

Yachting Histoire des yachts en fer

Nantes 1850-1902

François Puget

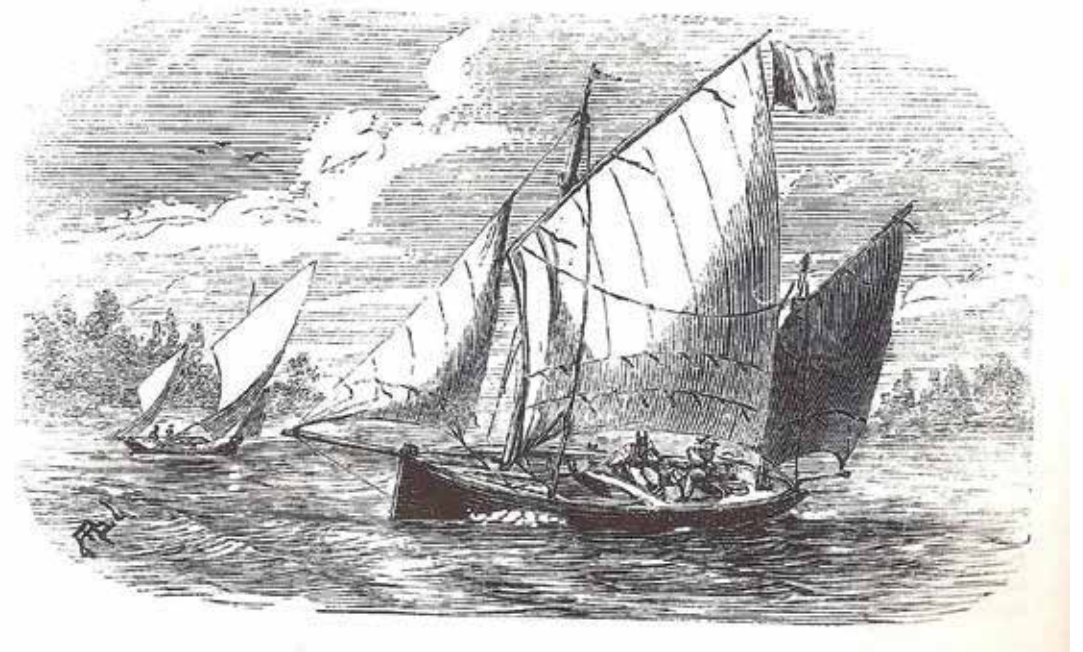
ISBN 978-2-36833-168-2
Copyright Locus Solus, 2017

Les textes et illustrations de cet ouvrage sont protégés.
Toute reproduction ou représentation, totale ou partielle,
par quelque procédé sans autorisation expresse de l'éditeur
est interdite et constituerait une contrefaçon sanctionnée
par les articles L.335-2 et suivants du Code de la Propriété Intellectuelle.



LOCUS-SOLUS.FR

**LOCUS
SOLUS**



CHAPITRE PREMIER
Les débuts de la plaisance

C'est dans les années 1830 que l'on commence à parler de navigation de plaisance. On voit alors apparaître dans les ports de la Manche quelques yachts britanniques. On connaît aussi, souvent pour leur sulfureuse réputation, les canotiers d'Argenteuil et leurs fêtes dans les guinguettes des bords de Seine. Dans les années 1840, on commence à voir des courses de yoles d'aviron sérieusement disputées et aussi quelques embarcations à voile, en général de lourds et modestes canots, qui se disputent des régates amicales. Dans les rares ouvrages traitant de la plaisance française, Le Havre est souvent cité pour avoir organisé en 1839 les premières régates, mais à regarder de plus près le programme, on constate que les deux séries de course sont prévues pour les baleinières et les yoles d'aviron.

La voile de plaisance apparaît en France vers 1850 en région parisienne, sur le célèbre bassin d'Argenteuil, mais aussi dans les grandes villes maritimes ou fluviales comme Le Havre, Bordeaux, Marseille, et en Bretagne à Nantes, Vannes, Lorient, Brest, Morlaix, Saint-Malo.

Quelques précurseurs pratiquent déjà la croisière comme M. de

Guébriant sur son petit cotre à clins *Casimir* qui se rend de Saint-Pol-de-Léon à Brest où il gagne les régates de 1850, ou Auguste Pagelet, capitaine au long-cours, qui sur son 3 tx *Tom Pouce* veut pouvoir se rendre de Saint-Malo à Guernesey, ou bien aller régater au Havre sans entrave administrative et qui se battra, avec succès, pour faire reconnaître en 1850 la spécificité et la liberté de la plaisance. Les courses se multiplient et des défis sont même lancés d'une ville ou d'un port à l'autre.

