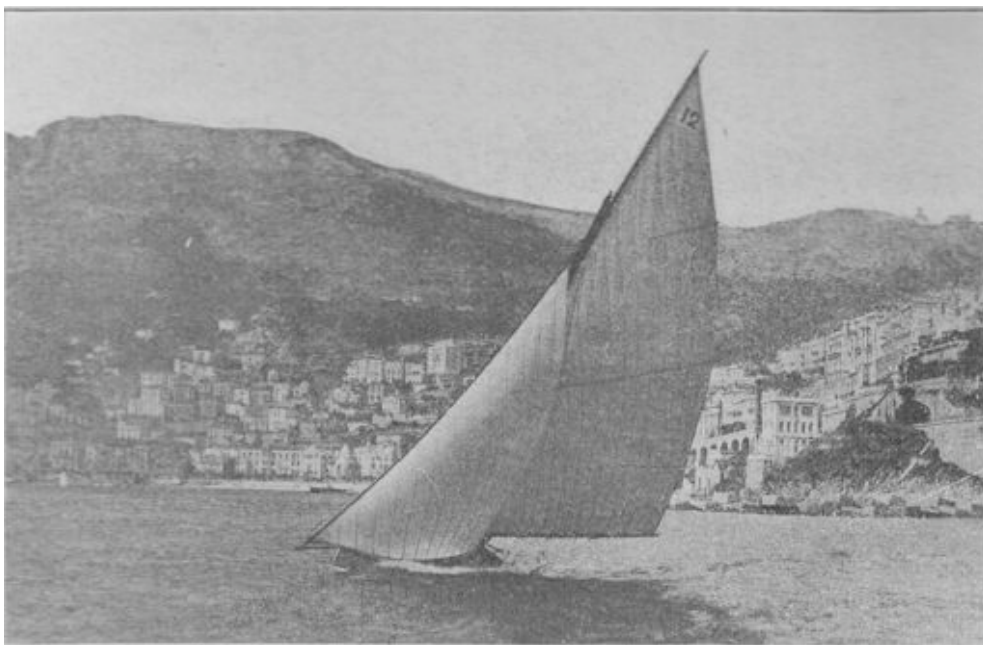


Le 2 tonneaux *Calliope* et les bateaux de Costaguta sur le Léman

De 1908 à 1912, plusieurs yachts italiens de grande qualité apparaissent dans les eaux genevoises. Il est intéressant de comprendre pourquoi certains navigateurs de la SNG se sont tournés soudain vers le fameux constructeur de Voltri.

***Titania* de Monaco**

En 1907, la saison des régates sur la Côte d'Azur est dominée, dans la série de 1 tonneau, par un nouveau venu !



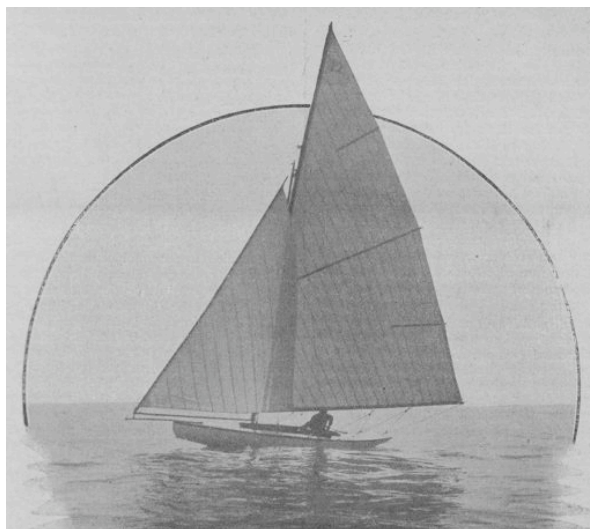
Titania dans la revue « Le Yacht » en 1908

Titania arrive à Monaco au tout début de l'année et s'impose immédiatement dans les régates de Nice des 24 et 25 février, ainsi que nous en informe la revue « Le Yacht » : « ...cette année, c'est un yacht italien récemment acquis par M. Barral et conduit par un skipper italien, qui a enlevé le trophée de la Coupe des 1 tonneau du Club Nautique de Nice. Le *Titania* qui, en effet, a gagné successivement les deux épreuves appartient à la série des dix monotypes fin-keel créé par le Regio Regate Club Lariano, au lac de Côme, et dont les plans sont dus à l'architecte naval italien Ugo Costaguta, décédé en 1903. Ses principales dimensions sont : Longueur 7,23 m., longueur de flottaison 4,85 m., bau 1,68 m., tirant d'eau 0,89 m.

La construction de ces monotypes est irréprochable et tous ont fait preuve d'une belle marche, en même temps qu'une parfaite stabilité. *Titania* est bordé en cèdre et sa surface de voilure qui est de 36 m. carrés peut être portée, et a été

portée à 42 m. carrés pour les épreuves qui nous occupent. Il a une grand voile et foc avec bôme à rouleau. »

Le samedi 16 mars à Monaco, l'évènement suivant se produit qui montre bien la dextérité et le fair-play de l'équipage du 1 tonneau : « ... au louvoyage, *Titania* et *Ambro* tiennent la tête ; au large *Ambro* est en tête mais *Côte d'Azur* ne tarde pas à les dépasser; malheureusement, près de la jetée, son gouvernail se brise et coule à pic. *Ambro* passe premier et *Titania* s'arrête pour remorquer *Côte d'Azur* qui, ne gouvernant plus, menaçait de se briser sur les rochers. Il le largue à

