

RÉGATES A LA VOILE A NEUVILLE

Jeudi 15 Août, à 2 heures

PROGRAMME OFFICIEL

YACHTS ENGAGÉS - Première Série

VOILIER	PROPRIÉTAIRE	PAVILLONS ET COULEURS	CAPITAINE	ÉQUIPAGE	CONSTRUCTEUR	DATE DE CONSTRUCTION	Longueur, tonnage, surface de voilure, et tirant d'eau.	OBSERVATIONS
Laissez-dire	A. RAYMOND-BENOIT, à Curis (Rhône), Villa des Régates	Pavillon à rayure noire et blanche horizontale avec étoile rouge au chef.	G. Buisson.	Genest.	Lacrique, à Charenton-le-P.	1891	L.: 6 m. 75 T.: 1 m. 60 S.V.: 60 m. 21 Beau.: 2.12.	Clipper (pont) gréé en houari, avec dérive nouveau modèle de l'ingénieur A. Raymond-Benoit, de Curis (Rhône).
Marsa	GABRIEL VOÏSIN, à Villevert-Albigny (Rhône).	Pavillon du Cercle, chevron rouge sur fond blanc et au chef avec cocarde blanche et rouge.	Le même.	M. Many.	Voisin frères, à Villevert-Albigny (Rhône).	1901	L.: 4 m. 11. T.: 0 m. 27. S.V.: 0 m. 55 Beau.: 2 m. 01.	Centerbord-bout (pont) gréé en houari, à quille plombée fixe, forme cuillère, construit, en 25 jours, par MM. Voisin (frères) de Villevert-Albigny (Rhône).
Robinson	ZIPFEL Ch. ET FILS.	Pavillon coupé en diagonale, chef rayé, blanc et bleu et en bordure fond rouge.	Zipfel père.	Zipfel fils.	Vauthélet, Paris.	1890	L.: 5 m. 50. T.: 2 m. 5. S.V.: 0 m. 45. Beau.: 1 m. 60.	Canot non gréé avec forgue, gréé en houari, quille fixe bateau mixte à la voile et à l'aviron.

Deuxième Série

VOILIER	PROPRIÉTAIRE	PAVILLONS ET COULEURS	CAPITAINE	ÉQUIPAGE	CONSTRUCTEUR	DATE DE SA CONSTRUCTION	Longueur, tonnage, surface de voilure, et tirant d'eau.	OBSERVATIONS
Margot.	G. BUISSON à Lyon.	Pavillon du Cercle des Voiliers de la Saône et nationale tricolore.	Sudan.	Le même, seul.	Rivet, quai de Cuire-les-Lyon	1894	L.: 3 m. 50. T.: 1 m. 15. S.V.: 15 m. 50. T.E.: 0 m. 50. Beau.: 1 m. 52.	Océan (pont) gréé en houari, à quille fixe, plombée.
Partons.	CHABALLET, à Lyon.	Pavillon en diagonale au chef blanc, avec étoile rouge et à la chuterouge.	Le même.	Seul.	Vial à Lyon.	1896	L.: 5 m. 50. T.: 1 m. 14. S.V.: 0 m. 40. Beau.: 1 m. 60.	Canot (non ponté) à 1/2 quille, bateau mixte à l'aviron et à la voile; gréé en boursat, sans foc.
Bébé.	J. BOIRAYON, à Lyon.	Pavillon rayé horizontalement rouge et noir du Club Nautique de Lyon.	E. Raymond-Benoit.	Seul.	J. Leclerc à Rouen.	1897	L.: 4 m. 83. T.: 1 m. 11. S.V.: 11 m. 50. T.E.: 0. 25.	Norvégienne (1/2 ponté à l'avant); gréé en houari avec foc à quille fixe; bateau mixte nouveau modèle en forme de cuillère à la voile et à l'aviron.
Lisette.	A. ORIEZ.	Pavillon américain.	F. Raymond-Benoit.	Seul.	A. Pelfresse père à Rouen.	1901	L.: 5 m. T.: 1 m. 11. S.V.: 11 m. 50. T.E.: 0 m. 55. Beau.: 1 m. 54.	Norvégienne (1/2 ponté à l'avant); gréé en houari, avec foc à quille fixe; bateau mixte nouveau modèle en forme de cuillère à la voile et à l'aviron.
Robinson.	ZIPFEL Ch. ET FILS.	Pavillon coupé en diagonale, chef rayé blanc et en bordure, fond rouge.	Zipfel fils.	Zipfel père.	Vauthélet, Paris.	1890	L.: 5 m. 50. T.: 2 m. 5. S.V.: 11 m. 45. T.E.: 0 m. 40. Beau.: 1 m. 60.	Canot, non ponté, gréé pour la 2 ^e série, en voile latine, sans foc quille fixe, bateau à voile et à l'aviron. Pavillon, comme pour la 1 ^{re} série.

