

Yachts de la NORMANDY CLASS

Les Sisterships d'Anelor



Anelor NY15 *Ex-Normandy*, septembre 1961. Photo: famille Pillet

Les Yachts de la NORMANDY Class

Anelor et ses Sisterships

Février 2026

Contenu

Introduction.....	3
NY Yachts synopsis	4
Les Normandy toujours en activité (2018 – 2024)	5
Les Yachts de la Classe Normandy (1956 – 1968).....	11
NY1 ‘Blue Mink’ 1956	12
NY2 ‘Quasi’ 1957.....	13
NY3 ‘Sula’ 1957.....	14
NY4 ‘Kestel’ 1957.....	15
NY6 ‘Black Witch II’ 1959	16
NY7 ‘Bravade’ 1958.....	17
NY8 ‘Calvados’ 1958	17
NY9 ‘Maalish’ 1959	19
NY10 ‘Butler’ 1959	20
NY11 ‘Amitie’ 1961	21
NY12 ‘Gilliflower’ ex-Sheesmyne II 1960.....	22
NY13 ‘Neptune’ 1960.....	23
NY14 ‘Surf’ 1961	24
NY15 ‘Anelor’ ex-Normandy 1961	25
NY16 ‘Camay’ 1962.....	26
NY17 ‘Madadh Cuain’ ex-Karis 1962.....	27
NY18 ‘Favorita’ 1962.....	28
NY19 ‘Les Six Marie’ 1962.....	29
NY20 ‘Cresta of Wight’ 1963.....	30
NY21 ‘Irene’ 1963	31
NY22 ‘Calluna’ 1964.....	32
NY24 ‘Sainte Agnès’ 1965	33
NY26 ‘Arvele’ ex-Nérée III 1968.....	34
Article de Presse et Plans	35
Vertue News été 2024.....	38
Liens Externes	44

Introduction

À l'occasion du 10e anniversaire de l'« Association Coques en Bois » de Pornic (mai 2018), la recherche d'autres yachts de la classe « Normandy », déjà entamée en 2010, a repris.

Plusieurs propriétaires ainsi qu'un autre bateau étaient présents lors des festivités de 2018 et, depuis lors, d'autres personnes ont pris contact et ont créé des communautés en ligne ainsi que des rencontres sur l'eau. Un compte rendu de ces activités peut être consulté ailleurs.

D'après les informations recueillies, il est raisonnable de supposer qu'environ 26 Normandies ont été construits dans les années 1950 et 1960. La classe n'a jamais été produite en polyester (GRP).

Il n'existe aucune trace de la création d'une association de classe, et il est probable qu'il s'agisse de la première recherche menée avec une telle profondeur.

Les informations figurant sur ce site web sont mises à disposition en gardant à l'esprit qu'elles sont accessibles au grand public. En outre, une quarantaine de propriétaires, anciens propriétaires et amis sont tenus informés par le biais d'une lettre d'information périodique informelle à laquelle ils contribuent également. Des contacts ont aussi été établis avec le [Vertue owners website](#).

Très peu de documents ont été publiés sur les Normandies, mais en 1958, alors que seulement deux ou trois exemplaires avaient été construits, le concepteur « Jack » Laurent Giles rédigea un article pour Yachting World, reproduit ici avec l'accord des éditeurs, The Chelsea Magazine Company Ltd.

Des informations nous ont également été transmises par le regretté [Barry Van Geffen](#), qui détenait les droits des [Laurent Giles Archives](#) jusqu'à son décès en 2021. Ces informations ont été recoupées avec celles figurant dans l'ouvrage « ['Laurent Giles and his Yacht Designs'](#) » de Lee & Philpot (1991), basé sur des données très similaires mais comportant certaines anomalies que nous avons tenté de résoudre. La propriété des archives est désormais revenue à [Laurent Giles Naval Architects](#), qui ne peut répondre à aucune demande dans un avenir prévisible.

De nombreuses autres sources ont été utilisées et nous remercions chaleureusement toutes les personnes ayant apporté leur aide. Les pages suivantes donnent un aperçu de la situation actuelle concernant les bateaux eux-mêmes, ainsi que d'autres éléments d'intérêt.

Mike Holland

Association Coques en Bois

Février 2026.

NY Yachts synopsis

Number in series	Name	Year built	Builder	1 st owner	Country	Year of latest info	Status
NY1	Blue Mink	1957	R&A Hamper	J.A.Peacock	UK	1980	in touch with grandson
NY2	Quasi	1957	Sangermani	Luigi Poggi	Italy		not known
NY3	Sula	1957	A.W.Cuthbertson	D.Ryder-Turner	Hobart, Tasmania	1957	in touch with son in CA & others in Hobart
NY4	Kestel	1957	R&A Hamper		Australia	2024	in touch with previous owner & boatyard
NY5	Gilliflower ??	1957	Chippendale Boats		UK		not known
NY6	Black Witch II	1958	Itchenor Shipyard	D.B.Parkes	UK	1966/80	not known
NY7	Bravade	1958	Chantier de la Reserve		?		not known
NY8	Calvados	1958	Harry Feltham	J.R.F.Daviel	UK	1966	in touch with son
NY9	Maalish	1959	Souter's of Cowes	T.D.Mitchell	UK	2024	In touch with owner
NY10		1959 ?	Butler ??				
NY11	Amitié	1961	P.Meffan	P.Meffan	NZ	1993	In touch with son and previous owner.Believed to be afloat
NY12	Sheesmyne II / Gilliflower	1960	A.A.Coombes		UK	1993	not known
NY13	Neptune	1960	Hansen, Denmark	Christensen	Canada / US	2022	In touch with 2 previous owners. Last seen in Port Townsend area USA
NY14	Surf	1961	A.A.Coombes	" Someone from P&G "	France ?	1961	not known
NY15	Normandy / Anelcor	1961	Sibiril of Carantec	Dr Jean Pillet	France	2024	Association Coques en Bois, Pornic, Fr.
NY16	Camay	1962	Plumpton	Plumpton	UK	2019	In touch with last owner. Scrapped 2019
NY17	Karis / Madadh Cuain	1962	A.A.Coombes		UK	2024	In touch with owner
NY18	Favorita	1962	A.A.Coombes	Thornycroft	Italy	1968	in touch with grandson
NY19	Les Six Marie	1962	Sibiril of Carantec		France	2024	In touch with owner
NY20	Cresta of Wight	1963	A.A.Coombes	Lord Brabazon	UK	2024	In touch with owner
NY21	Irene	1963/8	Stewart	J.Stewart	Australia	2024	In touch with owner
NY22	Calluna	1964	A.A.Coombes		UK	2024	In touch with owner
NY23		Not built ?					
NY24	St Agnes	1965	Sibiril of Carantec		France		not known
NY25		?					
NY26	Nérée III / Arvele	1968	Sibiril of Carantec		France	2024	In touch with owner

2018

Bien que l'équipe 'Anelor' de CEB cherchait depuis plus de dix ans d'autres bateaux de la classe Normandy, le projet a pris un élan plus sérieux lorsqu'il a été décidé de savoir s'il y en avait qui étaient disponibles pour nous rejoindre pour les célébrations du [10e anniversaire de CEB à Pornic en 2018](#). Il y avait un bateau, **NY26 'Arvele'**, connu pour être basé à Port Louis (Lorient) que nous avons réussi à contacter et qui est arrivé à Pornic juste à temps pour le défilé. Le contact a également été établi avec les propriétaires au Royaume-Uni de **NY16 'Camay'** et **NY22 'Calluna'** dont les propriétaires sont venus sans leurs bateaux. Le propriétaire de **NY20 'Cresta of Wight'** espérait venir mais a annulé à la dernière minute, et le propriétaire de **NY21 'Irene'** a téléphoné d'Australie pour souhaiter à tous un joyeux anniversaire.



