavant, je me suis également retrouvée en situation délicate en Irlande dans la baie de Valentia.

EXTRAIT

13 juillet 1976

« 1 personne à bord pour attendre nouvel équipage... qui n'arrive pas.

9h15 vent par rafales force 6 > 7. Le bateau chasse sur son ancre d'un seul coup, et dérive très vite. La CQR se décroche car la chaîne est un peu courte.

Le système d'accrochage des 2 ancres empenneées a un défaut. Si la CQR n'accroche plus elle tire sur l'autre et finalement la décroche aussi.

Fond de 9 mètres. Seul à bord IMPOSSIBILITE TOTALE de relever l'ancre (pas de guindeau) et avec un vent force 7, il est impossible d'étaler la dérive due au vent et de garder le bateau dans l'axe pour travailler à l'avant.

Manque de puissance total du moteur qui tourne entre 1000 et 1500 t/mn manette à fond (et cale de temps en temps).

J'ai mis 2h15!! pour revenir mouiller avec, heureusement, l'aide d'autre équipage français. On a remouillé en séparant les 2 ancres pour pouvoir filer une plus grande quantité de cordage derrière l'ancre à jas qui sert de sécurité.»

Il est amusant de signaler que je revois périodiquement, dans un port ou dans un autre, le skipper d'un des bateaux, «Gwalarn», qui a organisé les opérations de reprise de mouillage. Il ne manque d'ailleurs pas de rappeler qu'il a été mon sauveur. Plus cocasse, en 1985 à Falmouth, notre tentative de prise de mouillage à couple d'un bateau britannique: ...mais relisons le livre de bord.

EXTRAIT

«Incident de la marina de Falmouth

A 15h30 au moment d'accoster la marina de Falmouth, le Harbour Master, nous indique très aimablement d'aborder le voilier métallique TANTA de SHOREHAM, ce que nous faisons avec beaucoup de précaution à cause d'un courant contre et d'un vent violent qui nous pousse contre la coque de TANTA. Nous passons les amarres, lorsqu'un homme et une femme nous crient de s'en aller. Comme nous ne le faisons pas, l'homme nous menace d'un couteau et la femme distribue des coups de pieds. Le Harbour Master nous conseille alors de nous écarter pour attendre que la panne suivante soit libre. Nous essayons de nous dégager, mais le vent nous colle contre la coque de TANTA. Néanmoins, en s'écartant et virant sur bâbord pour se dégager entre les pannes, nos haubans bâbord du mat d'arti-

mon ont été engagés dans le beaupré de TANTA, amenant la rupture de la barre de flèche bâbord du mat d'artimon. Nous précisons que les gens de TANTA n'ont rien tenté pour nous aider. Note: Les gens de TANTA ont rejeté plusieurs fois nos amarres.

Comme je voulais faire une déclaration et plainte à la police, le Harbour Master nous l'a déconseillé et j'ai fait une déclaration d'assurance. Le montant de la réparation sera inférieur à la franchise de la police d'assurance.»

Il m'est arrivé également de jouer les sauveteurs; Ainsi en 1970, faisant route du Havre vers Concarneau:

EXTRAIT

« 12 juillet 21h20 quitté Le Havre.

13 juillet 9h30 aperçu à terre 2 fusées de détresse d'un voilier longeant l'alignement des bouées des Equets et Rénier et remarqué depuis une heure environ; normalement fait voile et moteur. Approché de lui et mis à la cape à une trentaine de mètres sous son vent. Il s'agit de «Bel Ami» au Dr Peraldi, venant de Courseulles et qui vient de perdre à l'instant son gouvernail. Faisant servir nous faisons route et virant de bord nous revenons vers lui sous son vent. Nous pouvons le prendre en remorque. Nécessité de passer dans le raz du cap Lévy entre la bouée et le phare (BM de morte-eau +2,40m sur le zéro).

14h00 entré à Cherbourg.»

Plus original, cette même année en Bretagne sud, l'équipage ayant décidé de pêcher, mouilla une ligne à thon, et prit... un requin!!! Je n'ai pas souvenir d'une telle prise ultérieurement!!

