

WINDHOVER a cent ans



Construit au tout début du siècle dernier, WINDHOVER, initialement appelé WATERLILY (nénuphar) est un des très rares témoignages des débuts de la plaisance populaire.

Sa taille moyenne le distingue, car à l'époque, la plupart des voiliers de plaisance, construits pour une élite fortunée, étaient des objets de luxe destinés à briller dans les régates style « classes J » ou coupe de l' « America ».

Ils étaient tous, soit de grande taille, 20 m. et plus, soit construits dans une jauge (comme la Jauge Internationale « J.I. », qui va du 5 au 23 m. JI). Celle-ci est née en 1906 pour encourager la construction de bateaux de régate plus sûrs, plus marins, avec notamment un retour de galbord très marqué).

WATERLILY est né peu avant la jauge, sur la rivière Hamble, à Southampton, dans un petit chantier artisanal qui construisait probablement sur gabarit, sans plan, à la demande de petits propriétaires peu fortunés mais tout de même connaisseurs, car ses lignes sont inspirées à l'évidence par les formes qui naissent sous le crayon du grand voisin Charles NICHOLSON.

Cette origine modeste mais éclairée lui vaut des qualités marines et des performances qui étonnent aujourd'hui beaucoup de propriétaires de bateaux modernes lorsqu'ils se comparent à lui à l'occasion de régates amicales.

Initialement inscrit au Lloyd sous le nom de WATERLILY avec la mention « Gaff Ketch », il était donc gréé en Yawl aurique avec une queue de Malet reprenant l'écoute

de l'artimon comme beaucoup de bateaux de l'époque.



aujourd'hui l'admiration de tous ceux qui le voient passer et le plaisir de ceux qui naviguent à son bord.



Quinzième bateau centenaire sur les tablettes du Comité International de la Méditerranée - C.I.M. - qui recense environ 250 voiliers anciens, WINDHOVER participe depuis une douzaine d'années aux régates du circuit méditerranéen des yachts d'époque comme « La Nioulargue » devenue « Voile de St Tropez ».

En 1931 un nouvel enregistrement du Lloyd le fait apparaître en « Bermudian Cutter » sous le nom de WINDHOVER. Il tient de cette époque son nom et son gréement actuel de cotre Marconi.

Arrivé en France en septembre 1962, il a été vendu par le petit fils paraît-il, de son premier propriétaire Anglais, à un agriculteur varois qui l'a gardé jusqu'en 1984.

Son actuel propriétaire en serait donc le cinquième dépositaire en 100 ans !

Combien de bateaux sont ainsi conservés vingt ans et plus entre les mêmes mains ?

De belles marques d'intérêt et d'attachement pour ce sympathique ancêtre qui fait



WINDHOVER

CARACTERISTIQUES GENERALES

- Longueur hors tout
y compris bout-dehors **11,31 m.**
- Longueur coque **9,80 m.**
- Longueur flottaison **8,30 m.**

- Largeur maxi **2,67 m.**

- Tirant d'eau **1,70 m.**
- Tirant d'air **13,80 m.**

- Déplacement **6,5 T.**
- dont lest plomb **3 T.**

- Moteur fixe NANNI 21 Ch. diesel hélice bipale MAX PROP

- Gréement : Cotre Marconi, en tête
2 étages de barres de flèches
Grand voile : guindant 12,40 m.- bordure 5,16 m.
trinquette : étai 11,76 m.
yankee : étai 14,43 m.

- Construction bois, bordés classiques en pitchpin.
- mât, bôme et bout-dehors en spruce.
- pont en teck.
- rouf en teck.

Construit en 1904 par le chantier Luke Bros
à Hamble en Angleterre
Restauration terminée en octobre 2000
chantier H₂O Marseille
enregistré au Lloyd à Southampton sous le n° 161 728

En France depuis 1962.

TRAVAUX effectués sur le voilier WINDHOVER
entre mars 1995 et avril 2000



Remplacement de toutes les membrures et varangues par des nouvelles en lamellé-collé.
Fabrication de couples porques en lamellé-collé de part et d'autre du mât.
Réalisation d'une carlingue en iroko doublant toute la quille.



Changement de la serre bauquière.

Changement de l'étambot, de l'étrave, du tableau arrière.



Remplacement de l'ensemble jaumière, mèche safran.
Dépose du lest et changement de tous les goujons et boulons.
Changement des deux galbords.
Masticage des coutures et imprégnation époxy de tout le bordé, intérieur et extérieur.
Stratification bi axiale 1700 gr/m² verre époxy.
Application d'un apprêt et d'une laque type aéronautique sur les œuvres mortes.

Changement de tous les barrots.

Pose d'un contre-plaqué de pont imprégné époxy.

Massifs de liaison pont coque.

Réalisation et pose du lattage de pont en teck conforme à celui d'origine.

Remontage du roof et changement du lattage en pin d'Oregon sur contre-plaqué, changement de la face arrière.



Changement du capot de descente et des panneaux d'écouille avant et arrière.

Réalisation d'un cockpit étanche auto videur.

Réalisation d'un bâti moteur, support de réservoir et divers planchers.

Réalisation d'aménagements intérieurs: une couchette avant, coin WC, deux couchettes de carré, table à carte et coin cuisine.

Installation électrique avec chargeur et deux batteries, pose d'un guindeau 1000 w.

Installation d'un moteur neuf NANNI 21 cv 3 cylindres diesel, arbre inox et hélice Maxprop bipale

Changement à neuf des cadènes et

de tout le gréement dormant inox



Remarquez les lattes du pont qui se rétrécissent à l'arrière. Très rare, le seul autre exemple que nous connaissons est Partridge, plan Nicholson de 1885.

Sont restés d'origine : le mât, le roof sauf le toit, tous les bordés sauf les galbords, la quille et le lest.

expertisé en novembre 2000 pour la somme de 115 700 €

visible 13

Marc Poullain

tél. 06 76 47 15 43