NY26 'Arvele' conduite à son poste d'amarrage par NY 15 'Anelor' – photo : J. Duchemin

Les recherches se sont poursuivies et d'autres contacts ont été établis.

2021

Le prochain «événement» était le **60e anniversaire de NY15 «Anelor» en septembre 2021**. La date exacte aurait été le 10 septembre. En raison de l'incertitude entourant les restrictions covid, il a été décidé quelques semaines auparavant d'organiser simplement une exposition de photos dans le hangar à bateaux du CEB à Pornic. Ayant tout récemment pris contact avec la famille du Dr Jean Pillet, le premier propriétaire de 'Anelor', ils ont été contactés pour voir s'ils avaient des photos à incorporer. Ils l'ont fait, ainsi qu'un vieux [film 8 mm de la cérémonie de lancement](#). De plus, ils décidèrent de venir eux-mêmes à Pornic pour le week-end, et un petit événement fut donc organisé à la hâte le samedi 13 septembre avec une sortie en mer suivie d'une fête sur les bateaux le long du quai.

En **2023**, il est apparu que peut-être quelques Normandy pourraient éventuellement se rassembler en Bretagne. C'est ainsi que **NY15 'Anelor'** a fait escale à **Port Louis** lors de sa croisière après la Semaine de Golfe pour saluer **NY26 'Arvele'** et son nouveau propriétaire vers le 23 mai. Le contact vient d'être établi avec le propriétaire du **NY19 'Les Six Marie'** à Paimpol qui souhaite se joindre à la fête, mais probablement en voiture. Au final un message a été reçu d'Audierne 48h à l'avance demandant où accoster à l'arrivée à Port Louis ! Pour ajouter aux surprises, le propriétaire australien de **NY21 'Irene'** qui était au Royaume-Uni a réussi à trouver le temps de prendre le ferry de Portsmouth à St Malo où il a loué une voiture et s'est également rendu à Port Louis. Alors avec trois bateaux et quatre propriétaires la fête était assurée.



NY19 'Les Six Marie'



NY15 'Anelor' arrive à Port Louis



NY26 Arvele



Retour à Melbourne 'quel voyage' !



À son retour à Portsmouth, et avant de rentrer en Australie, le propriétaire de 'Irene' s'est rendu à Chichester où il a passé le week-end à bord du NY 22 'Calluna'.

De passage à Port Louis, le propriétaire de 'Les Six Marie' a lancé une invitation pour fêter le 60e anniversaire de son bateau à **Ploumanac'h** en juillet. Une date a été provisoirement proposée, mais à la fin une fête a été organisée avec tous les anciens propriétaires vivants et organisée par la sœur d'un autre qui est malheureusement décédé récemment. Une délégation de Pornic a été dépêchée à la hâte par la route pour représenter "Anelor", et alors que "Salangane", un bateau privé, membre de la CEB, naviguait dans la région au moment où elle a également fait escale à Ploumanac'h pour quelques nuits.



'Les Six Marie' l'année de son lancement comme l'ont rappelé certains de ses précédents propriétaires. A noter la quille à faible tirant d'eau, rare parmi les Normandy semble-t-il.

2024

Après des travaux très importants (remplacement des boulons de lest et du cône d'inverseur ; réalisation et installation d'un nouveau mât, **NY 15 'Anelor'** est de nouveau en navigation dès la fin du mois de juin 2024. L'association Coques en Bois rattrape le temps perdu en réalisant 48 sorties dans l'année dont 2 belles croisières.



Fin des travaux sur **NY19 'Les Six Marie'** avec la pose du mât en bois d'origine, remis à neuf. Et ensuite, de belles croisières sur la pittoresque côte de granit rose en Bretagne Nord.



Les travaux avancent sur **NY20 'Cresta of Wight'** : panneaux latéraux du roof, cockpit, mat...



Peter est arrivé avec le « Yacht Club Punta Del Este » à Seattle (USA) le 25 avril, après avoir traversé avec succès le Pacifique Nord depuis Qingdao (Chine) en 18 jours 03 heures. Bravo Peter (El Presidente)!

Peter a également réalisé une liste impressionnante de travaux sur **NY21 'Irene'** :

- Démâtage à l'aide de 2 yachts
- Réparations du mât et de la bôme
- Réfection des joints de pont



Très belle croisière de 23 jours pour NY22 'Calluna' dans le West Country, d'Itchenor à Yarmouth et retour.



Après son carénage 2024, Elise de NY26 'Arvele' est allée naviguer l'été entre la Corse et la côte d'Azur...mais cette fois ci pas sur 'Arvele' !



70th Anniversary Projet. Et enfin, un projet (fou ?) mais sérieux est à l'étude pour **2026** pour marquer les 70 ans de la conception du yacht Normandy Class par 'Jack' Laurent Giles.

L'idée générale est que les Normandy britanniques intéressés se rassemblent sur la côte sud - traversent la Manche pour rejoindre la flotte française en Bretagne du Nord - naviguent ensemble, peut-être jusqu'à Pornic. Affaire à suivre !

Liste des Normandy existant à fin 2024

Le dernier décompte des Normandy connus pour exister, et pour la plupart actifs dans le monde, s'élève à treize sur les vingt-six qui auraient été construits. En dehors de CEB, il y a plus de 30 personnes, principalement des propriétaires ou ex-propriétaires qui restent en contact via une newsletter, et certains se retrouvent désormais activement sur les réseaux sociaux, contribuant ainsi à faire vivre l'esprit Normandy dans le monde entier.