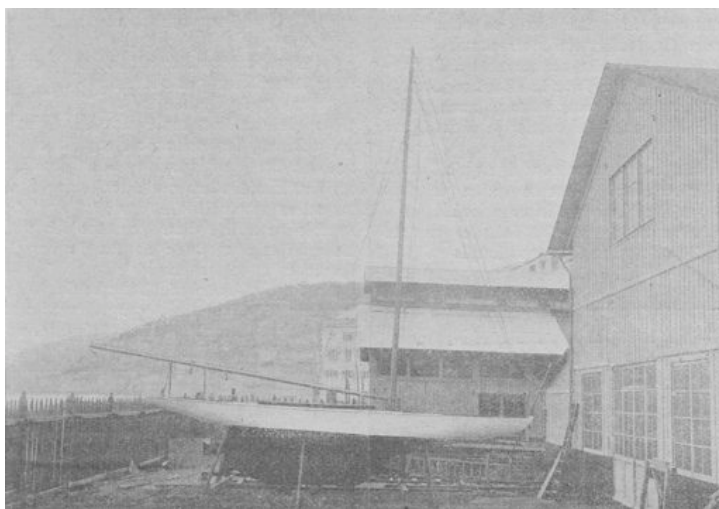


Titania dans le Yacht en 1908

l'entrée du port et vient couper la ligne. *Chichourle* est loin derrière... » et plus loin « ... Dans les 1 t., *Titania*, admirablement mené par son skipper gênois Raimondi (sic), a effectué un départ remarquable en tête et au vent de ses six concurrents. Le champion monégasque, dont la forme ne s'est pas démentie un seul instant, est la véritable révélation de la saison méditerranéenne de 1907, mais on peut dire qu'il doit une partie de ses succès à l'habileté de son skipper qui a déjà donné tant de preuves de sa valeur avec *Démon*, *Melisenda* et *Teresita*. » Le début de la saison 1908 est placé sous les mêmes auspices : il court à Antibes, Monaco, Nice, Saint-Tropez et gagne les régates du golfe de Tigullio, en Ligurie.

Mais les séries de la Jauge Godinet sont en perte de vitesse en France suite à l'adoption de la nouvelle Jauge Internationale, en 1907. M. Barral termine donc la saison sur son nouveau bateau de la classe des 6 m II, *Cesarina*, dessiné et construit par Costaguta, comme son prédécesseur, et barré encore par Raimondo Panario, on ne change pas une équipe qui gagne !

« Le Yacht »
du 20 février :
1909 :
Cesarina
devant le
chantier
Costaguta.



Razzia à la semaine de la voile de la Société Nautique de Genève.

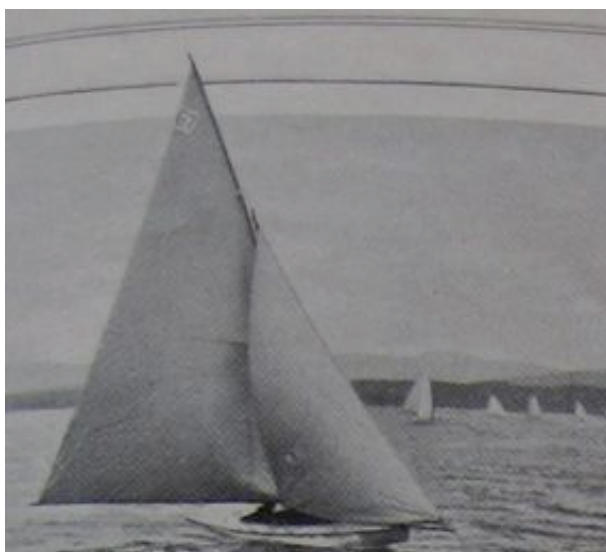
On retrouve *Titania* sur le Léman où il fait une entrée fracassante dans la saison des régates !

Il est vrai que sur notre lac, on a préféré conserver les anciennes séries, et la Jauge Internationale n'intéresse pas encore nos yachtsmen.

Lors de la Semaine des Régates, du 13 au 18 juillet 1908, le 1 tonneau s'impose tout d'abord mené par Eugène Corte, puis, pour les deux dernières courses, par Maurice Pictet de Rochemont. Curieusement, le bateau s'appelle alors *Chantier de Voltri* et retrouve son nom le 19 juillet pour une régate par « jolie brise », toujours victorieux aux mains de Pictet de Rochemont

« Le Yacht » du 15 août était là pour nous : « ... L'évènement de la première série a été la présence inattendue et combien douloureuse pour les meilleurs yachts de 1907 d'un gracieux houari de 1 tonneau de Costaguta. Il les battit avec facilité dès son arrivée dans nos eaux... »

Un *Cantieri di Voltri* apparaît dans « Le Yacht » du 18 janvier 1908 qui nous décrit une embarcation très proche de *Titania*. Ce nom a-t-il servi sur plusieurs bateaux pour faire la promotion du chantier ?



