

### Les Régates du printemps de Cannes

Première et convaincante démonstration de trois  
15 m<sup>2</sup> SNS

Les 10, 12, 13 et 14 avril se sont courues à Cannes les Régates internationales du printemps. La participation ne fut pas aussi brillante qu'aux régates préolympiques de mars, car de nombreux participants qui s'étaient déjà rendus à Gênes en février ne purent prolonger leur séjour dans le Midi jusqu'à Pâques. C'est pourquoi on ne vit au départ que trois 8 m JI, six 6 m JI, deux 5,5 m JI, quatre stars et pour la première fois trois 15 m<sup>2</sup> SNS genevois.

Sous un ciel légèrement couvert, un très fort vent d'est ne cessa de souffler tout au long des quatre régates atteignant même 80 km/h lors de la troisième journée. Ce gros temps mit les équipages et bateaux à rude épreuve et occasionna de nombreuses avaries tant aux 8 m qu'aux 6 m et stars, puisque même un 6 m démâta. La tenue des 15 m<sup>2</sup> par contre fut remarquable. A l'exception d'un fâcheux abordage entre «Aléa» et «Alphée» lors de la première régata, obligeant ces yachts à se retirer de la course, ces bateaux portant toute leur voile et quelquefois un grand foc intermédiaire, terminèrent les trois autres courses sans aucun incident ni avarie.

Avant de revenir à la démonstration de ces petits yachts, soulignons avec plaisir la très belle performance du nouveau 6 m de M. Bigar, «Astrée II». Ce champion, maintenant tout à fait au point et admirablement voilé, remporta, comme aux régates de mars, toutes les courses en affirmant une supériorité qui, pour les spectateurs,



Henri Copponex  
Brillant barreur du 5,5 m JI «Tam-Tam» à Gênes  
et du 15 m<sup>2</sup> SNS «Ballerina» à Cannes



Les 15 m<sup>2</sup> SNS «Aléa» et «Ballerina» dans le port de Cannes

perdait de son intérêt. Quand donc verrons-nous à nouveau un autre 6 m genevois barré par Noverraz menacer sa suprématie?

Faible participation dans les 5,5 m JI, mais intéressants débuts de «Farandole», le nouveau yacht de M. Bernheim. Cette coque très peu orthodoxe fait un peu penser aux anciens 8,50 m!

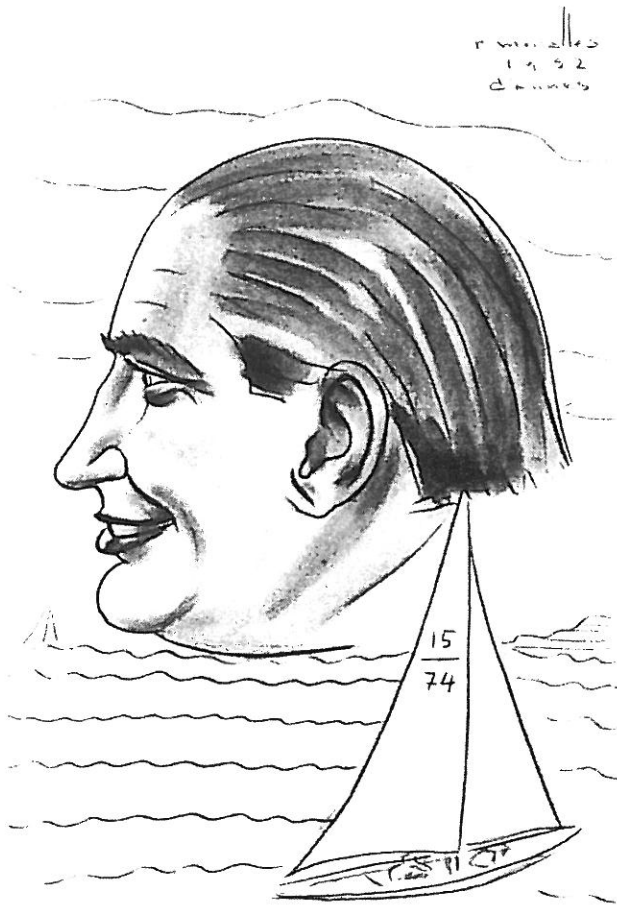
La classe des stars fut quelque peu délaissée du fait des éliminatoires olympiques françaises qui se couraient à la même époque à Marseille et où tous les champions s'étaient donné rendez-vous.