Récapitulatif de la flotte active, en restauration ou en vente à fin 2024 :

France.	NY15 'Anelor' NY19 'Les Six Marie' NY26 'Arvele'	Pornic Paimpol Port Louis
UK.	NY09 'Maalish' NY17 'Madadh Cuain' NY20 'Cresta of Wight' NY22 'Calluna'	Bembridge Scotland E.Coast Plymouth Chichester
Antipodes & North America.	NY04 'Kestel' (à vendre, inactif) NY21 'Irene' NY11 'Amitié' (supposé être actif) NY13 'Neptune' (actif ?) 'Galatea M' (stretched Normandy) 'Ariel' (supposedly a Normandy)	Sorrento, Melbourne Melbourne Christchurch, NZ. Port Townsend USA Sydney Melbourne

Les Yachts de la Classe Normandy (1956 – 1968)

En plus des informations déjà disponibles, le Lloyds Register of Yachts est disponible en ligne et a produit des données utiles concernant les premiers Normandy. Le travail de la Lloyds Register Foundation est par la présente reconnu et apprécié. Dans certains cas, cela a conduit à de nouvelles pistes de recherche aboutissant à une image plus complète de la vie des bateaux en question, sans encore établir leur localisation actuelle. Les registres complets n'ont été produits que jusqu'en 1980, les éditions de 1967 à 1973 n'étant pas disponibles en ligne. Il n'y avait aucune obligation pour un bateau d'être immatriculé et s'il n'y avait aucun signe de vie après un certain temps, l'inscription était interrompue. Vous trouverez ci-dessous un résumé des informations recueillies pour certains bateaux.



NY1	BLUE MINK	1956
-----	-----------	------

La quille de « Blue Mink », le premier Normandy construit, fut posée en 1956 par R&A Hamper à Fareham (port de Portsmouth). Le propriétaire était un homme d'affaires du Surrey qui conserva le bateau à Itchenor probablement jusqu'en 1970. Un contact a désormais été établi avec son petit-fils par l'intermédiaire du club de voile d'Itchenor, mais il était trop jeune pour se souvenir du bateau.

Le propriétaire suivant navigua avec « Blue Mink » depuis la rivière Hamble (Elephant Boatyard) pendant quatre ou cinq ans et un contact a été établi avec sa veuve. Fait intéressant, elle se souvient d'avoir rencontré le premier propriétaire et rappelle qu'il trouvait le bateau trop ardent à la gîte ; elle pense qu'il fit approfondir la quille. Cela suggère que le bateau était à l'origine équipé de l'option de quille peu profonde (voir NY 19) que Giles avait préconçue pour les eaux peu profondes du port de Chichester, puis qu'il fut équipé d'une quille profonde, opération relativement simple à réaliser. Cela pourrait avoir été le résultat de quelques sorties effectuées à bord par Jack Giles lui-même.

En 1974, « Blue Mink » fut vendu à un amiral de la Royal Navy qui monta immédiatement à bord et mit le cap sur Plymouth, où son fils — avec qui nous sommes en contact — le rejoignit pour une croisière jusqu'à Bénodet, dans le sud de la Bretagne. Il conserva ensuite le bateau pendant une courte période à Pinmill, sur la côte Est, avant de le revendre.

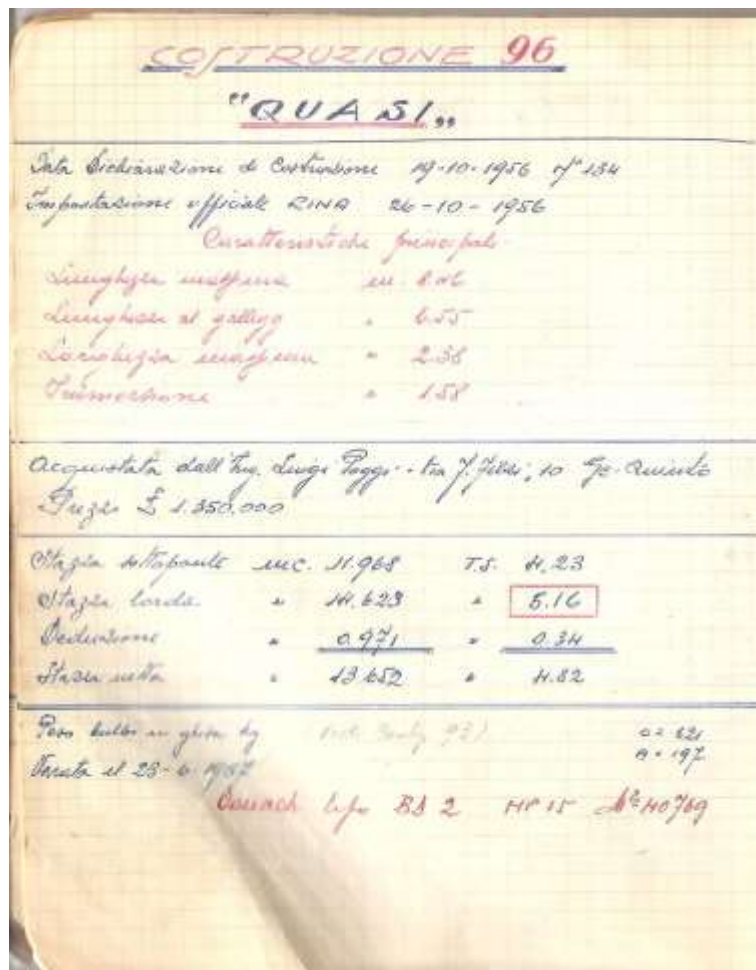
De 1975 à 1980, « Blue Mink » se trouvait dans l'estuaire de la Tamise et sur la Medway. Le dernier propriétaire enregistré ne conserva le bateau qu'un an, naviguant depuis Chatham, avant son décès prématuré en Floride. Sa veuve et son fils ont toutefois fourni quelques photos et souvenirs, mais ignorent ce qu'est devenu « Blue Mink » par la suite.



Photos : Robin Law. « Blue Mink » à Chatham, 1979/80.

NY2	QUASI	1957
-----	-------	------

Construit par le chantier naval Sangermani de Lavagna, en Italie, l'un des chantiers italiens les plus renommés pour ses yachts, à la fois classiques et techniquement avancés. Cesare Sangermani Jr. patron du chantier jusqu'à sa mort récente en mai 2018, a fourni une copie de la facture originale au nom de Luigi Poggi, sans doute le marin et membre de l'équipage renommés à bord d'Italia, lauréat de la médaille d'or dans la catégorie des 8 m² aux Jeux Olympiques de 1936. Il a dit que son père connaissait très bien toute l'équipe.



La facture est reproduite ici avec l'aimable autorisation de Giacomo Sangermani, qui dirige désormais l'entreprise avec son frère.

Situation actuelle inconnue.

Mis à jour janvier 2025

NY3	SULA	1957
-----	------	------

« Sula » aurait été construit en 1957 par A.W.Cuthbertson de Hobart (Tasmanie) pour David Ryder-Turner de l'école Hutchins de Hobart.

Cependant, après des enquêtes approfondies, il n'existe aucune preuve que « Sula » ait été effectivement construit. Cela est confirmé par le fait qu'Alf Cuthbertson lui-même est décédé en 1958, et aussi que DR-T avait commandé un Dragon à construire en 1957 par Geoff Cuthbertson, le fils, qui a repris l'entreprise.

