



## MOONBEAM OF FIFE - HISTOIRE

# 1903

Pour comprendre comment Moonbeam III est devenu mythique, il faut se replonger en Angleterre à la fin du XIX e siècle lorsque, d'outils de travail, les bateaux à voile sont devenus des objets de passion et de compétition et qu'est apparu l'art de la plaisance. Les Anglais sont les premiers à se regrouper au sein d'associations pour échanger et pratiquer la voile pour le plaisir. C'est à Londres, sur la Tamise, que l'on trouve le plus ancien club nautique, le Royal Thames Yacht Club (RTYC) créée en 1775. La chute de Napoléon Bonaparte laisse le champ libre au royaume de la reine Victoria pour marquer le monde de son emprise commerciale. Dans ce climat en pleine effervescence, les premiers voiliers commandés par des amateurs fortunés voient le jour. L'ère du yachting a commencé...

Outre-Atlantique, les chantiers navals américains sont en plein essor grâce aux lancements des clippers qui transportent l'or, le thé, la soie ou encore le coton. Ils proposent de se confronter sportivement aux Anglais dans une régates. Le célèbre Royal Yacht Squadron (RYS) fondé à Cowes en 1815 relève le défi. Ainsi naîtra la légendaire America's Cup. La goélette America traverse donc l'Atlantique en 1851 en direction de la Manche, sous l'impulsion de John Cox Stevens du New York Yacht Club. Victorieuse de ce premier affrontement, elle donnera son nom à la coupe remportée, qui deviendra le plus prestigieux défi entre voiliers. Aujourd'hui encore, l'Ile de Wight demeure « The place to be » pour les « gentleman sailors ».

Les grands navires marchands aux surfaces de voile démesurées se livrent un contre-la-montre à la merci des océans. Parce qu'ils doivent battre la concurrence et rejoindre par tout temps les navires de commerce à l'entrée des ports pour les aider à manœuvrer, les bateaux-pilotes vont indirectement contribuer à développer la plaisance. Les architectes, désireux de concevoir des unités aussi solides que rapides, vont imaginer un grand nombre de voiliers d'une grande élégance qui s'inspirent des meilleurs participants à la Coupe de l'America, et demeurent mythiques aujourd'hui encore.

À la suite du « deed of gift » qui règlemente le fameux challenge, arrive la nouvelle jauge internationale en 1907 qui fixe les règles du jeu pour les bateaux de régates.





# MOONBEAM

OF FIFE

1903

Elle détermine des handicaps très précis, fruits de savants calculs intégrant la longueur de flottaison, la surface de voile en fonction des yachts. Cette nouvelle réglementation contribue à faire évoluer la conception des bateaux. La construction de yachts bat son plein, et la créativité de concepteurs de génie est à son apogée.

## MOONBEAM III : ARCHITECTE ET PREMIER PROPRIÉTAIRE

C'est dans ce climat d'effervescence que l'architecte William Fife va marquer le monde de la plaisance de son génie inégalé. Dans un petit village de la côte ouest de l'Écosse, à Fairlie, sur la rivière Clyde, déjà près de 400 voiliers ont été mis à l'eau depuis 1858 par le chantier familial Fife. Il jouit d'une réputation unanime et devient la référence pour les amateurs éclairés.

À la fin du XIXe siècle, l'avocat londonien Charles Plumtre Johnson, fils du médecin personnel de la Reine, s'installe à Glasgow pour goûter aux plaisirs de la navigation. Membre éminent du RYS et du RTYC, il acquiert d'abord Moonbeam, dessiné et construit par Fife Senior en 1858. Ce yacht de 25 tonnes présente des lignes similaires à celles des bateaux-pilotes, avec une étrave étroite, un grand bout dehors et un pavois assez haut, à l'image de Partridge conçu par Charles Nicholson en 1885. Après six ans de nombreuses navigations, M. Johnson sollicite Frederick Sheperd pour se faire construire un nouveau yacht : Moonbeam II, un cotre de 17,78 m de longueur au pont. Mais au bout d'une saison déjà, le propriétaire rêve d'un voilier moderne et rapide, répondant à la nouvelle jauge du Royal Ocean Racing Club. Il s'adresse à William Fife, troisième du nom, qui est aux rênes de l'entreprise de ses aïeux depuis 1886.

Ainsi naît en 1903, Moonbeam III, qui allie puissance et maniabilité. Gréé en yawl aurique, il est d'une élégance rare : 4,70 m de maître bau pour une longueur de 30,00 m, pont dégagé, grande voile, intérieurs edwardiens d'acajou flammé et cuir capitonné. Il est « l'un des plus beaux fast-cruisers de Monsieur Fife » selon Dixon Kemp qui publie ses plans dans l'édition 1904 du Manual of Yacht and Boat Sailing. On l'appelle à l'époque Moonbeam of Fife, pour ne pas le confondre avec celui de l'architecte Sheperd. C'est le premier d'une série de yawls auriques qui comprend notamment Valdora, White Heather et Rosamond, contre lesquels il régatera souvent.

Sir Johnson, emporté par la compétitivité et la grâce de sa nouvelle monture, racée et rapide, parcourt près de 5 000 milles en très peu de temps. La première saison de régates est un succès et comble le propriétaire. À ses 60 ans, il sollicite de nouveau le chantier Fife pour élaborer un yacht encore plus grand, Moonbeam IV.