RÉGATES A LA VOILE à Villevert-Neuville

Nous donnons ci-contre le Programme officiel ainsi que les règlements de courses des Régates à la voile qui auront lieu demain dans le bassin de Villevert, pour la première fois à Lyon.

ORDRE DES COURSES ET PROGRAMME

a) - A 2 heures. Départ des voiliers de première série pour bateaux pontés, ou non, avec ou sans dérives; allégeances et rendements de temps comptés suivant leur tonnage d'après le même règlement de 1892. Premier, second et troisième prix, comme pour la première série. Entrée 10 fr., rendus aux embarcations ayant effectué le parcours de 2.200 mètres, comportant deux virages, suivant le règlement de course du Cercle et avant le coucher du soleil à 7 h. 43' du soir le 15 août 1901.

A 3 heures. - Départ des voiliers de la 2^e série pour tous bateaux mixtes de plaisance pontés ou non, avec ou sans dérive (n'ayant jamais pris part à des courses à voile contre des bateaux de la 1^{re} série) allégeances et rendements de temps, comptés suivant leur tonnage, d'après le même règlement de 1892. Premier, second et troisième prix, comme pour la première série. Entrée 10 fr., rendus aux embarcations ayant effectué le parcours de 2.200 mètres, comportant deux virages, suivant le règlement de course du Cercle et avant le coucher du soleil.

Prix du Ministre de la Marine. - Une jumelle marine sera attribuée au yacht de l'une ou l'autre des séries ayant effectué le parcours dans le moins de temps effectif (sans tenir compte de l'allégeance et du tonnage).

La course de Steam-Yachts de plaisance que nous avons annoncée en publiant l'avant-programme, n'aura pas lieu, cette épreuve n'ayant pas réuni un nombre d'engagements.

A 7 heures du soir. - Banquet dans les salons du Cercle, villa des Régates. Illuminations. - Prix du banquet: 2.50 (vin non compris). - Prière de s'inscrire avant 5 h. 12 au plus tard.

A 8 heures 1/2. - Distribution des prix. - A 9 heures. - Grande fête vénitienne.

Nota. - Adresser les inscriptions au président du Cercle des Voiliers de la Saône, villa des Régates, à Curis (Rhône), jusqu'au lundi 12 août 1901.

Nos pronostics. - Dans la 1^{re} série, suivant l'état du vent et par bonne brise, nos préférences vont à Marsa, (étant compté le rendement de temps); par légère brise et fort vent; Laissez-Dire et Robinson, en cas de vent sud; sans plus de chances.

Dans la 2^e série, la lutte se passera entre les norvégiennes, notamment Lisette aura du succès, par bonne brise et fort vent; Margot, par brise légère, et Robinson, par vent sud.

Comme nous l'avons annoncé, M. le ministre de la Marine, qui porte un vif intérêt à cette société et aux voiliers de la Saône et du Sud-Est, s'est empressé d'offrir au bateau le plus vite (sans distinction de tonnage), temps réel, une magnifique jumelle marine. Nous publierons le compte-rendu complet du résultat des courses à la voile et de la fête nautique vénitienne du soir (la chasse à courir du cygne).