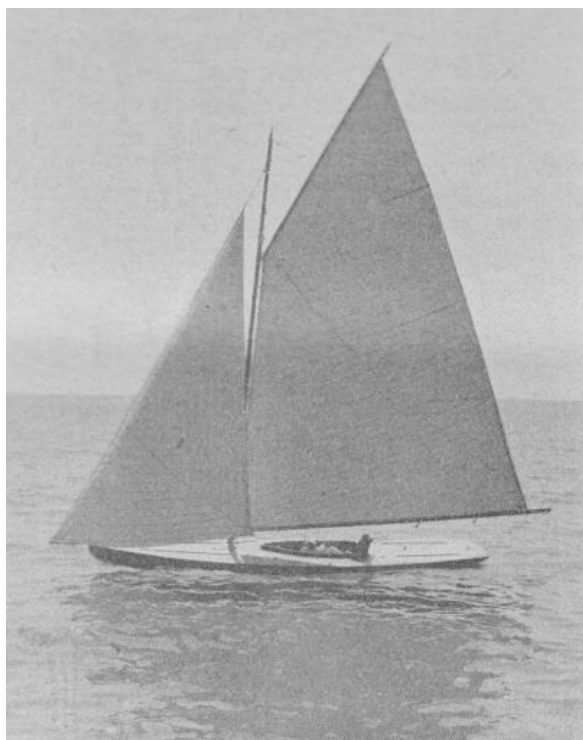
Chantier de Voltri dans « La Suisse Sportive » du 15 août 1908.

Les régatiers genevois ont du être séduits par l'excellence de ce racer qui avait déjà défrayé la chronique de la revue « Le Yacht », comme on l'a vu précédemment.

Les Costaguta étaient en outre reconnus internationalement pour les grands yachts (*Melisenda*, *Artica*, *Leda*, *Nitokris*) sortis de leurs crayons, et c'est

certainement ce qui a motivé le Genevois Eugène Corte, architecte de son état, à commander à Voltri un 2 tx pour la saison 1909.

L'arrivée du 2 tonneaux *Calliope*



Calliope à Voltri en 1909 telle qu'elle apparaît dans les magazines français « Le Yacht » et « Le Yachtsmann »

Le yacht est mis à l'eau dans le golfe de Gênes pour des essais avant d'être envoyé au bout du lac.

Baptisée *Calliope* (No 44), du nom de la Muse de la poésie et de l'éloquence, cette chaloupe récite victoires sur victoires et domine nettement ses concurrents comme on peut le lire dans « Le Yacht » : « ... Dans la 2^{ème} série, celle des 2 tx, la compétition pour la première place a été aussi ardente qu'en 1908 et l'entrée en lice de *Calliope*, une création de Costaguta dont « Le Yacht » a déjà parlé, a rendu les courses fort intéressantes en laissant le résultat indécis jusqu'à la fin. *Calliope*, construit pour les « séchards bleus du Léman » comme *Hellé* à M. Duval et *Fly IV* à Mirabaud, se distingue par une voilure considérable de 73, 43 mètres carrés et un lest de 1200 kg. environ qui lui permettent, par des brises à peine perceptibles, de faire la route alors que ses concurrents qui n'ont que 57 à 67 mètres de voilure restent pour ainsi dire sur place.



« La Suisse Sportive » No 482 : La semaine de la voile de la SNG. *Calliope* sortant du port Bartholoni

Il obtiendra certainement le Diplôme Godinet cette année, c'est-à-dire qu'il sera proclamé le meilleur yacht de sa série. Par contre, quand la brise est ronde et bien établie, de 15 à 20 km. à l'heure par exemple, *Ariel* à M. Hentsch, le seul bulb-keel de cette série, a maintenu sa supériorité sur cet adversaire redoutable... ». Et concernant la 1^{ère} série : « ...cependant de l'avis unanime des

yachtmen, le meilleur bateau du lot est *Titania*, qui est imbattable au louvoyage... »



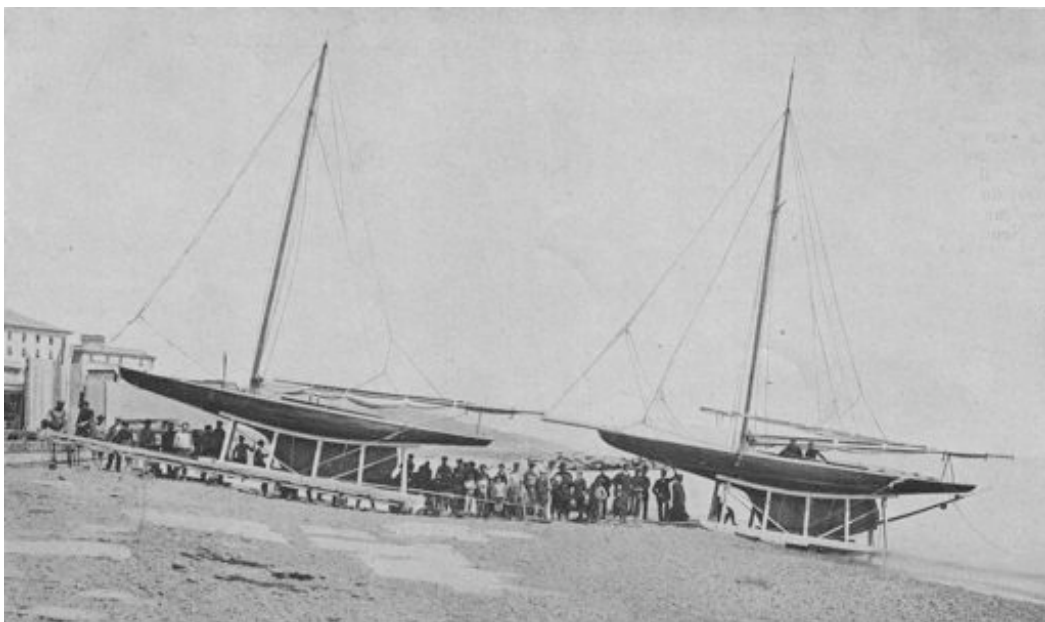
« La Suisse Sportive » p. 255 1909 : *Calliope* à M. Corte après sa victoire dans le concours de départs.