Dans le même temps, la vogue des bains de mer, facilitée par le développement des chemins de fer, entraîne chaque été les milieux privilégiés vers les plages de Normandie, du Sud-Ouest, de Méditerranée et bien sûr de Bretagne. De nombreuses villas apparaissent sur tout le littoral, devant lesquelles les heureux propriétaires viennent mouiller leurs voiliers. La Bretagne est favorisée par la beauté et la variété de ses paysages, le grand nombre de ports et mouillages, la qualité du balisage (exceptionnel dans le monde à l'époque) et la facilité de navigation, tout au moins en Bretagne Sud.

Un autre facteur, bien différent, va fortement contribuer à l'expansion de la plaisance en Bretagne Sud : l'importance de la pêche à la sardine qui entraîne, dès 1850, l'implantation de conserveries dans tous les ports par des industriels nantais, grands spécialistes de ces techniques nouvelles. Pour diriger ces usines, ils envoient leurs fils, leurs gendres, leurs amis, qui vont continuer à pratiquer sur place la passion familiale du yachting.

La parution en 1878 du journal hebdomadaire *Le Yacht* favorise la forte extension de cette activité qui se structure rapidement par la création de multiples sociétés ou clubs nautiques fédérés autour du Yacht Club de France, créé en 1867.

Aussi chaque port de Bretagne, petit ou grand, fait déjà courir sa grande journée de régates dès les années 1880 ; c'est devenu une institution, et des querelles surgissent parfois pour réserver les dates !

Un précieux témoignage

En 1858, le livre *Le Canotage en France*, rédigé par une équipe de régatiers et journalistes parisiens autour d'Alphonse Karr, retrace

l'historique des débuts de la plaisance, quand le « canotage », plaisir de vivre sur l'eau, évolue en un véritable sport, tandis que la voile et l'aviron, confondus au départ, se séparent nettement. Un chapitre est consacré à la plaisance en province :

« Nantes est peut-être de toutes les villes de France la mieux placée pour les amateurs de canotage. Située à peu de distance de la mer, sur un grand fleuve dont la largeur est favorable à la navigation de plaisance à voile, elle offre encore pour l'aviron des ressources nombreuses... Pendant longtemps les régates, surtout à voile, n'eurent aucun caractère permanent. C'est en 1851, lors de l'inauguration du chemin de fer qu'eut lieu la première régate, organisée officiellement par la ville, dont l'intérêt fut accru par la présence de bateaux parisiens. De 1851 à 1857 le canotage à voile fut cultivé à Nantes sérieusement et le canotage à l'aviron semblait presque abandonné quand le défi des amateurs parisiens vient lui rendre l'animation en juin 1857 : la lutte eut lieu sur la Sèvre et attira une foule de curieux.

En juillet 1857 fut créé le Cercle Nautique de Nantes soutenu par la municipalité et rassemblant les principaux constructeurs, industriels, et négociants de la ville. Dès lors, la flottille nantaise va rapidement se développer par l'achat des meilleurs bateaux parisiens les « flat-boats » et par de nombreuses constructions locales d'après les modèles les plus réussis ; les unes sont de petits yachts destinés à la mer, d'autres sont des embarcations de rivière à dérive.

Les régates de Saint-Malo méritent d'être rangées parmi les plus importantes des côtes de France. Les premières régates datent de l'année 1849. Aux régates de 1850 participèrent 54 embarcations à voile et à l'aviron. Mais en l'absence d'une société régulièrement organisée il n'y eut pas un essor régulier de la plaisance. Saint-Malo est le premier port de France qui ait vu l'essai des clipper à dérive, quand M. Duparc-Gauthier fit construire en 1851 sur le plan de la Margot, un flat-boat le *Farfadet*, qui s'est immédiatement placé au rang des meilleurs voiliers, puis il renouvela l'expé-

rience en faisant construire en 1857 *Électrique* et *Sancho*, au même modèle mais un peu plus petits, que leur marche supérieure fit aussitôt acheter à Nantes comme le *Farfadet*. Puis le *Yankee* fut construit par M. Pitrel d'après le plan du *New York*.

À Cancale, des régates de bateaux de pêche et de bateaux d'aviron furent données de façon épisodique mais sans qu'une société nautique permanente puisse être créée ; en 1851 eut lieu la première régate pour bateaux de plaisance de toutes voilures qui fut gagnée par le sloup *Fantôme* de M. Promy de Saint-Malo ; l'année suivante le vainqueur fut *Tom Pouce* de M. Pagelet et en 1853 le premier prix fut gagné par *Farfadet* de M. Duparc-Gauthier.