L'entrée de Lloyds pour « Sula » continue, inchangée, jusqu'en 1960, mais il est intéressant de noter qu'elle ne contient aucun détail sur le moteur ou les voiles.

Mise à jour janvier 2025

NY4	KESTEL	1957
-----	--------	------



Origine incertaine. Vendu en 2017. Le dernier propriétaire l'a gardé pendant 8 ans (2009-2017). Vendu à quelqu'un qui l'a transportée dans un chantier près de Melbourne qui le considère maintenant comme abandonné et cherche quelqu'un pour le restaurer.

<https://woodenboatshop.com.au/Normandy-Class>



Zone de navigation : Sydney, Australie jusqu'à 2018 puis abandonné à Melbourne.

Mise à jour janvier 2025

NY5	?	1957
-----	---	------

Les archives Laurent Giles indiquent qu'elle a été construite par Chippendale Boats (GB) et appelée 'Gilliflower', mais cela n'est pas confirmé et entre en conflit avec NY12 du même nom.

Mise à jour janvier 2025

NY6 'Black Witch II' 1959

NY6	BLACK WITCH II	1959
-----	----------------	------

Construit par le chantier naval d'Itchenor en 1958 et conservé à Bucklers Hard sur la rivière Beaulieu jusqu'en 1962, date à laquelle le bateau fut vendu et navigua depuis Warsash au moins jusqu'en 1966.

À partir de 1974, seul le numéro de voile 152Y continue d'être enregistré jusqu'à la dernière édition de 1980. Un contact a été établi avec Don M., propriétaire du bateau entre 1972 et 1978 et basé à Barry, dans le sud du Pays de Galles. Il a fourni cette photo et ses souvenirs sont intéressants.

« Le bateau était amarré à Dartmouth mais avait des problèmes de moteur. Il fut donc chargé sur un camion et transporté jusqu'à Barry. Il était solide, bien qu'un peu légèrement construit, avec du pin pitch sous la ligne de flottaison et de l'acajou au-dessus. Les ponts étaient recouverts de Cascover mais prenaient l'eau au niveau du joint avec le liston, lui aussi en acajou, tout comme les côtés de la cabine. Les grandes fenêtres du roof fuyaient également énormément. Au cours des premières années, j'ai remplacé le moteur Stuart Turner par un Volvo MD1 d'occasion ; stratifié les listons ; divisé les grandes fenêtres du roof en deux parties plus petites et renforcé les angles ; remplacé les pavois peu satisfaisants par un liston de pont en iroko. J'ai également fabriqué une barre franche cintrée et laminée afin de gagner un peu de place dans le cockpit lorsque le bateau n'était pas en navigation.

Le bateau était équipé de béquilles qui n'ont jamais posé de problème, ce qui était essentiel dans le canal de Bristol où la plupart des ports découvrent à marée basse.

Comme beaucoup de bateaux de cette forme, il était au départ un peu ardent à la gîte, mais une fois incliné jusqu'au liston il se raidissait et ne gîtait pas davantage. Plus il prenait de la gîte, plus la barre devenait légère, ce qui en faisait un bateau très facile à manœuvrer. Avant mon

achat, le gréement avait été modifié en tête de mât au lieu du gréement d'origine en 7/8. Les espars étaient tous en bois et très lourds.

Je l'ai vendu vers 1978 à quelqu'un qui l'a emmené à Amsterdam. La dernière nouvelle que j'en ai eue date de quelques années plus tard lorsqu'un ami l'a vu à Falmouth avec une annonce dans le gréement recherchant un équipage pour traverser vers les Caraïbes. »

Situation actuelle inconnue.

Mise à jour février 2026

NY7 'Bravade' 1958

NY7	BRAVADE	1958
-----	---------	------

Construit au Chantier de La Réserve d'après les Archives Laurent Giles.

Nous supposons qu'il est peut être question du Chantier de La Réserve à Nice (France) mais ce chantier est fermé et nous n'avons pas plus d'information.

Mise à jour janvier 2025

NY8 'Calvados' 1958

NY8	CALVADOS	1959
-----	----------	------

Construit en 1958 par Harry Feltham de Portsmouth pour un architecte de Brighton qui l'a conservé jusqu'en 1960, naviguant dans la région de Solent.

Son fils, qui vit au Canada, a trouvé cette photographie qu'il a gentiment numérisée et nous a envoyée. Le 'Calvados' a eu deux propriétaires successifs qui ont tous deux navigué au départ de Warsash jusqu'en 1966 au moins, après quoi il n'y a plus aucun signe du navire.



Mise à jour janvier 2025

NY9	MAALISH	1959
-----	---------	------



Propriété du patron actuel du chantier naval A.A.Coombes . Malgré le fait que Coombes a construit 6 Normandy, « Maalish » fut construit pour ses parents en 1958 par un autre chantier, W.A.Souter & Sons de Cowes, Isle de Wight.



Zone de navigation : Solent, Isle de Wight depuis construction.

Mise à jour janvier 2025

NY10 'Butler' 1959

NY10	BUTLER	1959
------	--------	------

Aucune information précise.

Les archives Laurent Giles indiquent simplement 'Butler' 1959 mais avec le numéro de commande NY13.

'Butler' fait peut être référence au constructeur Butler & Co basé à Truro en Cornouailles ou au propriétaire du bateau...

Mise à jour janvier 2025

NY11	AMITIE	1961
------	--------	------



« Amitie » de 8,5 mètres fut construite entre 1962 et 1965 par le Dr Peter Meffan de Nelson, N.Z. En 1975 il a été acheté par Monsieur Nicholl qui l'a gardé jusqu'en 1993 qui dit « Un magnifique petit bateau qui a eu une grand influence sur notre famille. »



Photo : « Amitié » en train de passer l'entrée de Lyttleton Harbour, Christchurch. NZ. Propriétaire actuel identifié et supposé être toujours en Nouvelle-Zélande.

Zone de navigation : Nouvelle-Zélande.

Mise à jour janvier 2025

NY12	GILLIFLOWER	1960
------	-------------	------

1960 Le premier des six Normandy construits par A.A.Coombes de Bembridge.
Baptisé 'Sheesmyne II' a son lancement (réf. Lloyds register et archives Laurent Giles, numéro NY 12.)

1960 – '63 Propriétaire Peter James de Bembridge. (Registre Lloyds)

1964 - '73 Sous le nouveau nom de 'Gilliflower', propriété du colonel J.De Vere Hunt de Yarmouth son port d'attache. (Registre Lloyds)

1974 – 1984 situation inconnue. Aucune mention dans le registre Lloyds à partir de 1974.



Gilliflower on passage from Brittany to Poole, 1986



1984 - '89 'Gilliflower' a été acheté à Lymington par John Walden, un homme d'affaires du Dorset, qui l'a entièrement rénové dans une grange et l'a ensuite fait naviguer depuis le port de Poole pendant cinq ans.