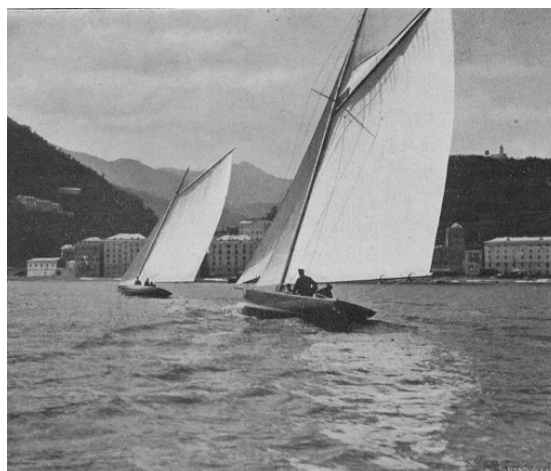
« La Suisse Sportive » septembre 1909 *Calliope* tiré à terre après sa première saison.

Engouement pour le chantier de Voltri.

Fort de ces résultats, l'exemple de Eugène Corte conduit Maurice Duval, marchand d'automobiles, à passer commande en Italie d'un 2 tx, *Hellé II* (No 46). Duval possède alors le 2 tx *Hellé*, une création de Guédon de 1907. Armand Martin, quant à lui, est propriétaire de *Doris*, un 3 tx lancé en 1908, également produit par Guédon. Costaguta lui construit le 3 tx *Briseis* (No 27).

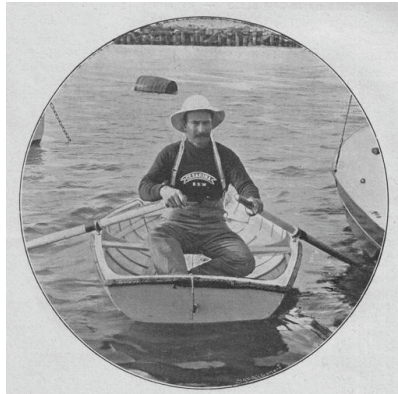


« La Suisse Sportive » mai 1910: *Hellé II* et *Briseis* attendent leur lancement sur la grève de Voltri



Essais dans le golfe de Gênes.

En 1910, ces deux nouveaux yachts sont mis à l'eau sur le Léman après quelques essais en Méditerranée. Raimondo Panario lui-même se rend à Genève pour mettre au point et régler les deux racers.



Signor Raimondo



« Hellé II », le 2 ton. nouveau, de M. Maurice Duval

« La Suisse Sportive » 1910



Le 3 Tx. *Briseis* Photo Zimmer-Meylan, coll. Musée du Léman.

Cette même année, E. Corte vend *Calliope* à Maurice Pictet de Rochemont qui la rebaptise *Daphné* avant de commander à Guédon, pour la saison 1911, le 3 tx *Calypso*. Ce sera le dernier bateau de la Jauge Godinet construit pour le Léman. Les séries de 2 et 3 tonneaux, certes en perte de popularité dès 1915, courront encore en régate dans les années 20.



Daphné, à M. Pictet de Rochemont en couverture de « La Suisse Sportive » du 13 août 1910

La classe de 1 tonneau sera moins active, concurrencée par la nouvelle série française à restrictions de 6m.50, dite «des chemins de fer». Costaguta livrera deux yachts de cette classe sur le Léman en 1912 : *Zigomar*, à M. Dunant et *Passe-Partout*, à M. Machard.

Je ne sais pas ce que sont devenus ces deux bateaux.

Les yachts de Costaguta cent ans plus tard.

Il est remarquable que les deux 2 tx et le 3 tx construits par Costaguta soient parmi les rares rescapés de ces séries prestigieuses qui firent les belles heures du yachting lémanique au tournant du siècle.

C'est bien sûr à la grande qualité du travail et des bois employés par le chantier de Voltri que l'on doit leur exceptionnelle longévité. Ces trois bateaux sont construits en double bordé longitudinal de cédrat, sur une membrure en frêne et des varangues métalliques. Le frêne a mauvaise presse en eau douce, cependant ces trois presque centenaires démentent en partie cette réputation.

Hellé II navigue aujourd'hui sous le nom de *Fraidieu*, après une restauration complète dans mon chantier en 1994 : remplacement de toutes les membrures, repose d'un pont en lames de résineux sur lisses et entoilé, rétablissement du cockpit après dépose de la cabine construite à la fin des années 30. Seul le gréement aurique n'a pas été rétabli. Le mât marconi qui équipe le bateau est pourtant le mât d'origine rallongé et le gréement correspond à celui d'un 30 m2 suédois.



Briseis naviguait encore voici une dizaine d'années sous le nom de *Kaimiloa*. Son pont est en contreplaqué et son gréement est celui d'un 6m.JI.

Ce bateau dort aujourd'hui dans un hangar et nécessiterait une grande restauration.