Le Croisic, près de l'embouchure de la Loire, a aussi ses régates, destinées surtout à l'encouragement de la population de pêcheurs. En 1857 des régates furent organisées par la municipalité ; elles comprenaient uniquement des courses à la voile, la première pour bateaux de pêche de la circonscription du Croisic, la deuxième pour embarcation de tout genre et de toute provenance, la troisième une course d'embarcations de plaisance. »

Ainsi s'achève la présentation de l'activité de plaisance en Bretagne en 1858 dans *Le Canotage en France*. Pas un mot sur Vannes et le golfe du Morbihan, sur Lorient, Douarnenez, Brest ou Morlaix, ce qui ne signifie pas pourtant qu'il n'y avait aucun bateau de plaisance ni de régate dans ces régions, mais seulement qu'il n'y avait là que des actions individuelles et aucune société organisée pour favoriser le développement de la plaisance. Un article du *Yacht* en 1884 déplore d'ailleurs que Messieurs les officiers de Marine à Lorient et Brest n'aient fait aucun effort pour organiser la plaisance dans leurs ports, comme cela leur aurait pourtant été facile avec l'aide de l'administration et de la Marine.

Les grandes heures du yachting français

En Bretagne, exactement comme en France, le développement de la plaisance connaît trois périodes : La première, des années 1850 à

1907 est celle du fantastique engouement d'un petit nombre de privilégiés qui fait partager sa passion au grand public lors de régates et manifestations suivies par des milliers de visiteurs. C'est aussi une intense période de recherche et d'innovation.

La deuxième, entre 1908 et 1950, est celle d'un repli, dû aux guerres évidemment, mais aussi à la jauge internationale sclérosante : le yachting se cantonne dans des clubs très fermés, dans des régates incompréhensibles autour de trois bouées disposées assez au large pour ne pas être dérangé.

La troisième, à partir de 1950 est celle de l'extraordinaire expansion, grâce aux temps de loisir des congés payés, et l'apparition de nouveaux matériaux et procédés qui permettent la construction en grande série, et la pratique de la voile par tous, y compris la croisière sur de petites unités.

L'oubli de la culture maritime

Malheureusement il y a eu une vraie cassure et donc aucune continuité dans la tradition. Les plaisanciers contemporains n'ont aucun soupçon de la période de gloire d'avant 1907 et ignorent pratiquement, hormis ses casquettes dorées, la période d'entre deux guerres. En général la seule référence connue en matière de plaisance ancienne est celle des grands classe J de la Coupe America. Avant Tabarly et sa victoire dans la Transat en 1964 il n'y a pas de plaisance française ! Même dans les clubs nautiques les plus anciens, il ne reste rien ou presque... L'indifférence, la méconnaissance du passé, l'abandon de la tradition et de la culture maritime ont fait disparaître les souvenirs accumulés.

La plaisance seule héritière de la voile

Au début de la navigation de plaisance, la voile était à son apogée : les grands trois-mâts sillonnaient les océans, les goélettes et lougres de cabotage fréquentaient assidûment nos estuaires tandis que des milliers de voiliers de pêche traquaient la sardine ou le hareng.

Avec l'apparition de la vapeur puis la généralisation des moteurs marins, la voile a depuis longtemps disparu des flottes profession-

nelles et n'est plus maintenue que par la plaisance, seule héritière aujourd'hui d'une longue tradition.

On a peine aujourd'hui à concevoir que tous les yachts existants alors, petits ou grands, participaient aux régates, au moins locales : à cette époque on régate avec acharnement. Bien sûr, la navigation de plaisance était avant tout une affaire de spécialistes passionnés de belles manœuvres sur des bateaux soignés et élégants, et le cercle des initiés se limitait alors à un petit nombre de privilégiés...

L'évolution de la plaisance en France de 1850 à 1914

- en 1866 on compte environ 200 voiliers de plaisance (de plus de 6 mètres)
- en 1886 il y a déjà 1300 voiliers de plaisance dont 1000 de mer et 300 pour les eaux abritées, plus 100 vapeurs de mer et 150 de rivière soit 1550 yachts.
- en 1896 environ 2300 voiliers de plaisance dont 1600 de mer et 700 de rivière, plus 300 vapeurs, soit 2600 yachts.
- en 1914 environ 3200 voiliers de plaisance, plus 200 vapeurs et 200 canots automobiles, soit 3600 yachts.

En 1887 (année de la construction de *Vezon*), *L'Annuaire du Yacht* indique la répartition suivante des yachts en France : Paris 17,4 %, Nord-Ouest 16,5 %, Bretagne 31,8 %, Sud-Ouest 16,5 %, Méditerranée 17,6 %. À noter qu'à la fin des années 1970 on dénombre en France environ 4000 voiliers de mer et 145000 dériveurs légers ; en 2011 environ 200000 voiliers de mer...