(Photos de « Memoirs of a Moonraker » de John Walden. Avec la permission de sa belle-sœur et de l'éditeur Mereos Books de Cirencester.)

1990 - '93 situation inconnue.

1993 - '94 Propriété de Richard B qui a acheté le bateau dans la région de Southampton et l'a emmené dans l'Essex pour le rénover. Il a déclaré dans Practical Boat Owner 2015 :

« En 1993, j'avais suffisamment de fonds pour un Laurent Giles Normandy de 28 pieds appelé « Gilliflower ». C'était un yacht élégant, nécessitant une refonte esthétique complète.

Elle a navigué comme une sorcière et a été restaurée avec succès, ce que j'ai revendu l'année suivante. » Il dit que le nouveau propriétaire l'a emmenée au chantier naval de St Osyth.

Situation actuelle inconnue.

Mise à jour janvier 2025

NY13	NEPTUNE	1960
------	---------	------

Neptune a été construit en 1960 sur ordre d'Ib Windfeld-Hansen, patron d'une grande usine textile à Vejle, au Danemark, comme cadeau de mariage pour sa fille Alice et son mari "Jack" Christensen.



En 1961, le bateau a été importé au Canada, à Vancouver, où "Jack" Christensen vivait depuis 1946. Plus tard le bateau a été repris par un autre membre de la communauté des yachts de Vancouver qui l'a beaucoup navigué dans la région pendant environ dix ans. . Il dit que le bateau a été construit par des artisans dans l'usine familiale, bordé d'acajou du Honduras rivé à des membrures en chêne courbés à l'étuve... c'était un bateau magnifique et il était immaculé quand il l'a vendu...

Neptune s'est ensuite déplacé vers le sud de l'autre côté de la frontière jusqu'à Puget Sound, au large de Seattle, aux États-Unis, où il a été négligé pendant quelques années.

De 1992 à 1997, un autre propriétaire lui a rendu son ancienne gloire.

Depuis 1997, il y a eu au moins deux autres propriétaires et Neptune a été vu pour la dernière fois il y a environ deux ans

à Port Hadlock, encore une fois dans un état négligé.

Actuellement "Neptune" serait toujours à Puget Sound, Seattle USA.



Neptune en 1996

Mise à jour janvier 2025

NY14	SURF	1961
-------------	-------------	-------------

Construit par A.A Coombes, Bembridge.

Les informations de deux personnes qui travaillaient pour Alan Coombes suggèrent que 'Surf' a été construit pour quelqu'un qui travaillait pour Proctor & Gamble et a été envoyé dans le sud de la France. Les autres informations qu'ils ont fournies concernaient NY18 'Favorita'.

Mise à jour janvier 2025

NY15	ANELOR	1961
------	--------	------

Ex-‘Normandy’

Anelor est classé « Bateau d'Intérêt Patrimonial ».

Elle était l'une des nombreuses Normandy construites par Ernest Sibiril de Carantec. Son fils Alain Sibiril dirigea la construction avec l'aide de Louis Tanguy, Jean Guivarch et d'autres.



En 2007 'Anelor' est offert par son ancien propriétaire au Club Nautique de Pornic qui en 2010 le transmet à l'Association Coques en Bois.

Le bateau a été entièrement rénové entre 2010 – 2013.

En 2021, un contact a été pris avec la famille du Dr Pillet, le propriétaire d'origine, et ils sont venus à Pornic pour célébrer le 60e anniversaire de la construction.

Port d'attache Pornic, France.

Navigations: le bateau navigue environ 800 à 1000 milles par an principalement entre Ile d'Yeu, la Baie de Bourgneuf et la Baie de Quiberon.

Mise à jour janvier 2025

NY16	CAMAY	1962
-------------	--------------	-------------



Construit par Bill & Eileen Punton et enregistré 29^e avril 1965 à Blyth, sur le côté N.E. D'Angleterre. Mr & Mme Punton ont construit le coque eux même dans un hangar chez eux à Prudhoe, a environ 35 miles de la côte.

Les finitions ont été fait par le chantier naval Campbell, à proximité du Royal Northern YC, Blyth.

Zone de navigation pendant toute sa vie – Blyth, N.E. Angleterre.

NB. Camay a été condamné à la casse en 2019. Le propriétaire, Jim Bell, a gentiment donné les voiles, GV et génois, à l'Association Coques en Bois qui les a mis en service sur 'Anelor' jusqu'à ce que de nouvelles voiles puissent être fabriquées.

Mise à jour janvier 2025

NY17	MADADH CUAIN	1962
------	--------------	------

Ex-Karis



Construit par A.A.Coombes de Bembridge, Isle de Wight, Angleterre. Navigué régulièrement pendant de nombreuses années en N.O. Ecosse (Skye) et maintenant, depuis 2007, sur le côté est de l' Ecosse. Le propriétaire actuel parcourt 700-800 miles par an.

Mise à jour janvier 2025

NY18	FAVORITA	1962
------	----------	------

Constructeur : A.A. Coombes, Bembridge

Probablement le troisième Normandy construit par Alan Coombes.

Les deux messieurs mentionnés sous « Surf » NY14 ont également indiqué que « Favorita » avait été construit pour un membre de la famille Thornycroft et avait été emmené en Méditerranée.

Grâce à ces informations, un contact a été établi avec le petit-fils du propriétaire d'origine qui a navigué sur le bateau lorsqu'il était enfant. Tout ce qu'il sait vraiment, c'est que le bateau a été conservé à Portofino puis déplacé à Porto Santo Stefano où le moteur s'est grippé et il a été vendu vers 1968.

Mise à jour janvier 2025

NY19	LES SIX MARIE	1962
------	---------------	------

Construit par Ernest Sibiril.

Voici le témoignage de M.Bertrand Quéré, 2ème propriétaire, recueilli par le propriétaire actuel:



«Mr Bougain, le 1er propriétaire, avait un cotre de 6 m sorti en 1958 des chantiers Ernest Sibiril à Carantec. Cherchant un bateau plus grand, E.Sibiril a proposé un Normandy, célèbre régatier d'un plan Laurent Giles, appartenant au Dr Pillet de Morlaix. J'ai pu suivre de près la construction du bateau en accompagnant Mr Bougain, très exigeant, au chantier.

*1964 Mise à l'eau en juillet et départ en croisière direction Dartmouth sous son nom à ce jour ..inchangé de "Les Six Marie". Le 1er propriétaire avait 6 filles prénommées Marie-, d'où le nom de ce voilier.
1969 – 1972 le bateau a été désarmé au chantier à Carantec.*

1972 racheté par moi-même et mon ami Yves-Marie Guegan.

1975, ayant quitté la navigation au Long Cours pour entrer au pilotage de la Seine, mon ami YM Guegan, travaillant à Rouen, le bateau sera basé au Havre puis Trouville.