Calliope, puisque c'est le bateau qui me préoccupe, a connu bien des propriétaires et est arrivé jusqu'à nous dans un état très critique. Equipé d'un

gréement bermudien dans les années 40 et d'une cabine en 1952, son pont est actuellement en contreplaqué et son arrière a été raccourci d'environ 50 cm. Ses membrures sont toutes à remplacer. La partie arrière de la quille, pourrie, ainsi que les bordages de la voûte, sont à remplacer et à rallonger. Un pont entoilé et un cockpit conforme sont à reconstruire. Un gréement aurique complet est à reconstituer.

Cette restauration a débuté en septembre 2008.

Jauge de ces trois yachts d'après l'annuaire le la SNG de 1911 :

Nom	Quille	Grée	L.	Lf.	Bau	Périm.	S	Tonnage
Briseis	Fin	Cotre	11.29	7.53	2.258	6.648	96.94	2.95
Hellé II	Fin	Sloop	10.32	6.8	1.904	5,724	69.48	1.998
Hirondelle	Fin	Sloop	10.00	6.50	1.990	5.83	73.03	1.996

Ces chiffres sont à prendre avec quelque réserve.

Palmarès des premières saisons de *Calliope*.

En 1909, la série des deux tonneaux est représentée par douze bateaux dont, en réalité, sept d'entre eux se retrouvent régulièrement en régate avec *Calliope*.

Ces derniers sont :

Nom	Numéro	Propriétaire	Architecte	Constr.	Jauge
<i>Apache</i>	40	R . Breitenstein	Small USA	A. Pouly	1,966
<i>Arrow</i>	37	M. Martin du Pan	H.Mead GB	A Staemp.	1,961
<i>Fly IV</i>	42	J. Mirabeau	Guédon F	Guédon	1,97
<i>Hellé</i>	39	M. Duval	Guédon	Guédon	1.97
<i>Yseult</i>	34	M. Stetter	Godinet	Séguin	1.99
<i>Lérina</i>	43	M. de Pourtalès	Guédon		1,897
<i>Ariel</i>	36	C. Hentsch.	Guédon	Pouly	1,995

La première régate courue par *Calliope* a lieu le 20 juin sur le parcours Bellerive-Coppet-Versoix-Bellerive. Elle remporte la victoire en 1 h. 23' et 27'' devant cinq concurrents.

Le samedi 17 juillet, au programme est inscrit une régate croisière de 12 miles vers la délicieuse bourgade de Rolle. Partie de Bellerive, *Calliope* laisse son plus proche suivant à 46 minutes derrière elle !

Le lendemain, les yachts prennent le départ devant la propriété de Pictet de Rochemont, sise à Plongeon, sur la commune de Perroy. Le parcours mène à la Gordanne, vire la pittoresque île de Rolle et se termine, après deux tours, à son

point de départ. C'est la première incursion du fameux 2 tx dans les eaux rolloises.

Cette année 1909, cette chaloupe gagne sept premiers prix et termine deux régates respectivement troisième et quatrième.

Au Meeting d'Evian, le 4 septembre, le calme plat empêche le déroulement du programme. A cette occasion pourtant, selon « La Suisse Sportive » « ... Un ingénieur des chantiers de Voltri assistait aussi aux régates, et nous lui souhaitons de nous amener l'année prochaine des yachts qui aient tout autant de succès que *Calliope* et *Titania*. »

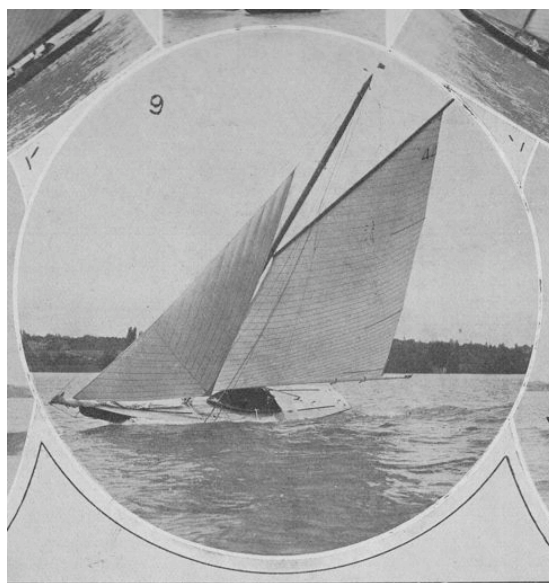
L'an qui suit, *Calliope* passe aux mains de Maurice Pictet de Rochemont et *Titania* est acquis par Léopold Maurice. *Calliope*, devenue *Daphné*, se partage la tête des classements avec les nouveaux venus *Hellé II*, de Costaguta et un nouveau *Fly*, cinquième du nom, lancé pour J.Mirabaud et dessiné par l'Allemand Max Oertz.

Sur treize régates de la saison 1910, *Daphné* gagne six premiers prix et se classe trois fois troisième et une fois quatrième. *Hellé II* termine une fois premier, cinq fois deuxième et une fois troisième, *Fly V* emporte quatre régates, fais deux deuxième et une quatrième place. *Ariel* finit également souvent parmi les quatre yachts de tête.

Daphné reçoit le « Diplôme Godinet » qui sacre chaque année le champion de sa série

En 1911, *Daphné* est acquise par Léon Brière, représentant à Genève des automobiles Martini, qui le rebaptise *Hirondelle*.

Le peloton de tête des régates de cette saison est partagé par les mêmes bateaux que l'année précédente.



« La Suisse Sportive » *Hirondelle* en régate en 1911.