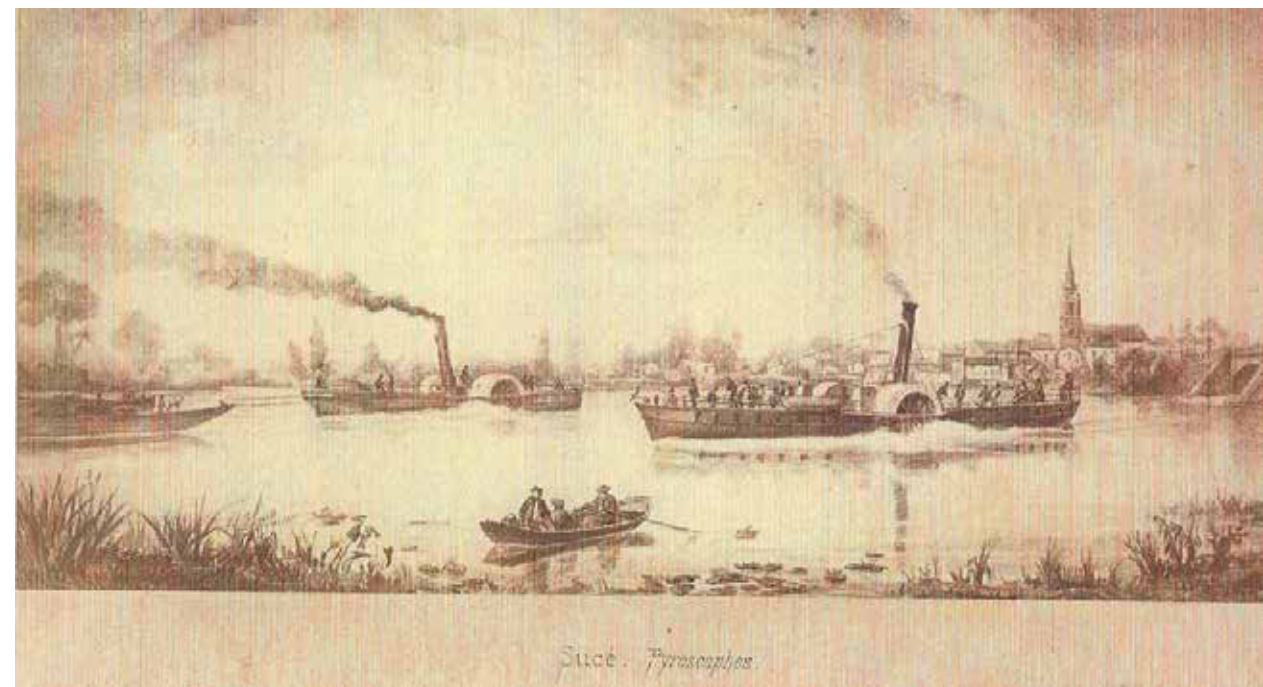
La première régate nantaise

La première Commission des Régates Nantaises est constituée lors d'une assemblée de souscripteurs le 27 avril 1847. Elle désigne M. Ferdinand Favre, maire de Nantes, président ; M. Le Cour vice-président ; MM. Eudel, Suffisant, Huette jeune, Bellanger, Bonnemant, Cornillier, J. Jollet, Voruz, P. Jollet, P. Lemaître, commissaires ; MM. P. Jollet, Cornillier et Lemaître responsables de la commission des Finances et de la collecte des souscriptions. La cotisation est de 5 francs.

La régate est fixée au 20 juin 1847, en Loire, le départ est donné du quai Saint-Louis (à Chantenay, dans le prolongement du quai de la Fosse) où des estrades ont été réservées pour les membres de la Société des régates et leurs invités.

La corvette *Éclair* de l'École des Mousses, qui accueille le jury et les autorités constituées, est mouillée toute pavoisée devant le quai et sert de ligne de départ et d'arrivée. Une bouée à virer est placée à 1500 mètres de là, ce qui donne un parcours de 3 km. Un pyroscaphe est à la disposition du public souhaitant mieux suivre les régates, pour un prix de 1 franc par personne.

Les juges-commissaires sont MM. Portier, commissaire général de la Marine ; Gallois-Mailly, directeur des Douanes ; Talvande, président de la Chambre de commerce ; Huette, du Conseil municipal ; Laporte, capitaine au long-cours et Guibert, constructeur, assistés de MM. Grosbon, Guilbaud, de Lauriston et Lesport, tous capitaines au long-cours. Les commissaires disposent de sept canots pour l'ordre et la surveillance.