1981. Vente sur Tréguier

B. Quéré (Capitaine au Long Cours, Pilote de la Seine Rouen Dieppe)

1981 - 2005 au moins trois autres propriétaires.

2005 – Acheté par le propriétaire actuel qui participe régulièrement au très sympathique Classic Channel Regatta. Travaux effectués par Marc Nicolas, charpente marine du Légué (bordés, pont, boulons de quille changé 2016. Moteur Lombardini 17cv.

Port d'attache Paimpol, Bretagne Nord. Labellisé Bateau d'Intérêt Patrimonial (BIP).

Est venu de Paimpol à Port-Louis participer au Rassemblement des Normandy en 2023.

Mise à jour janvier 2025

NY20	CRESTA OF WIGHT	1963
------	-----------------	------



Constucteur A.A.Coombes, Bembridge , Isle de Wight. 1963

Propriétaires depuis la construction :

1963-1972 Lord Brabazon (Derek Moore-Brabazon)

1975-1991 Richard C.

1991-2000 Robin J.

2000-2006 Marek L.

2006-2012 Peter C.

2012-2018 Roger C-O – mouillé sur le Tamar, Plymouth.

Vendu 2018 situation inconnu.

2022 – racheté in extrémis par Paul McC qui est en cours de rénover 'Cresta of Wight'.

Zone de navigation avant 2006 : Solent, Isle de Wight, et puis dans le sud-ouest d'Angleterre – Exmouth / Plymouth

Mise à jour janvier 2025

NY21	IRENE	1963
------	-------	------



Construit par J.Stewart en Australie 1968. Les quatre propriétaires depuis se connaissent tous, et il y a même un qui voudrait bien racheter le bateau tellement il lui manque ! Un concurrent régulier dans la Régate Classique de Geelong Y.C. Melbourne. Il est toujours bien placé, donc Laurent Giles pouvait être satisfait quand il a dit de son Normandy « est-ce qu'il sera vite ? A voir ».



Menée de main de maitre par 'El Presidente' Peter.
Zone de navigation : Baie de Melbourne, Australie.
Mise à jour janvier 2025

NY22	CALLUNA	1964
------	---------	------



Construit par A.A.Coombes, Bembridge, Isle de Wight.

Propriétaire depuis 2017 par Kieran M., l'un des membres très actifs du Normandy Gang.
Rénovation complète en 2022.



Zone de navigation : Chichester / Solent / côte sud d'Angleterre

Mise à jour janvier 2025

NY23 ? 1964

NY23	?	1964
-------------	----------	-------------

Aucune connaissance. Les informations données dans les archives Laurent Giles pour ce bateau s'appliquent en fait à NY22

NY24 'Sainte Agnès' 1965

NY24	SAINTE AGNES	1965
-------------	---------------------	-------------

Aurait été construit au chantier Ernest Sibiril sous le numéro de quille 488 mais aucune information à ce jour et Sibiril (ou plutôt Sibiril Technologies comme elle a été renommée) est définitivement fermée depuis mars 2022.

NY25 ? 1968

NY25	?	1968
-------------	----------	-------------

Aucune connaissance. Les informations données dans les archives Laurent Giles pour ce bateau s'appliquent en fait à NY26.

NY26	ARVELE	1968
------	--------	------

Ex-NEREE III

'Arvele' est un Normandy Class NY 26 construit en 1968 chez Ernest Sibiril de Carantec.

Il a été racheté en '70 par le docteur Renard qui l'a vendu en '98. Le bateau était présent lors de la 10e rencontre Coques en Bois, Pornic et. Revendu en 2019 mais toujours à Lorient.

La nouvelle propriétaire a conduit la Flotte du Rassemblement des Normandy à Port-Louis en 2023.



Zone de navigation : Bretagne Sud.

Mise à jour janvier 2025

Article du revue « Yachting World » mars 1958.

NORMANDY CLASS

Nouveau 21.5 ft lwl sloop

par J. Laurent Giles R.D.I.

Les concepteurs aiment toujours s'imaginer capables de produire de meilleurs et de meilleurs bateaux. Si nous n'avions pas cette confiance, nous mourrions d'épuisement et de pitié morbide. Il y a aussi le public qui achète les bateaux que nous concevons; la moitié d'entre eux croient qu'un nouveau bateau sera meilleur: bénissez-les, car ils donnent de la joie à la vie; l'autre moitié est fermement convaincue qu'un nouveau design est un risque qui ne peut être éradiqué que par un procès long et pénible (par d'autres); ceux-ci achètent les bons vieux amis - bénissez-les aussi, car ils donnent du grain à l'usine avec un minimum de réflexion, de travail et d'anxiété.

Alors, ayant un «bon vieux bon» fidèle dans la classe «Vertue», nous avons décidé que ce serait bien de commencer une nouvelle ligne. Après tout, la Vertue originale, «Andrillot», a été mise sur papier en 1935 et figure dans notre liste des bateaux sous le n ° 15. Ainsi, après un laps de vingt ans, on a ressenti le besoin d'essayer à nouveau, de prendre un nouveau départ pour ceux qui croient au progrès. Plutôt lentement au milieu de préoccupations considérables, un nouveau bateau a été mis au tableau. À cette époque, les numéros de série de «Vertue» étaient en train de monter dans les quatre-vingt, ils sont maintenant dans les nonante, et nos numéros de bateau globaux ont donné au premier des nouveaux bateaux le No.304; on peut donc dire qu'ils appartiennent à une époque différente. Après que des noms de classe désagréables aient été mâchés et crachés, nous nous sommes installés pour «Normandy». Il est tombé avec la modestie appropriée dans nos autres noms de conception de stock - «Biscay», «Channel», «Brittany» - et c'est aussi le nom de ce coin de Lynton où je vis.

Il est alors difficile d'écrire de la «Normandy» sans comparaison avec la «Vertue». Sur cette base, cependant, que croyons-nous avoir accompli?

D'abord, sur les dimensions, la «Normandy» est un bateau sensiblement plus gros - elle est plus longue dans l'ensemble et elle a plus de maître-bau; elle est d'un déplacement légèrement inférieur mais il a été possible de garder les mêmes lignes de plancher. L'espace interne est donc potentiellement meilleur que la «Vertue»

Deuxièmement, une légère économie de construction a été possible. Par exemple, les échantillonnages ont été légèrement réduits et le modèle de base a un simple bord de plate-forme avec un garde-corps à la place des pavois.

Troisièmement, la surface de la voile a été réduite, et le gréement a été simplifié. Cela reflète le premier coût, la maintenance et la manipulation. Une attraction des «Vertues» est une performance raisonnable sur un tirant d'eau modéré. Nous avons décidé de concevoir la «Normandy» avec un brouillon modéré alternatif ou un brouillon complet à R.O.R.C. Limites. Ceci est fait sur la même quille de bois pour permettre aux moules des constructeurs d'être utilisés pour l'un ou l'autre.