Hirondelle dans la revue « Le Yacht » en 1911



Régate de brise dans le haut lac. Le no. 44 est à gauche sur ces deux documents. Pas de date.
Photos Fontannaz, Coll. musée du Léman

Jusqu'en 1938, la chaloupe naviguera aux mains de plusieurs propriétaires genevois: Lucien Pictet en 1917 et 18, Pierre Zoppino qui le nomme *Aseï* jusqu'en 1927 où le bateau passe à l'architecte Henri Minner. En 1929, le 2 tx quitte la SNG et on le retrouve en 1936 au Club des Faces Pâles, propriété d'E. Humberstet. Il s'appelle alors *Rover* (le coureur).

Le 2 tx quitte le Petit Lac

En 1938, Jean Badoux « importe » *Rover* dans les eaux vaudoises. Il le rebaptise *Anémone* et lui donne son gréement bermudien.

Les frères Gillon, marchands de chaussures réputés sur la place de Lausanne, l'acquièrent en 1943 et le yacht s'appelle alors *Saint-Yves*. Photographié par Fontannaz il figurera même sur les cornets publicitaires du magasin.

Ouchy a gardé le souvenir du fameux «Rouget», Roger Rouge, matelot premier brin du *Saint-Yves* et homme de confiance de ses propriétaires. C'est lui qui le bichonnait, saison après saison.



Depuis 1943, gréé en bermudien, il appartient aux frères Gillon sous le nom de *Saint-Yves*. Photos Fontannaz.. Coll J-P Larpin et Musée du Léman.

Dans le sillage de la flibuste.

En 1951, les frères Gillon achètent le 6m Z 30 qui sera *Saint-Yves II*. Le 2 tx est vendu à deux amis, Jean Studer et Edmond Binggeli.

Ces jeunes navigateurs s'étaient illustrés dans les années précédentes (46 à 48) à bord du *Botafogo* (probablement un ancien 1 tonneau).

Les récits de Jean Studer, recueillis dans une manière de journal de bord, laissent libre cours à leur exaltation et à l'exploration de plaisirs nouveaux.

Découvrant le Lac et la Liberté après de sombres années plombées par la guerre, nos marins d'eau douce découvrent la voile, le vent, les bordées nocturnes en compagnie d'admiratrices nombreuses, les expéditions en Savoie à la barbe des douaniers.... Lors d'évocations poétiques et souvent très drôles, les protagonistes sont mis en scène avec lyrisme, chacun répondant à un sobriquet et affublé de titres très officiels. Un goût vif de la parodie et de la dérision, soutenu par une culture antique de bon aloi et nos matelots cinglent à la quête de la Toison d'Or du côté d'Amphion...

En 1951 donc, *Saint-Yves* devient *Captain Flint* et la mythologie grecque fait place à l'univers de la Flibuste !

Le pavillon noir est hissé au grand-mât et à la première page des précieux cahiers qui constituent le journal de bord du 2 tx . Patakoff et Photon en sont les capitaines.

Dès lors, mis à part quelques Bols d'Or mémorables et des régates épisodiques, c'est plutôt à la promenade sur l'eau et à la croisière que le yacht est consacré.



Images de la saison 1951

Après une première saison durant laquelle on se fait la main à bord de ce grand bateau, l'hiver est consacré au réentoilage du pont, à la construction d'une cabine et à des travaux de peinture.



A la grue d'Ouchy en 1951.

A droite, le pont a reçu sa nouvelle toile de coton. Remarquer la mèche du safran qui émerge et les semences de tapissier qui servent à fixer le tissu contre le bord du pont.



Le *Captain Flint* et sa cabine toute neuve devant les locaux de l'UNOL.

Une coutume du Cercle de la Voile de Lausanne (CVL) voulait que les bateaux récemment acquis par les membres fussent collectivement baptisés par un homme de Dieu. Un savoureux dessin de Patahoff montre un dominicain en sandales en train d'administrer cette cérémonie. Pour conjurer sans doute ce sacrement, on voit deux pages plus loin, Long John Silver brandir un tibia pour une très laïque bénédiction.



Les petits dessins iconoclastes de Jean Studer.

On passera sur les frasques de l'équipage lors d'escales mouvementées à Meillerie dont les archives mêmes du CVL ont gardé des traces confondantes... En 1960, le bateau est vendu à Roland Weber. C'est entre 60 et 65 que le pont toilé est remplacé par du contreplaqué et une nouvelle cabine, plus spacieuse, construite.

C'est peut être à cette époque que le 2 tx perd quelques dizaines de centimètres. Il est raccourci, sans doute l'arrière était-il pourri, et on pose un tableau inversé, très à la mode dans ces années là.

En 1965, Edmond Binggeli de retour de Paris où il était parti travailler, rachète le *Captain Flint*. Il naviguera désormais en famille jusqu'en 2007 quand l'état critique de la coque et du gréement impose une inspection complète. Cette expertise révèle la nécessité d'une restauration d'envergure.

Chronologie du 2 tonneaux *Calliope* No 44

- 1909 *Calliope*, No 44, à Eugène Corte.
- 1910 *Daphné*, à Maurice Pictet de Rochemont.
- 1911 *Hirondelle*, à Léon Brière.
- 1917 *Hirondelle*, à Lucien Pictet.
- 1919 *Aseï*, à Pierre Zoppino.
- 1927 *Aseï*, à Henri Minner.
- 1929 Le 2 tx No 44 n'apparaît plus dans les annuaires de la SNG.