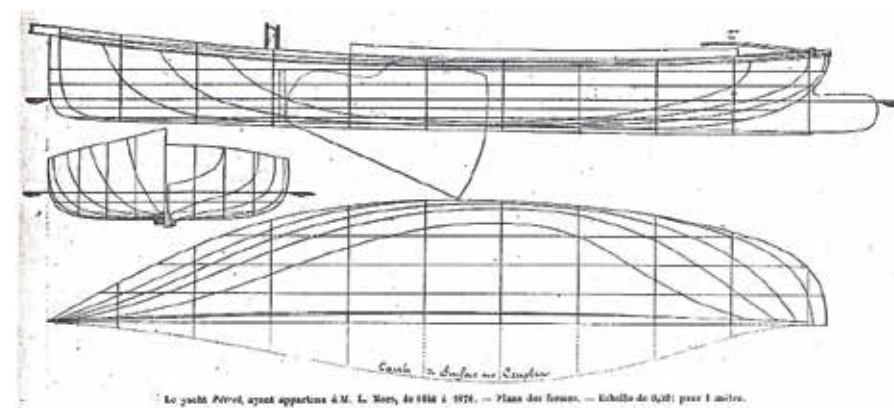
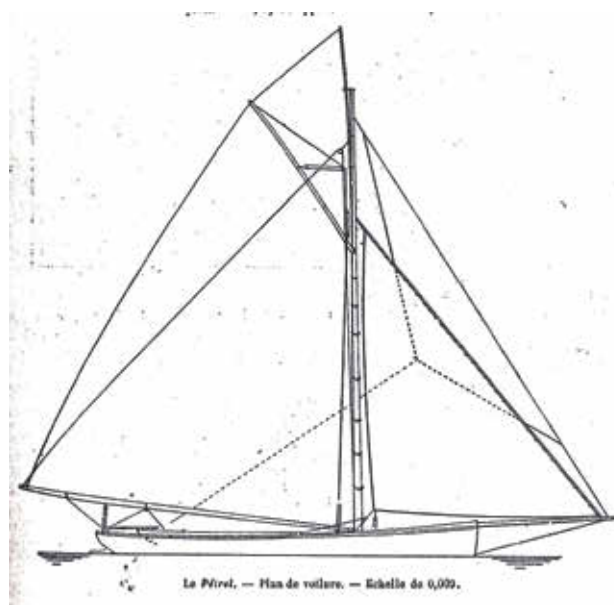
Pétrel : chantier Philippe, Neuilly – plan américain

– construit Paris, 1861 – longueur 8 m – flottaison 7,50 m

– largeur 2,50 m

Ce bateau a également été commandé par Lucien Møre, membre éminent du Cercle de la Voile de Paris dont il sera longtemps le très actif président. Ardent propagandiste des nouveaux dériveurs, il demande les plans à un jeune Américain, fils d'un constructeur bien connu aux États-Unis. Fait singulier, *Pétrel* a été construit avec une longueur de 6,50 mètres, avec un arrière à tableau comme le *New York*, mais a été modifié en 1867 pour entrer dans la série plus nombreuse des yachts de 8 mètres, par l'adjonction à l'arrière d'un mètre cinquante, ce qui affinait les formes d'une petite voûte.

À remarquer, les fonds très aplatis comme sur le grand yacht américain *Sylvia* et aussi le maître bau passé, avec l'allongement, du tiers arrière au milieu du bateau. Dès la première année, les essais, menés au Havre ou à Paris, mettent en relief ses étonnantes qualités à la mer : il gagne pour ainsi dire tous les prix. À la suite de son allongement, il gagne à Paris la grande régates de l'Exposition universelle et continue son étonnante carrière jusqu'en 1876, sans jamais avoir eu d'avaries malgré les mauvais temps rencontrés.



L'apparition des dériveurs à Nantes

À cette époque, quelques notables nantais, devenus des plaisanciers acharnés, rachètent les meilleurs bateaux parisiens ou malouins inspirés des récentes importations américaines venues révolutionner les plans d'eau.

En 1856, *Sancho*, construit en 1854 à Saint-Malo au modèle réduit du *Farfadet*, devient la propriété de M. Lorois, infatigable promoteur du progrès et des flat-boats à Nantes. C'est la première embarcation de ce genre qu'on ait vue dans le port et l'avantage de marche dont il fait preuve sur les meilleurs voiliers de Loire – bien qu'il leur soit inférieur en taille – attire fortement l'attention sur le nouveau système.

En juillet 1857, *Farfadet*, de 4,19 Tx (première réplique de *Margot*), construit en 1852 par Pitrel à Saint-Malo, est acquis par M. Poubeau, tandis que Louis-Auguste Levesque fait l'acquisition d'*Électrique*, de 1,95 Tx, modèle réduit de *Margot*, construit à Saint-Malo en 1857, immédiatement reconnu comme l'un des meilleurs voiliers, qu'il nomme *Nini*.