Le si aimable et dévoué président des Régates de Cannes, M. F. Rouff, qui assistait l'été dernier à la Semaine internationale de la voile de Genève, avait beaucoup insisté pour que quelques 15 m<sup>2</sup> SNS descendent sur la Côte. Sûr de l'intérêt que ces bateaux rencontreraient, il tenait à ce qu'ils démontrent une fois leurs possibilités en mer. C'est ainsi que trois 15 m<sup>2</sup> genevois, «Alphée», «Ballerina» et «Aléa», prirent par le rail le chemin de Cannes. Malgré le gros temps et le peu de préparation des équipages, il est permis de penser que leurs sorties furent en tous points réussies. Ces élégants bateaux subirent avec succès ce premier banc d'essai. Ils firent la meilleure impression et soulevèrent un très vif intérêt. «Ballerina» à M. Metzger, barré par M. H. Copponex, et «Alphée» à M. Claude Bigar gagnèrent chacun deux régates alors qu'«Aléa» terminait la dernière course bord à bord avec «Ballerina» qui ne l'emportait qu'avec deux mètres d'avance! Sitôt les courses terminées, de nombreuses demandes de renseignements concernant ces 15 m<sup>2</sup> SNS affluèrent et très vite quelques intéressés se déclarèrent prêts à envisager la possibilité de faire construire de ces unités en France. Pour stimuler encore davantage ce premier enthousiasme et assurer l'essor de cette série en mer, M. Metzger a très généreusement déclaré lors de la distribution des prix, qui se fit au champagne (!), qu'il offrait une coupe en or au premier nouveau 15 m<sup>2</sup> SNS qui serait construit en France et gagnerait un classement français de régates. Nous croyons que le temps n'est plus très éloigné où cette belle et vivante série suisse deviendra internationale. Ce jour-là les yachtmen suisses reconnaîtront que les trois vaillants 15 m<sup>2</sup> genevois auront fait utilement œuvre de pionnier.

Ajoutons pour terminer que la Société des régates de Cannes s'appête à fournir un effort particulier pour augmenter l'année prochaine la participation à ses régates et qu'elle entrevoit tout un programme d'indemnités pour les concurrents étrangers. Nous ne saurions donc trop re-

commander à ceux qui le peuvent de se déplacer avec leurs bateaux à Cannes. Ils y trouveront une rade magnifique, un climat divin, un accueil chaleureux et y glaneront des souvenirs inoubliables. Ceux qui, cette année, ont participé après les régates à la douce promenade à l'île St-Honorat, à l'occasion de laquelle un 15 m<sup>2</sup> SNS prouva à un star sa supériorité au «plus prêt», ne me démentiront certainement pas!

C. H. R.



Manfred Metzger

Propriétaire du 15 m<sup>2</sup> SNS «Ballerina», donateur d'une coupe en or pour le premier nouveau 15 m<sup>2</sup> SNS construit en France et vainqueur d'un classement français de régates

### Kommentar zu den Regatten vor Genua 2. bis 12. März 1952

Schweizerische Teilnehmer an diesen großen internationalen Regatten waren der Sechser «Astree II» von Herrn Bigar, die 5,5er «Tamtam III» von Herrn Schürch und «Casse-Cou» von Herrn Wermelinger sowie das Starboot «Ali Baba IV» von Herrn Bryner. «Astree II» ist am Mittelmeer zu Hause und fuhr auf eigenem Kiel nach Genua. «Tamtam III» und «Casse-Cou» machten die Reise per Bahn und «Ali Baba IV» erreichte Genua auf elegantem Autoanhänger.

Glücklicher Yacht-Club Italiano in Genua! Er besitzt im südlichsten Hafenbecken ein dreistöckiges, komfortables Clubhaus, eigene Lagerschuppen, Geleiseanschluß, elektrische Krane — kurz alles, was den Segelsport in jeder Beziehung erleichtert.