Le logement a été abordé comme une gamme complète d'alternatives. Nous avons estimé que nous pouvions, à tout moment, revenir à l'une des variantes éprouvées utilisées dans les «Vertues» mais qu'il était temps d'offrir des idées assez différentes. Notre idée était que la «Normandy» mènerait généralement une vie moins fatigante que sa soeur plus âgée et plus dure, et pour commencer, nous l'avons allongée avec un plus grand cockpit. Ceci est en quelque sorte fondamental car il nous a permis d'incorporer en standard le groupe motopropulseur "Prawn" de Parson, et la cloison entre rouf et cockpit, partie essentielle de la conception "standard" de la coque et du pont. Au moins, dans une telle conception des designs des stocks, cela doit être gardé inchangé, ou les concepts de construction selon les plans standards s'effondrent. Dans l'espace d'hébergement, sous réserve des exigences essentielles du support de mât (pour le mât est posé sur le pont) et de la nécessité d'installer des cloisons sur l'épice standard, certaines variantes de subdivision

sont permises.

Les différentes dispositions que nous avons adoptées tournent autour des postes de toilette et de cuisine. Il y a donc des postes avant et au milieu du lavabo; le premier généralement associé à un logement mineur, en avant; celui-ci où le logement en avant est plus ou moins du type de forecabin, dans lequel l'espace a été gagné en renversant la galley avec les toilettes, qui sont placées sous le siège du cuisinier.

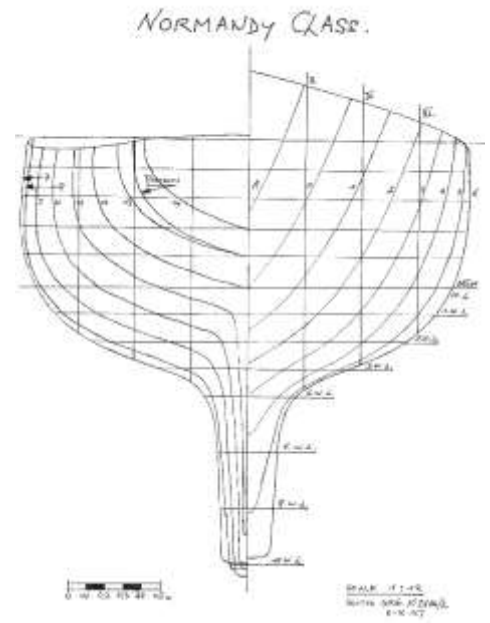
Maintenant c'est un point fondamental; Le cuisinier doit-il rester debout ou s'asseoir? Nous devons nous rappeler que nous avons affaire à un bateau qui, s'il est parallèle à des jauges de reconnaissance d'oiseau, serait classé comme «très petit», c'est-à-dire à côté de «minuscule», le plus petit de tous. est-ce que même si nous fournissons une hauteur libre dans la partie arrière avec une niche, le pont latéral est si bas que le poêle est forcé de descendre à une hauteur qu'aucune femme au foyer n'accepterait. La cuisine traditionnelle à l'arrière, pourquoi pas une cuisine "assise" en avant où les anges ascendants et descendants sur l'échelle de Jacob ni interférer ni donné dans l'interférence?

Avec la cuisine à l'extrémité avant du salon, il n'y a pas encore de position qui rende la cuisine inutilisable par temps raisonnable en mer, et le cuisinier n'est pas moins dans et hors de la salle que dans la position conventionnelle à l'arrière. Les canapés saloon bénéficient d'être moins pincés à l'avant. La ventilation de l'office est peut-être meilleure de cette façon, certainement aussi longtemps que le capot avant peut être maintenue au travail, puisque le courant d'air normal traverse le bateau de l'arrière.

Enfin, nous nous sommes résolument résolus à résoudre le problème esthétique. Le "Normandy" devait être aussi beau qu'un petit yacht que nous savions comment la faire. Nous avions notre standard d'espace auto-imposé au-dessous des ponts mais ceux-ci doivent être remplis avec encore quelque chose de mieux que non offense à l'œil.

Deux "Normandy" étaient à flot la saison dernière - « Blue Mink » à Itchenor et « Quasi » à Portofino. Les deux ont gagné le cœur de leurs propriétaires. J'ai navigué « Blue Mink » une ou deux fois et il semble petit bateau prometteur; il peut être rapide, mais cela reste à voir.

Mars 1958



LA DYNASTIE DU DESIGN VERTUE PARTIE V

(extrait de Vertue News Été 2024 avec l'aimable autorisation de Roger Robinson)

LA CLASSE NORMANDY

La classe Normandy " Calluna " photographiée récemment en visite sur la rivière Dart.



En 1958, le cabinet de design Laurent Giles avait déjà produit un certain nombre de conceptions « de base », ainsi que la mise à jour du Vertue intemporel, et de nombreuses commandes uniques célèbres. Cependant, la demande pour leur dernier yacht de « classe », le RNSA 24, diminuait, donc les partenaires décidèrent de créer une nouvelle « gamme ».

Les yachts de croisière en bois « de production en série » n'étaient pas une idée nouvelle. Par exemple, T. Harrison Butler avait vu 48 de ses 'Z 4 tonnes' construits en 1939. Il y avait les 'Deben 4 tonnes' de Maxwell Blake, les 'Cherubs' de Deben et, incroyablement, Dan Webb avait construit 70 'Blackwater Sloops' selon leur propre conception, à Maldon à l'embouchure de la rivière Blackwater dans l'Essex. Il y avait aussi les Yachting Monthly '5 Tonners', les Yachting World '5 Tonners' et un autre chantier naval sur la côte sud de la rivière Hamble produisait son propre 'Luke 5 Tonners'. Peut-être que les 18 yachts attrayants de la classe 'Lymington L', que Giles avait transformés

en *Andrillot* et *Wanderer II* au cours de l'hiver 1934, pourraient également être considérés comme appartenant à cette gamme de yachts de croisière côtière pratiques ?

D'autres conceptions de yachts de croisière plus grands avaient émergé du petit bureau d'études de Quay Hill dans la pittoresque ville marchande au bord de l'eau de Lymington. *Le Brittany* d'origine comptait désormais 20 sisterships, la classe *Channel* comptait 7 bateaux et le premier fifty '*Peter Duck*' était bien avancé dans les années 40. Cependant, la classe *Wanderer* n'avait pas encore été conçue, et je reviendrai sur ses origines dans un autre article. Les Vertues à coque en fibre de verre ne seraient construits que 20 ans plus tard.