## MOONBEAM - AU XXe SIÈCLE

Moonbeam III connaîtra plusieurs propriétaires mais navigue moins, du fait de la première et de la seconde guerre mondiale. Fernand Maroni, industriel parisien, le deuxième





# MOONBEAM

— OF FIFE —

1903

propriétaire en 1920, le renomme Eblis et lui fait changer de port d'attache : Brest, puis Cannes où il remporte la course-croisière de Méditerranée en 1927 et 1928. Il passe ensuite entre les mains de Raymond Philippe au début des années 1930, puis de Félix Amiot, pionnier de l'aviation, qui en fait l'acquisition en 1947 et le ramène à Cherbourg.

## RENAISSANCE

En France, la plaisance à voile bénéficie d'un nouveau souffle au début des années 1960 grâce à un seul homme, ou presque, Éric Tabarly.

Sa perpétuelle recherche d'optimisation et d'innovation inaugure une nouvelle ère, celle des records océaniques. Cette période verra l'apparition de défis extrêmes avec le large, les yachtmen laissant dorénavant place aux skippers aventuriers.

Tout au long de sa carrière, comme un clin d'œil aux racines de son sport favori, Éric Tabarly gardera un attachement particulier pour Pen Duick, un plan Fife hérité de son père, un cotre aurique comme Moonbeam III, en plus petites dimensions. Dès lors, on ne pourra plus jamais dissocier le skipper le plus exigeant de sa génération de son yacht classique.

En 1971, Mme Anthony rachète Eblis (alias Moonbeam III), le restaure et le convoie en Grèce en 1974 pour proposer des croisières. Il faut attendre 1979, après un voyage en cargo financé par son nouvel acquéreur, le docteur John Poncia, pour que le bateau bénéficie d'une restauration complète. En 1988, le chantier Southampton Camper & Nicholson, supervisé par John Sharp, lui redonne du mordant, l'adapte aux nouvelles normes de sécurité et lui offre un gréement de cotre qui lui confère une nouvelle élégance très harmonieuse.

Un an après, ayant retrouvé son nom d'origine, il est vendu aux enchères par Sotheby's à un propriétaire norvégien, puis à un armateur français, membre du Yacht Club de France, qui le base à Saint Tropez, où il est entretenu dans les meilleures conditions et le respect de la tradition. Moonbeam III va à nouveau vivre des heures glorieuses, manœuvré par des équipages affûtés et passionnés.

En 1998, le Yacht Club de Monaco, qui jouit d'une grande tradition maritime, réanime son esprit de compétition, et organise des défis entre Tuiga, le plan Fife du Prince Albert II de Monaco, et Moonbeam III, alors affrété par le Yacht Club de France. Le défi sera ensuite couru lors de la régates de liaison entre Cannes et Saint Tropez.

## MOONBEAM III - AUJOURD'HUI

L'élégant cotre aurique commence une nouvelle vie en Méditerranée et participe aux régates de voiliers traditionnelles à Saint Tropez, Monaco, Cannes, Antibes, Porquerolles, Imperia, Marseille, Barcelone...Il retrouve ses adversaires du début du siècle et inscrit





# MOONBEAM

— OF FIFE —

1903

souvent son nom sur des trophées salés. Il participe aux 100 ans de Pen Duick à Bénodet en 1998, au Jubilé de l'America's Cup à Cowes en 2001, et à la Fife Regatta à Fairlie en 2008.

En 2003, Moonbeam III célèbre son centenaire en organisant une régata « entre amis », sur invitation, à Porquerolles. Onze bateaux viendront s'associer à la fête, dans un bel esprit de convivialité qui perdure toujours aujourd'hui. Depuis est née la Porquerolles Classiques, qui réunit plus de trente voiliers tous les ans en juin. Entre deux saisons de navigations, il bénéficie d'un entretien soigné, dans le plus grand respect de la tradition des yachts classiques.

En 2005 le bateau a été entièrement restauré au célèbre chantier naval Bootswerft Fairlie Restoration à Hamble et les intérieurs ont été soumis à une vaste restauration.

Dix ans plus tard, il a toujours fière allure et demeure une figure emblématique des régates classiques. Son palmarès illustre ses qualités de racer : en 2015, il remporte les Voiles de St. Tropez et la Puig Regatta à Barcelone, et termine deuxième aux Régates Royales à Cannes ainsi qu'à la « Monaco Classic Week » et troisième à la Vela Vlassica de Mahon ».

En 2016 le Moonbeam III a de nouveau changé de propriétaire. Depuis un négociant hambourgeois et passionné de voile en est l'heureux propriétaire. Son port d'attache reste Saint Tropez.

L'année 2016, le Moonbeam III a également remporté la Puig Regatta à Barcelone et a été deuxième aux Voiles de Saint-Tropez, ainsi qu'à la Vela Classica de Mahon et à la Vele d'Epoca di Imperia.

Un dragon en guise de signature, Moonbeam III, plan Fife numéro 491, numéro de voile 88, est un monstre de finesse. Coque en bois, voile aurique, flèche majestueux, bôme interminable, trois voiles d'avant, bout-dehors remarquable, pont dégagé, franc-bord ajusté, poupe effilée, barre à roue inclinée, intérieur luxueux...

Demandez à un amoureux des voiliers classiques les bateaux qu'il préfère et il y a de fortes chances que Moonbeam III apparaisse en tête de liste.

Tout est parfait sur ce bateau pur, marin, séduisant, emblématique : le dessin de carène, le gréement simple et puissant, les matériaux nobles, son histoire, ses performances et jusqu'à son nom qui pourrait apparaître sur un disque de jazz. Mais entendez un jazz celtique évidemment !

Une œuvre d'art vivante qui continue de fasciner autant les connaisseurs que les néophytes, et promet des aventures inoubliables !