RÈGLEMENT DES COURSES Voiliers

a). Départ et arrivée. - Les voiliers de chaque série devront porter à la grande voile, un numéro d'ordre, à cheval sur la chute, suivant leur tonnage (le plus fort avec le n° 1 et ainsi de suite). Ils arboreront le pavillon ou la flamme du propriétaire du yacht, et devront se rendre à leur bouée de départ, une demi-heure au moins avant l'heure réglementaire.

- A 1 h. 3/4, le signal du départ sera donné par deux coups de feu; le premier appuyant un pavillon à damier bleu et blanc, qui sera hissé à terre, au sommet du mât de la tribune du jury et servant de garde à vous pour la première série; et le deuxième tiré 15 minutes après, soit à 2 heures précises, ordonnant le départ. Le rendement de temps sera compté à partir de ce moment et chronométré spécialement pour chaque série. Les retardataires ne pourront se plaindre de leur retard.

- Dans chaque série, le yacht dont le numéro sera le plus fort se placera à la bouée de départ ou piquet le plus éloigné du pied du vent et les

autres suivant leur ordre, en se rapprochant du vent.

- Le départ sera effectué par tous les voiliers, vent devant, foc aménagé et grande voile hissée. Au moment du signal donné par le starter, abissant un pavillon rouge, précédé des mots Attention! Parlez! suivis d'une détonation d'arme à feu et appuyés du jury par une détonation d'artillerie ou d'une bombe, les voiliers partiront alors leur foc, lâcheront leur amarre et pousseront à pousser d'un seul coup de gaffe.

- En cas de faux départ, le starter agitera son pavillon et le pavillon à damier bleu et blanc du jury sera amené et les voiliers devront reprendre leur place à leur bouée de départ. Un nouveau signal du starter sera donné comme ci-dessus. Le temps du parcours réglementaire le damier bleu et blanc sera maintenu hissé et, à 7 h. 13 du soir, au plus tard, il sera amené, indiquant la fin des courses et appuyé par trois détonations successives. A ce signal, les bateaux de toutes séries: voiliers et steam-yachts, devront aborder au jury. Les bateaux qui n'auraient pas effectué le parcours indiqué, ne seront pas classés et n'auront pas droit aux prix.

En cours de route

b). Virages. - Les voiliers seront tenus de virer à chaque bouée suivant l'indication du plan et dont le sens est orienté par une flèche.

c). Plus près tribord amure. - Largeur. - Vent du même bord. - Les bateaux à voile naviguant au plus près devront éviter leur concurrent. Ceux amurés babord-amure devront céder le passage à ceux naviguant au plus près et qui reçoivent le vent par tribord. Le yacht qui court large doit s'écarter de celui qui navigue au plus près. Si deux yachts courent large, ayant tous deux le vent du même bord, celui qui est du vent doit s'écarter de la route de celui qui est sous le vent.

d). Vent arrière. - Les bateaux naviguant vent-arrière, munis de leur spinaker ou de toute autre voile de fortune, bien parés pour recevoir le vent grand large ou arrière, ne se dérangeront pas de leur ligne de course et de cap obligatoires, et les autres, quelle que soit leur amure, devront leur céder le passage.

e). Lofers. - Tout yacht a le droit de lofer pour empêcher un autre yacht de lui passer au vent,

tant que celui-ci n'est pas engagé sous le premier; mais il ne doit jamais arriver pour l'empêcher de passer sous son vent.

f). Yacht engagé. - Un yacht est considéré comme engagé sur un autre, lorsque son extrémité avant est à la hauteur de l'extrémité arrière de celui qui le précède. Le mot extrémité s'applique aussi bien aux éparés qu'aux coques. - Ces prescriptions ne comportent d'exceptions que pres de terre, d'un obstacle quelconque ou au virage des bouées.

g). Masqué. - Nul ne peut se plaindre d'être masqué par son concurrent qui le double au vent.

Manœuvre pour dépasser un yacht. - Toutefois, un yacht qui en dépasse un autre, quelle que soit son allure, doit manœuvrer de façon à ne pas obliger celui qui marche moins vite à changer de route.