Wir fanden denn auch unsere 5,5er abgeladen und bereit zur Vermessung. Jawohl, das stimmt. Trotz vorhandenen Meßbriefen wurden sämtliche Boote dieser Klasse von Grund auf neu vermessen, gewogen und auf Herz und Nieren geprüft. Zuständig waren dafür ein italienischer

und ein englischer Vermesser. Grund dazu boten Differenzen aus den Regatten des Vorjahres, die man im Hinblick auf die Beteiligung aus sieben Nationen dieses Jahres vermeiden wollte. So mußten denn die 13 Yachten der neuen internationalen 5,5-m-Klasse diese zeitraubende Formalität über sich ergehen lassen, bevor sie Salzwasserschmecken konnten. Unsere Schweizer Boote stimmten mit den Bestimmungen überein. Anders ein Amerikanerboot und ein Italienerboot, die zu Diskussionen Anlaß boten. Bauvorschriften können so oder so ausgelegt werden. Schließlich wurde auch ihnen der Start freigegeben.

Die Vermessung der Yachten bot die seltene Gelegenheit, seine Konkurrenten nicht nur nach Überwasserschiff und Takelage beurteilen zu können, sondern auch nach den Formen der Bootskörper.

Die schwedischen 5,5er, durchwegs von Laurin gezeichnet, wiesen die deutlichen Merkmale der Boote dieses Konstrukteurs auf: breit in der Wasserlinie, breit Heck, flach eingezogener Hauptspant. Das Amerikanerboot, ebenfalls ein Laurin-Riß, war im großen ganz gleich, einzig die Heckpartie war schmal, doch ebenfalls als U-Spant geformt. Demgegenüber waren das französische Boot «Gilliatt IV», das holländische Boot «De Ruyter», die Schweizer Boote «Tamtam III» und «Casse-Cou» (Konstrukteur Henri Copponex) in der Wasserlinie eher schmal, mit tief gezogenem Hauptspant. Der Engländer «Achtung», ein Bjarne-Aas-Riß, wirkte absolut ausgeglichen, schien aber sehr schwer zu sein. Weder der eine noch der andere Gruppe ließ sich «Mirtala», ein Italienerboot. Sowohl das Vorschiff als auch die Heckpartie waren außergewöhnlich breit, der Bootskörper eher flach und die ganze Yacht, besonders in den Überhängen sehr kurz, eigentlich nicht unähnlich dem in der letzten Ausgabe des «SY» abgebildeten 6,5 m, mit Ausnahme des wesentlich größeren Tiefganges von 1,35 m.

Auf die Beschreibung der einzelnen Regatten möchte ich als Teilnehmer verzichten. Einige wurden bei sehr starken Winden von 12–15 m/s und eine bei 20 m (60 km Windgeschwindigkeit) gesegelt, andere bei leichten, unregelmäßigen Winden, wie sie auf unseren Gewässern oft vorhanden sind. Immer wurde Volltun gefahren, wenn auch einige Male mit kleiner Fock. Ungewohnt war uns die starke Strömung. Als Binnensegler erscheint es uns fast unmöglich, daß die große, weiße Meeresfläche nicht ruhig vor uns liegen soll. Und doch war es so, daß an der im Meer liegenden Boje eine Strömung vorhanden war, die stärker war als z. B. jene der Limmat beim Ausfluß des Zürichsees. Im Kreuzkurs, der Boje entgegen, will dieses neue Moment in der Regattataktik berücksichtigt sein. Daß es auch eine Gegenströmung dem Ufer entlang gibt, mußten wir erfahren, als wir mit gutem Wind und schöner Fahrt (allerdings gegen den Strom) aufkreuzten und feststellen mußten, daß die in kleinen Schlägen unter Land kreuzenden Konkurrenten uns überlaufen hatten.

Die sich über drei Runden erstreckenden Regatten führten über eine Distanz von 15 Meilen. Gestartet wurden mit unbegrenzter Peillinie Richtung Auslaufboje und dann nach der seewärts gelegenen Rundungsmarke, die nach Windrichtung auf einem Kreissektor in gleicher Distanz vom Start weg kurz vor Beginn der Wettfahrt gesetzt wurde. Nach der Auslaufboje und auch nach einem kurzen Schlag zur ersten Wendemarke war unfehlbar nach einem langen Kreuzkurs zu rechnen, dem alsdann ein ebenso langer Spinnakerkurs folgte. Ein guter Start nützte viel, entscheidend aber waren die in drei Runden aufeinanderfolgenden Kreuzkurse. Es kam daher selten vor, daß