Que dire de plus aujourd'hui?

Que cet anniversaire aura permis à ceux qui m'ont connu, qui ont navigué et qui naviguent toujours avec moi, de se rencontrer, de se retrouver à l'occasion de cet amical et chaleureux mo-



ment, d'avoir pu le partager avec les propriétaires et équipages des autres bateaux conçus par François Sergent.

Enfin qu'à l'issue de ce rendez-vous avec l'histoire, que tous ici présents -skippers, équipages et bateaux- nous trouvions pour les temps qui viennent:

**BON VENT ET BONNE MER!!!**

Paris, Mai 2007

# PALMARÈS



Photo: Beken of Cowes

## AVEC FERNAND HERVÉ, CONSTRUCTEUR-PROPRIÉTAIRE

### ADMIRAL'S CUP

Eloise II a été choisi, en compagnie de 2 autres bateaux français, pour représenter la France dans cette prestigieuse compétition organisée par le RORC (Royal Ocean Racing Club).

Les courses représentatives étaient: Channel Race, Fastnet, Britannia Cup, New-york Yacht Club Cup.

Les bateaux français étaient:

- En 1959: Eloise II (F. Hervé), Marie Christine III (sister ship d'Eloise II, J.C. Menu), Saint François (Dr. Craipeau).
- En 1961: Striana (Cl.I), Eloise II (Cl.I), Marie Christine III (Cl.II)
- En 1963: Glénan (CNG), Eloise II, Marie Christine III

### LES ANNÉES GLORIEUSES

#### 1959

- Channel Race (Admiral's Cup) 3<sup>ème</sup> Eloise (classe II)  
(derrière Griffin et Myth of Malham)

#### 1960

- La Rochelle-Les Sables-La Rochelle 1<sup>er</sup> Eloise II
- Tour de l'Île de Ré 2<sup>ème</sup> Eloise II (derrière Marie Christine III)
- Régate de Noël de la SRR 1<sup>er</sup> Eloise II
- Classement du RORC sur l'ensemble de la saison 3<sup>ème</sup> Eloise II (467 pts, 7 courses)  
1<sup>er</sup>: Danycan (4292 pts, 8 courses)  
2<sup>è</sup>: Marie Christine III (553 pts, 8 courses)

#### 1961

- Courses en Atlantique Eloise II abonnée aux 2 premières places se "tirant la bourre" à chaque fois avec Marie Christine III, Griffon, Rapsodie.
- Admirals Cup:
  - Channel Race 2<sup>ème</sup> Eloise II (derrière Windrose)
  - Britannia Cup 8<sup>ème</sup> Eloise II
  - Fastnet 10<sup>ème</sup> Eloise II (9<sup>ème</sup>: Marie Christine III)
- Plymouth-La Baule 2<sup>ème</sup> Eloise II (derrière Windrose)

**1962**

• **Courses en Atlantique**

Comme l'année précédente, Eloise II truste les premières places. Parmi ses concurrents, on note en outre: Shangri-La, Varna, Christina, Nemo II.

Eloise est première dans: La coupe du Golfe de Gascogne, La Trinité-Lorient, La Rochelle Lequeitio, Lequeitio-Bilbao.

**1963**

• **La Rochelle-Les Sables-La Rochelle** 1<sup>er</sup> Eloise II

• **Le tour de l'Île de Ré** 1<sup>er</sup> Eloise II

Eloise II obtient par ailleurs plusieurs places d'honneur dans d'autres courses.