- 1936 *Rover*, No 44, à E. Humberset. Club des Faces-Pâles, Genève
- 1938 *Rover* à Jean Badoux, Cercle de la Voile de Lausanne.
- 1939 *Anémone*, à Jean Badoux.
- 1942 Le numéro C 19 remplace le 44 dans la voile.
- 1943 *Saint-Yves*, aux frères Gillon.
- 1951 *Captain Flint* à Jean Studer et Edmond Binggeli.
- 1960 *Captain Flint*, à Roland Weber.
- 1965 *Captain Flint*, à Edmond Binggeli.

Sources et bibliographie

Musée du Léman

Revue Le Yacht 1907-1912.

Revue La Suisse Sportive 1909 à 1912.

Annuaire de la SNG (Société Nautique de Genève)

Annuaire et archives du CVL (Cercle de la Voile de Lausanne)

Annuaire des Faces-Pâles (Yacht Club de Genève)

Archives privées.

Le yachting sur le lac Léman. G.Fatio 1896

A travers un siècle de notre yachting de course à voile. G-P Thierry, 1948

Bateaux et batellerie lémanique. N.Charmillot, 1983

Histoire des jauges dès 1835. Jean Sans, 2006

Jean-Philippe Mayerat

Chantier Naval

6 Rue des Jardins

CH- 1180 Rolle.

info@mayerat.com

www.mayerat.com

Dossier « Costaguta », état au 20 octobre 2008.

Annexes 1

Quelques éléments à propos de la Jauge Godinet



Gyptis 1893. Dessinée par Jules de Catus pour Treytorrens de Loys, c'est la première chaloupe de 3 tx de cette jauge sur le Léman. Coll. CIG Genève.

En 1892, un congrès est organisé à Paris sous l'égide de l'Union des Yachts Français. Il réunit les délégués des principales sociétés nautiques de France afin de discuter d'une jauge nouvelle.

C'est la formule proposée par l'ingénieur lyonnais Auguste Godinet (1853-1936) qui est plébiscitée. C'est en fait la première jauge internationale, plusieurs pays, dont la Suisse, l'ayant adoptée dans la foulée.

Elle a l'originalité d'introduire la surface de la voilure dans le calcul de la jauge, ce qui, paradoxalement, n'était pas le cas auparavant dans les jauges de régates, en France et en Suisse en tous cas.

Cette formule est donnée comme suit :

$$T = \frac{\left(L - \frac{P}{4}\right) \times P \times \sqrt{S}}{130}$$

L représente la longueur de flottaison.

La longueur hors tout n'intervient pas si ce n'est que la somme des élancements ne doit pas excéder la moitié de L, sous peine de voir ce dépassement s'ajouter à L.

P représente le périmètre.

Cette mesure se prend en tendant une chaîne sous la carène, à l'endroit où elle est la plus longue, d'un plat-bord à l'autre. On ajoute le bau à cette distance.

C'est une manière de figurer le volume du bateau.

S est la surface de voilure

Elle prend en compte la surface de la grand-voile et celle du triangle avant.

Les architectes chercheront donc à limiter la longueur de la flottaison statique et dessineront des allonges de voûtes et d'étraves prononcées, propres à agrandir la flottaison dynamique, permettant ainsi de gagner en vitesse. On remarquera que L et S sont tous deux au numérateur de la fraction. Raccourcir la longueur de flottaison permet donc d'augmenter la voilure. De même pour limiter la valeur du périmètre, on avait intérêt à un bau et un tirant d'eau raisonnable.

En décembre 1901, la Société Nautique de Genève décide de modifier la manière de calculer le périmètre.

Au lieu de mesurer la chaîne tendue sous la quille, on prend la mesure en suivant le contour de la coque; à cette distance on ajoute le bau et on retranche deux fois la valeur du franc-bord.

Cet amendement tendait à dissuader les architectes de produire des yachts peu défendus et aux carènes trop creuses, par exemple les bulb-keels et les fin-keels, à la construction réputée plus fragile.

Cette jauge s'exprime en unité de volume, en l'occurrence le tonneau, suivant la tradition de la marine marchande.

En 1907, le congrès de Londres sonne le glas de la formule Godinet. La fameuse Jauge Internationale, JI, y est promulguée. Cette jauge métrique, bien que modifiée à plusieurs reprises, est toujours en vigueur.

Elle produisait, surtout dans les petites séries (6 m.) des bateaux lourds, profonds et coûteux, beaucoup moins évolutifs que les yachts de la règle de 1892.

Bien que combattue par certains des pays qui connaissaient la jauge Godinet, la JI entra en force dans les pays européens en 1908.

Sans communication directe avec d'autres plans d'eau, les régatiers lémaniques courraient essentiellement entre eux.

Le renouvellement de l'ensemble de la flotte aurait été un très gros investissement et on préféra conserver l'ancienne formule modifiée en 1901.

Il faudra attendre 1926 pour voir les 6 m. et la JI s'imposer sur le Léman.



Le 5 tx *Tanit*, de l'architecte Godinet, est un des rares spécimens de cette grande classe sur le lac. Photographié ici en 1922, il porte le nom d'*Hirondelle III*. Photo Jullien, Genève.
Coll. Roch Marine.

Les séries les plus représentées sur notre lac furent celles des 1, 2 et 3 tonneaux, si l'on met à part quelques unités isolées de 4, 5 et 6 tonneaux.