La même année, *Impérieuse*, construit en 1856 par Sylvestre et champion incontesté de Paris, est acquis par M. Toussaint, qui fera aussi construire à Nantes, *Ardent*, réplique du cat-boat *Una*.

En 1858, M. Lemesle fait l'acquisition d'un flat-boat à dérive, *Grande Dorade*, construit par Baillet en 1854, inspiré des formes du grand yacht américain *Sylvia*. Et Arthur Levesque fait l'acquisition d'un nouveau *Électrique*, construit en 1858 à Saint-Malo.

Le premier dériveur nantais à proprement parler est *Mille Bombes*, construit à Nantes par M. Loiseau en 1857 sur le plan du *New York*. En 1860, le bateau est acquis par un Angevin qui le renomme *Near and Full*, et avec lequel il reviendra disputer des régates à Nantes.

Ardent, à M. Toussaint, sera le second, construit à Nantes en 1858 sur les plans du cat-boat *Una*, importé des États-Unis à Cowes en 1853, dont il a relevé les plans lors d'un voyage d'affaires à Londres.

Ainsi, au moment de la construction du premier dériveur en fer à Nantes au chantier Dubigeon, on compte déjà huit dériveurs construits classiquement en bois, tous fortement inspirés des trois dériveurs américains récemment importés en France et de la célèbre goélette *America*.



Dès lors les dériveurs, de rivière ou de mer, vont être rapidement adoptés par les yachtmen nantais qui vont faire construire, sur place et en construction classique, nombre d'embarcations de course ou de croisière adoptant le nouveau système de dérive et les nouvelles formes larges et plates.

Armorique : cotre à dérive – 10 Tx – chantier Jollet Babin
à Nantes – en 1868 – longueur 11,66 m – flottaison
10,04 m – bau maxi 3,77 m – tirant d'eau 1,05 / 2,1 m

Ce yacht est très célèbre, car il est l'un des premiers de ces dériveurs de croisière construits en Bretagne, inspirés des plans américains ; le maître bau paraissait énorme avec un tiers de la longueur du bateau ; le tableau arrière sculpté ne mesure pas moins de 2,60 m ! *Armorique* était admiré pour sa grande vitesse démontrée lors de ses innombrables régates. M. Suser qui le fit construire était si heureux de son bateau qu'il navigua à son bord jusqu'en 1933, date à laquelle il fut contraint de le faire démolir.



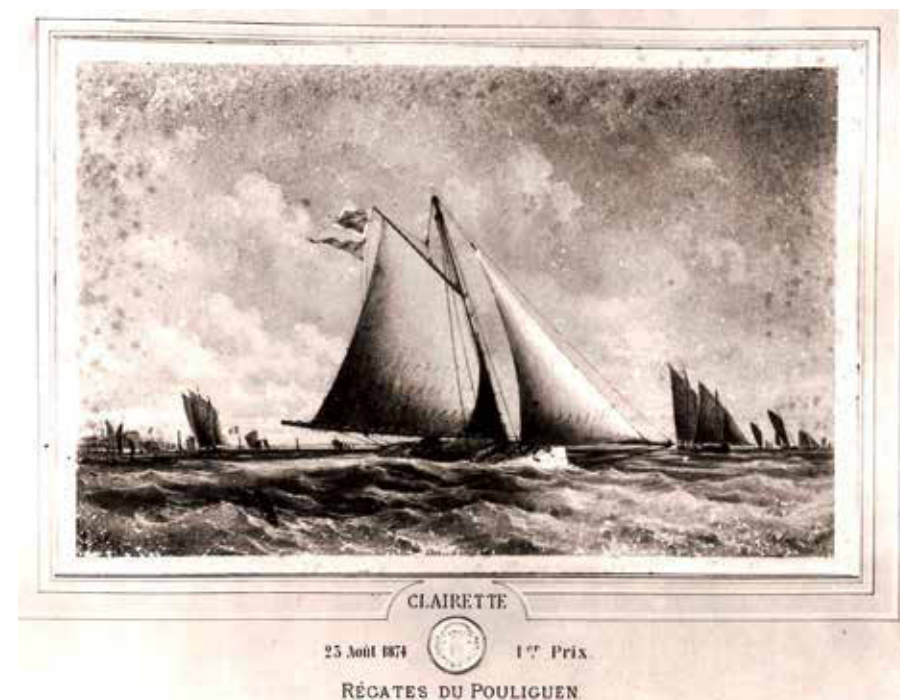
Herbadilla : cotre à dérive – 9 tx – chantier Desveaux-Cochard à Nantes – 1868 – longueur – 11 m flottaison 9,50 m – bau maxi 3,20 m – tirant d'eau 1/1,60 m