• **Admirals Cup:**

- Channel Race 6<sup>ème</sup> Eloise II
- Britannia Cup 13<sup>ème</sup> Eloise II
- NYYC Cup 14<sup>ème</sup> Eloise II
- Fastnet 10<sup>ème</sup> Eloise II (*Glénan: 14<sup>ème</sup>*)

• **Plymouth-La rochelle** 1<sup>er</sup> Eloise II, toutes classes

• **Championnat du RORC** 3<sup>ème</sup> Eloise II, avec 4 courses

1<sup>er</sup> Outlaw avec 7 courses

2<sup>ème</sup> Vagabonde avec 5 courses

**1964**

• **Semaine de La Rochelle (3 épreuves)** 1<sup>er</sup> Eloise II, toutes classes

2<sup>ème</sup> Vent Bleu, 3<sup>ème</sup> Esquirol II, 4<sup>ème</sup> Artako

• **Tour des 2 Îles (Yeu, Ré)** 1<sup>er</sup> Eloise II, (cl.I)

**1965**

• **La Rochelle-Les Sables-La Rochelle** 1<sup>er</sup> Eloise II (*devant Odysée et Nemoll*)

• **Coupe du Golfe de Gascogne** 2<sup>ème</sup> Eloise II (*derrière Styren*)

(*La trinité-La Rochelle*) 2<sup>ème</sup> Eloise II, (*derrière PenDuick II*)

• **Channel Race** 10<sup>ème</sup> Eloise II

• **Fastnet** 3<sup>ème</sup> Eloise II

(*derrière Quiver IV, Figaro, Fanfare*)

• **Plymouth-La rochelle** 5<sup>ème</sup> Eloise II

• **Tour des 2 Îles (Yeu, Ré)** 1<sup>er</sup> Eloise II, toutes classes

**1966**

• **Semaine Internationale de La Rochelle**

(3 épreuves) 4<sup>ème</sup> Eloise II

• **Coupe du Sauerland** 1<sup>er</sup> Eloise II

• **Lequeitio-La Trinité** 3<sup>ème</sup> Eloise II (*derrière Zest of Hamble, Pen Duick II*)



*Au départ du Fastnet (1959). Photo: Beken of Cowes*

**AVEC LES COPROPRIÉTAIRES, DEPUIS 1967**

**De 1967 à 1988**

Eloise II, basée au Havre puis à Cherbourg, a participé à plusieurs courses en Manche.

**Depuis 1989**

Eloise II, basé à Lorient, participe avec les bateaux Classiques, à de nombreuses manifestations (tous les rassemblements de Brest et Douarnenez) ainsi qu'à des compétitions:

• **1989 et 1992:** régates à Brest et Douarnenez (Brest 92)

• **1995 et 1999:** Fastnet

• **2003:** Perros Guirec Classique

• Courses et régates organisées depuis la création du YCC (*Yacht Club Classique*).

• Toutes les coupes des 2 phares et 3 Phares organisées par le Musée Maritime de la Rochelle et le YCC (**Eloise II vainqueur toutes classes en 2006**)

• Régates "open" au Crouesty au printemps **2006: Eloise II vainqueur toutes classes** (un peu grâce à son allégeance d'âge, mais non démeritant en temps réel par brise!)



# PROGRAMME

## CINQUANTENAIRE ELOISE II

18 ET 19 AOÛT 2007 - LA ROCHELLE

### SAMEDI 18 AOÛT

---

- Accueil de tous les navires dans le bassin du Musée;  
*Quai Georges Simenon (ancien bassin des chalutiers),  
A partir de vendredi soir.*
- Découverte des «bords» et prise de contact entre les équipages;
- Visite d'un petit Musée «Sergent»;  
*Musée Maritime de la Rochelle, bateau France I.*
- **19h** : Parade des navires dans le vieux bassin;
- **20h** : Retour aux pontons et remise de prix de la Coupe des Deux Phares;
- **21h** : Dîner amical (pour les équipages «Sergent» et ceux arrivés la veille de la Coupe des Deux Phares);  
*Restaurant Le Mistral (face au quai Georges Simenon),  
Inscription nécessaire.*

### DIMANCHE 19 AOÛT

---

- **A partir de 9h** : Parcours en mer, sur une vingtaine de milles, pour les «Sergent» (organisation YCC); Régate optionnelle;  
*Les familles et amis pourront accompagner le parcours sur des bateaux privés accompagnateurs.*
- **17h** : Pot d'adieu et remise d'un trophée en souvenir d'Eloise II et de son architecte à chaque navire;  
*Quai Georges Simenon.*