Mais en 1958, « The Partners » a vu une demande potentielle pour un développement légèrement plus grand du Vertue, et Jack Giles a écrit sur certaines de leurs réflexions dans un article paru dans l'édition de mars de *Yachting World*. Le nouveau bateau serait « sensiblement plus grand » que son cousin plus âgé, plus long et avec plus de largeur. Il devait avoir une poupe arrière et un franc-bord plus important, mais il aurait également moins de déplacement. Cela a été en partie réalisé en réduisant les échantillonnages, mais avec la même longueur de flottaison de 21'6", ces bateaux donnent l'impression de flotter plus légèrement « sur » l'eau, plutôt que « dedans ». C'est certainement l'impression que j'ai emportée avec moi lorsque Kieran Moore a très gentiment accepté de me montrer à bord de son magnifique Normandy "Calluna", ici dans le Devon, récemment.



concepteurs ont imaginé trois variantes d'aménagement des logements, toutes limitées par un ensemble fixe de positions de cloisons et toutes avec un cockpit beaucoup plus grand que celui du Vertue.

L'une d'elles montre une disposition conventionnelle avec la cuisine à l'arrière et les toilettes à l'avant dans le gaillard d'avant. Une autre disposition similaire fait varier la position de la cuisine pour la montrer à l'extrémité avant du salon, à l'arrière du mât posé sur le pont, avec les toilettes à nouveau à l'avant. Incroyablement, la troisième option suggérerait qu'il pourrait être acceptable de fournir deux couchettes pleine longueur dans le gaillard d'avant et d'installer les toilettes sous le siège du cuisinier, dans le salon ! Je me demande si quelqu'un a déjà adopté cette « option » de conception extraordinaire ?

Prenant rapidement la conception du gréement, cela a suivi l'approche générale selon laquelle ces bateaux pourraient " mener une vie moins pénible que le Vertue plus robuste ". Il a été décidé d'opter pour le gréement Bermudien trois-quarts beaucoup plus simple et plus petit avec des haubans et un seul pataras jusqu'au bout du contre-bord, éliminant ainsi le besoin de bastaques de toute sorte. Il n'y avait également clairement aucun besoin d'étai intérieur. C'est également le gréement utilisé à bord de la classe *RNSA 24*, bien que celle-ci, en tant que classe ostensiblement 'de course', ait été dotée de pataras pour rigidifier le triangle avant.

On remarquera que de profil, la conception de la coque suivait la tendance à couper le pied avant devant la quille de lest, tout comme la *RNSA 24'*, et bien sûr le célèbre *Myth of Malham* elle-même, probablement pour réduire la surface mouillée et donc la traînée.

Avec un franc-bord plus grand et un cockpit plus grand et plus long, une contre-arrière « sciée » typique de Giles et le grand doghouse, on a le sentiment d'être à bord d'un yacht beaucoup plus grand que le Vertue. Il semble incroyable que les deux bateaux aient la même longueur de flottaison. A l'intérieur, l'illusion est encore renforcée par la lumière qui inonde le salon principal grâce aux quatre grandes fenêtres et à la paire de lumières orientées vers l'avant pour garder un œil sur le pont avant et les toilettes. Cependant, en plus d'avoir des « gènes Vertual » dans leur ADN, il existe également des similitudes évidentes dans le profil de la coque entre ces bateaux et la classe Brittany, étonnamment élégante, de la fin des années 1930.

Je n'ai aucun doute que ces Normandy naviguent aussi vite que Giles l'espérait, et j'essaierai de persuader certains propriétaires actuels de nous en dire plus à ce sujet en temps voulu. Mais il ne fait aucun doute dans mon esprit que Jack Giles a réussi à concevoir « ***un petit yacht aussi beau que nous savons le faire !*** »

Laurent Giles Normandy Class Yachts

par Mike Holland

« À part ce que nous avons lu dans l'article de Yachting World de 1958, très peu d'autres choses semblent avoir été publiées sur la classe. Cependant, depuis environ 8 à 10 ans, une association de Pornic, qui est en possession du NY15 Anelor (ex « Normandy ») depuis 2008, fait des recherches sur l'histoire et l'état actuel de ces bateaux. Les informations proviennent de Lee & Philpott, des archives Laurent Giles (avec l'aimable autorisation de feu Barry Van Geffen), du Lloyds Register of Yachts ainsi que de multiples sources sur Internet telles que des annonces de vente, des rapports de clubs, etc.

Les résultats complets de ces recherches sont disponibles en anglais et en français sur le site <https://coquesenbois.com/anelor/> où vous pouvez faire défiler la page jusqu'en bas pour consulter ces informations.

'Anelor' a été le premier bateau donné à l'association. Il s'agit d'un sloop en bois de 8,60 m lancé au chantier naval Ernest Sibiril à Carantec le 10 septembre 1961.

Les yachts Normandy 'Anelor' devant 'Arvele' à Pornic, dans le sud-ouest de la France, en 2018.



Photo Jean Duchemin

Il y a eu environ 26 Normandy construites entre 1956 et 1968. C'est à cette époque que le GRP a radicalement changé la situation, mais les Normandy n'ont jamais été produites qu'en bois. Il est intéressant de noter que le premier propriétaire du NY15 en France a fait fabriquer le mât en aluminium, une autre « nouveauté » dans la construction de yachts.

Au Royaume-Uni, les bateaux étaient principalement construits par de petits chantiers

dans la région de Solent et de Chichester Harbour, généralement en exemplaires uniques. Plusieurs ont été construits aux Antipodes, un au Danemark et un en Italie. Il y en a peut-être d'autres.

Deux chantiers navals ont produit plusieurs Normandy. De 1960 à 1964, Alan Coombes de Bembridge en a construit six. Ben Coombes dit que son grand-père allait à l'origine construire des Folkboats, mais a décidé qu'il pouvait gagner plus d'argent avec les Normandy.

Le chantier naval d'Ernest Sibiril de Carantec, en Bretagne, en a construit au moins trois ou peut-être quatre. Le premier fut le NY15 en 1961, et le dernier le NY26 en 1968. Il n'existe aucune trace de construction de Normandy après cette date.

L'un des bateaux français, le NY19 'Les Six Marie', est la seule version à petit tirant d'eau retrouvée jusqu'à présent.

Le gréement standard spécifié par Giles était fractionnaire, mais il a dessiné en 1962 les plans d'un gréement de tête de mât pour 'Les Six Marie' et le NY 21 'Irene' en Australie. Le premier a finalement opté pour un gréement fractionnaire (cela serait-il lié au fait qu'il était à petit tirant d'eau ?) mais les plans ont été utilisés pour le NY26, également construit par Sibiril, en 1968. Ce sont les deux seuls bateaux ainsi équipés à ce jour à notre connaissance.

Des traces de plus de la moitié de la flotte ont été retrouvées et plusieurs ont réussi à se réunir, mais il reste encore beaucoup de chemin à parcourir. Les recherches continuent.

Liens Externes

Association Coques en Bois, Pornic

<https://coquesenbois.com>

Lloyd's Register of Yachts online

<https://hec.lrfoundation.org.uk>