Elles furent actives en régate jusqu'à la guerre de 14.

En 1912, à la Semaine de la Voile de la SNG, on pouvait encore compter sept 3tx, cinq 2tx et quatre 1t au départ.

En 1916, quatre 3tx et trois 2tx. La série de 1t ne régatait plus, victime de l'engouement pour la jeune série des 6m50 qui alignait déjà dix sept bateaux.

1920 voit les 2 et 3 tx prendre leur départ ensemble et courir au handicap. Seuls six yachts sont encore jaugés à la SNG dans ces séries.

Dès 1931, ces dernières sont classées dans les Cruisers.

Entre 1893 et 1911, on vit un peu moins d'une centaine de bateaux de la jauge Godinet construits pour le Léman.

Quarante trois 1 tonneau, vingt deux 2 tonneaux et vingt trois 3 tonneaux.

Que reste t-il de toute cette escadre?

Paradoxalement, aucune unité de la série des 1 t, pourtant la plus nombreuse, n'est parvenue jusqu'à nous.

De la série des 2 tx, *Calliope* (1909) et *Hellé II* (1910) ont été aménagés en croiseurs avec l'adjonction d'une cabine, avant d'être restaurés.

«*Frelon* », une troisième unité, serait également issu de cette série sans qu'on en ait encore la preuve formelle.

Dans la classe des 3 tx, une unité ancienne navigue encore, la *Calypso* dessinée par Guédon en 1911. Son port d'attache est Messery, sur la côte savoyarde.

«*Briseis*» lancée par Costaguta en 1910 en même temps que *Hellé II* est actuellement au sec et son état nécessiterait une restauration complète et soignée.

Phoebus ex Poil de Carotte de Godinet, lancé en 1904 et désarmé en 83, devait être restauré par l'Association Patrimoine du Léman. L'état critique des rares pièces de charpente qui devaient être conservées de l'original a conduit cette association à en construire une réplique, *Phoebus II*, qui navigue désormais depuis son mouillage du creux de Genthod.

Annexe 2

Eugène Corte, 1874-1964

Eugène Corte, le commanditaire du 2 tx *Calliope*, est un architecte qui a laissé de remarquables immeubles dans le patrimoine genevois.

En 1903 à la Rue des Vollandes 13-15, il construit un très bel immeuble aux façades peintes de motifs floraux et aux balcons en fer ouvragé.

En 1904-1906, au 39 Quai Wilson, l'immeuble « Beau-Site », un palais d'habitation « d'architecture fastueuse à réminiscence baroque combinant loggia à colonnettes, balcons en corbeille et pignons ».



En 1912, un ensemble résidentiel remarquable au 27-31 Quai du Mont-Blanc. L'opération est d'envergure ! Corte père, entrepreneur, avait déjà réalisé les immeubles 23-25. Son fils poursuit le développement du quartier en construisant « Riant-Cour », « Beau-Regard » et « Haute-Vue », « ...oeuvre de maturité et point d'orgue d'une fulgurante ascension sociale. Architecte de talent doublé d'un promoteur avisé, Corte se surpasse ici. Afin de mener à bien son projet, il crée en 1910 trois sociétés anonymes, une par immeuble, dont il

occupe à lui seul l'unique siège d'administrateur en assumant la présidence.... ». Cf Leila El –Wakil .



Né en 1874, Eugène Corte adhère à la Société Nautique de Genève en 1897. En 1899, il possède une péniche à deux rameurs à bancs fixes et à clin nommée *Nini* .

En 1901, il partage avec Armand Martin une péniche de chasse à trois rameurs. *Miss Helyet*. Elle est à clin et à bancs à coulisse. Il arme « également *Yol* un canot à gréement volant construit chez Pouly en 1889.

Il possède, avec messieurs Martin et Neubert, le 2 tx *Sarina* de 1893 et avec A. Martin seulement, le sloop de 2tx *Cyrano*, un bulb keel équipé d'une voilure de 59,80 m² pour un tirant d'eau de 1,40 m., lancé par Charles Picker en cette année 1901.

En 1902, Martin et Corte naviguent à bord d'un nouveau 2 tx. de Ch.Picker qui se nomme *Sylphe*.

Corte a également un bateau à gréement volant de chez Pouly qui s'appelle *Cyprice* (peut-être *Yol* qui a changé de nom).

De 1903 à 1905, Corte et Martin s'offrent le prestigieux *Tanit* , 5 tx. dessiné par Godinet et construit en 1896.

On retrouve Eugène Corte à la barre du fameux *Titania* , puis, l'année suivante, à bord de *Calliope* .

Malgré ses succès immédiats et sa victoire de la saison 1909, *Calliope* est vendue à Pictet de Rochemont pour sa seconde saison.

En 1914, Corte se retrouve propriétaire d'*Aigrette* , un 6m.50 de l'architecte français Quernel. Il possédera plusieurs 6m.50 avant de naviguer dans la série des 6m., dont il possédera trois unités.

Parallèlement à sa passion de la régate, E. Corte s'intéresse également à l'aviation. Il est en bonne compagnie parmi les pionniers de ce nouveau sport puisqu'on compte ses amis navigateurs, Maurice Pictet de Rochemont, Maurice Duval, Armand Martin, Léopold Eynard dans les membres fondateurs du CSA, le Club Suisse d'Aviation. Eugène Corte décède en décembre 1964.

Sources: Leila El-Wakil, notes biographiques sur E. Corte. Annuaire SNG.