T. shirts, casquettes et demi-coques en vente sur place.  
(Stand Cinquantenaire devant le bateau France I).

Rédacteurs

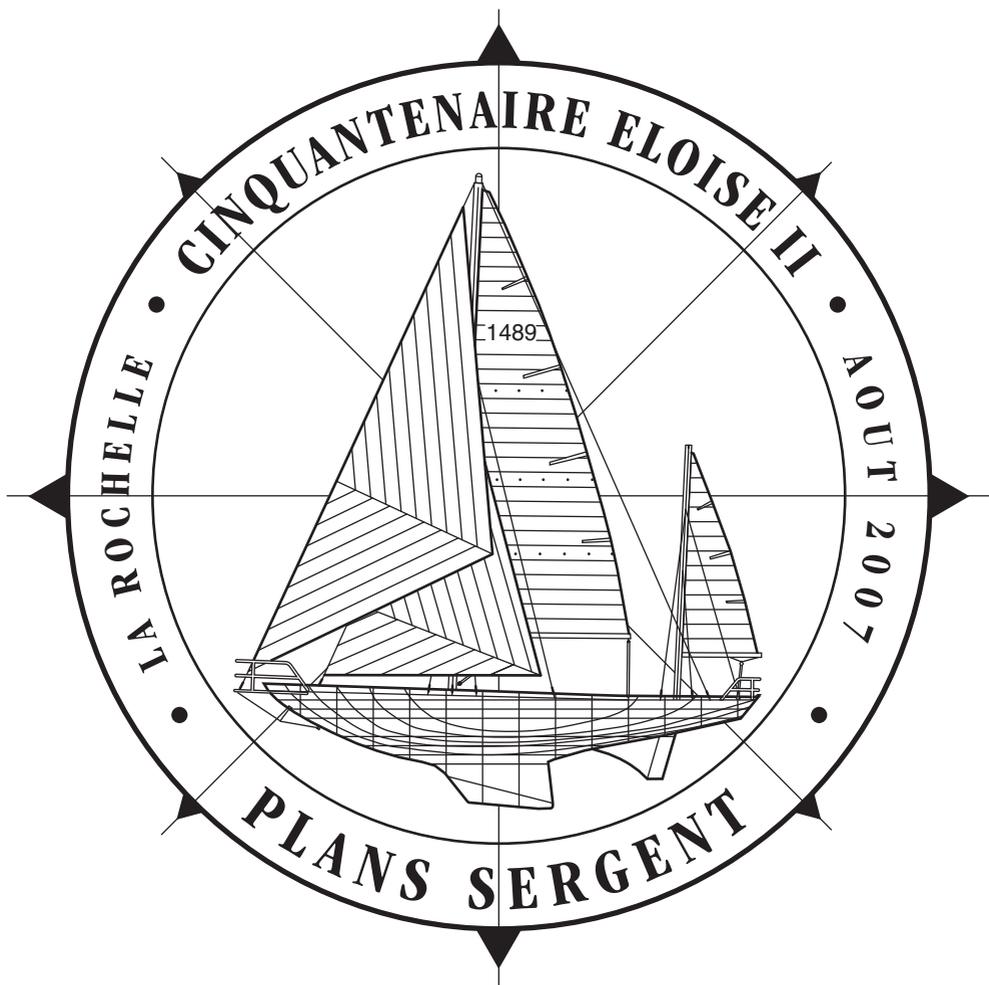
---

**Jean-François TARDI**  
assisté par **Francis AUBERTIN,**  
**Patrice LAFARGE** et **Temana SACOUN**

Conception et mise en page

---

**Mareva Sacoun** (msacoun@web-infos.com)



**Pour contacter l'Association Eloise II**

c/o Bernard Savomin

Tél **01 45 88 15 21**

Site **[www.eloise2.com](http://www.eloise2.com)**

E-mail **[contact@eloise2.com](mailto:contact@eloise2.com)**

Evènement organisé avec la collaboration du Musée Maritime de La Rochelle.