Ce joli bateau, large et bas sur l'eau, appartient aussi au type des dériveurs lestés. Ce fusain de Leduc montre bien l'arrière plat et large. *Herbadilla* a été construit pour M. Grignon-Dumoulin, qui le revend à M. Taulois. Le docteur Jousset (président du SNO en 1883) en fait l'acquisition en 1878 et le cède à M. de Biré, de Nantes, qui le nomme *Spleen*. En 1901 le bateau appartient à M. Maulouin qui l'avait acheté en 1887 à M. Blanchard qui le tenait de M. Le Boterf



Clairette : cotre à dérive – 3 Tx – chantier Rousseau à Nantes – 1874 – longueur 8 m – flottaison 5 m – bau 2,40 m – tirant d'eau 1/1,70 m – voilure 70 m²

Raoul Guillet raconte dans ses souvenirs la construction du premier bateau de régates de sa famille, en ormeau de leur propriété à Rezé. Après des débuts difficiles sur l'Erdre, *Clairette* remporte au Poulguen son premier succès, puis subit de nombreuses transforma-



tions pas toujours justifiées : ajout d'une voûte, d'un rouf important, d'un lest plus lourd au bas de la quille et une forte augmentation de sa voilure. En 1880, M. Beauvils de Nantes en fait l'acquisition, tandis que R. Guillet se fait construire par Desveaux le 8 Tx de croisière *Camargo*.

Bécassine : sloup à dérive – 4 Tx – chantier Jollet Babin à Nantes – en 1876 – longueur 8 m – flottaison 7,40 m – bau maxi 2,46 m – tirant d'eau 0,90/1,30 m

M. Suser, industriel à Nantes, était devenu un ami du peintre Charles Leduc à qui il commanda des portraits de ses nombreux bateaux. *Le Yacht*, en 1881, fait une description enthousiaste de *Bécassine* construite à l'inspiration de meilleurs clippers de l'époque, avec un arrière plat et large : « Dans sa catégorie, il n'a rien été fait de plus complètement réussi. Il tient la tête de sa classe à un point tel que ses adversaires se sont effacés devant lui. »

SOCIÉTÉ DES RÉGATES NANTAISES
Le Dimanche 8 Juin 1884
A UNE HEURE
REGATES
Sur la Loire, à Chantenay

DONATEURS : M. le Ministre de la Marine, le Yacht-Club de France, la Ville de Nantes, la Commune de Chantenay, la Compagnie des Travaux de Nantes, M. Ch. LEBOG et ses Sociétaires membres de la Commission.



COURSES A LA VOILE

Donc le Programme et avec le Règlement du Yacht-Club de France
 Prix d'honneur pour la quatre classes avec le règlement adopté par le Comité du Yacht-Club de France. UN FUSAIN de M. Charles LEDUC, Vice-Président de la Société.

Prix d'honneur pour la troisième classe avec le règlement adopté par le Comité du Yacht-Club de France. UN OBJET D'ART, offert par la Société.

Première Classe (Sloop)
 Règles de la classe de 10 à 15 mètres.
 1^{er} PRIX : 100 francs offerts par le Yacht-Club de France et 50 F.
 2^e PRIX : 50 francs offerts par le Yacht-Club de France et 25 F.

Deuxième Classe (Sloop)
 Règles de la classe de 10 à 15 mètres.
 1^{er} PRIX : 100 francs offerts par le Yacht-Club de France et 50 F.
 2^e PRIX : 50 francs offerts par le Yacht-Club de France et 25 F.

Troisième Classe (Sloop)
 Règles de la classe de 10 à 15 mètres.
 1^{er} PRIX : 100 francs offerts par le Yacht-Club de France et 50 F.
 2^e PRIX : 50 francs offerts par le Yacht-Club de France et 25 F.

Quatrième Classe (Sloop)
 Règles de la classe de 10 à 15 mètres.
 1^{er} PRIX : 100 francs offerts par le Yacht-Club de France et 50 F.
 2^e PRIX : 50 francs offerts par le Yacht-Club de France et 25 F.

CANOTS DE PLAISANCE au dessous de un Tonneau Règlement spécial de la Société.
 1^{er} PRIX : 100 francs offerts par le Yacht-Club de France et 50 F.
 2^e PRIX : 50 francs offerts par le Yacht-Club de France et 25 F.

EMBARCATIONS A QUILLE (Règlement spécial de la Société)
 1^{er} PRIX : 100 francs offerts par le Yacht-Club de France et 50 F.
 2^e PRIX : 50 francs offerts par le Yacht-Club de France et 25 F.

COURSES A L'AVIRON
 1^{er} PRIX : 100 francs offerts par le Yacht-Club de France et 50 F.
 2^e PRIX : 50 francs offerts par le Yacht-Club de France et 25 F.

COURSES A LA GODILLE
 1^{er} PRIX : 100 francs offerts par le Yacht-Club de France et 50 F.
 2^e PRIX : 50 francs offerts par le Yacht-Club de France et 25 F.

PÉRISOIRES
 1^{er} PRIX : 100 francs offerts par le Yacht-Club de France et 50 F.
 2^e PRIX : 50 francs offerts par le Yacht-Club de France et 25 F.

PRIX D'HONNEUR : Exécutoire remis de 25 F. — Tribune de la Société, 1 fr.
 LA SOCIÉTÉ NANTAISE REGATE ENTRAÎNE LA DAME DE LA VIE
 Tribunes, Ventes, Bouffes, organisés par les soins de la Société des Régates Nantaises
 Le Secrétaire, Ed. BERNIER. Le Président, F. REGARD.

Deuxième classe de 3 à 6 Tx : *Tjemla* M. Blondel ; une médaille d'argent du YCF, des jumelles offertes par le Ministre de la Marine et 40 F. *Daniel-Vivonne* M. Delétang ; une médaille de bronze du YCF et 30 F. *Bécassine* M. Suser.

Troisième classe de 6 à 10 Tx : *Pluvier* M. Astier ; une médaille d'argent et des jumelles offertes par le Ministre de la Marine et 50 F. *Tom-Pouce* M. Ferrand ; une médaille d'argent du YCF et 50 F.

Quatrième classe de 10 à 20 Tx : *Peau-Bleue* M. Ravilly ; un appareil de précision et une médaille de vermeil du YCF et 100 F. *Armorique* patron Reuzé ; un baromètre offert par le Ministre de la Marine, une médaille de bronze du YCF.

Prix d'ensemble : *Tjemla* ; un fusain de Charles Leduc, vice-président de la Société.

Prix d'honneur *Pluvier* ; un objet d'art.

Canots et chaloupes de moins de 5 m : *Sans nom* patron Bernard, *Forbin* ; une médaille d'argent, une de bronze de la Sté des régates nantaises, 40 et 30 F.

Canots et chaloupes de moins de 6 m : *Alerte* M. Ertaud, *Hirondelle* M. Boquien, une médaille d'argent, une de bronze de la Sté des régates nantaises, 40 et 30 F.

Chaloupes toutes dimensions : *Vivonne-Marie* patron Béchu, *Victorine* M. Grélier, *Julie* patron Friard ; une médaille d'argent, une de bronze de la Sté des régates nantaises, 40 et 30 F.

Canots de plaisance de moins de 1 T : *Fauvette* M. Dauchez une médaille d'argent de la Sté des régates nantaises et 20 F. *Juliano* M. Sienecki une médaille de bronze de la Sté des régates nantaises et 10 F.

Yoles à 4 avirons : *Cambronne* 40 F, *Eugène* 20 F.

Yoles à 2 avirons : *Eugène* 30 F, *Tonnellier* 15 F.

Courses à la godille : MM. Briand 45 F, Douillard 10 F, Artaud 5 F.

Périssoires : *Perle* 15 F, *Bagatelle* 10 F, *Dalila* 5 F.

Reportage photographique d'une régates en Loire en 1886



Par une très grande chance, car les photos de yachts en régates sont alors rares, nous disposons de deux reportages photographiques d'une même régates nantaise en Loire.

Les photos tirées en bistre ont été prises par le peintre Maxime Maufra, dont les parents possédaient une propriété à La Martinière, à l'extrémité amont du canal latéral. Les photos en noir ont été prises par M. Ertaud, membre très actif du SNO, qui possédait alors la chaloupe de 6 m *Alerte*, construite en 1879 par Rousseau. Les deux photographes devaient être embarqués sur le vapeur le *Rapide*.

Malgré nos efforts, il n'a pas été possible de dater précisément cette régates, très vraisemblablement en 1886, mais qui pourrait aussi bien être la grande régates du SNO à Trentemoult le 3 juin, ou celle de la Société des Régates Nantaises données à Chantenay le 6 juin et le 4 juillet. Dans les deux cas, les parcours sont identiques (aller virer la bouée de Couëron) et les concurrents sont à peu près les mêmes : presque tous les yachts nantais.

Entre Trentemoult et Chantenay, le départ s'effectue tous les bateaux en ligne (ce qui ne va pas sans difficultés avec le courant...) ; au signal les voiles sont hissées, les focs d'abord pour être vite manœuvrant, les grands-voiles presque en même temps, puis les flèches sont établis alors que les bateaux partent vent arrière tous ensemble, toutes séries confondues.