Terre, obstacles. - Si le premier yacht serre de près la terre ou un obstacle quelconque, celui qui le suit ne peut s'engager entre lui et l'obstacle qu'à ses risques et périls.

Bord à bord. - Lorsque deux yachts courant bord à bord arrivent près de terre ou d'un obstacle quelconque, celui qui est au large doit virer assez à temps pour ne pas gêner le virage de son concurrent.

Virage requis. - Changement d'amure et manœuvres imposés. - En tous cas, il doit virer aussitôt qu'il en est requis; mais alors, celui qui est sous le vent est obligé de changer d'amure en même temps que le yacht auquel cette manœuvre est imposée.

Vent arrière, large. - Conditions de route et de cap. - Au vent arrière, ou au large, le yacht qui est en avant est libre de sa route, à la condition que son changement de cap n'oblige pas celui qui le suit à changer de route, pour éviter un abordage.

h). Bouées. - Virage du premier et du second. - Hors de course. - Deux yachts se présentant ensemble à une bouée de virage, celui qui en est le plus rapproché vire le premier et le second ne peut virer entré le premier et la bouée qu'à ses risques et périls, et s'il touche celui-ci, il est hors de course.

i). Virages dans le sens du parcours. - Virage en 8, sous conditions. - Les bouées doivent être virées suivant le sens indiqué au plan du parcours et vent devant. Toutefois il est permis de décrire un 8 au delà du parcours et en dehors de la bouée; mais à la condition de ne gêner aucun concurrent qui précède ou qui suit.

Virages de yachts sous des amures différentes. - Ensemble aux bouées. - Lorsque plusieurs yachts se présentent ensemble au virage sous des amures différentes, ceux qui courent sous les amures dans lesquelles doit se continuer le parcours, virent les premiers. Les autres doivent manœuvrer pour passer derrière.

Règle non applicable aux virages, vent arrière. - Cette règle n'est pas applicable au cas où les yachts se présentent à la bouée, vent arrière, sous des amures différentes, ils peuvent alors trébucher afin de virer suivant le plan du parcours.

Les bouées non touchées. - Toutes les bouées doivent être virées sans être touchées ni par le bateau, ni par les épaves ou cordages.

Touche par suite d'abordage. - Mise hors de course. - Tout yacht qui touche une bouée par suite de l'abordage d'un concurrent, la mise hors de course s'applique à ce dernier.

Nature des bouées. - Elles ne peuvent être touchées. - Les bouées seront munies de flotteurs ancrés et surmontés de pavillons de différentes couleurs indiqués au plan du parcours; les lampes et pavillon ou tous corps de la bouée ne peuvent être touchés sous peine d'être mis hors de course et de se voir privé du remboursement de l'entrée. En outre le Comité peut mettre hors concours, temporairement ou définitivement, tout concurrent qui ne se conforme pas aux règlements de la société et aux injonctions des commissaires des courses.

Entrées. - Remises de régates. - Les entrées ne seront remboursées qu'aux yachts ayant effectué régulièrement le parcours; suivant le plan qui leur aura été remis par le commissaire des courses et le règlement indiqué ci-contre. Toutefois, ce commissaire, après des incidents de courses, peut, au dernier moment et avant le départ, modifier la longueur du parcours; il doit, à ce sujet, donner à chaque voilier ou steam-yacht, des instructions écrites, et même (en cas de mauvais temps, pouvant faire courir le danger aux concurrents) il peut remettre la ou les courses, qui alors seraient renvoyées d'office ou remises aux mêmes heures le dimanche suivant.

Danger. - Signal de suspension des courses. - En cas de course commencée, ou dans un cas de danger imminent le pavillon, damier bleu et blanc sera amené avant l'heure de fermeture des courses (7 h. 43) et sera appuyé de trois coups de canon successifs de minute en minute.

Chavirage. - Responsabilité d'avaries. - Exclusions. - Tout yacht ayant chaviré, ou qui aura causé des avaries à un concurrent en sera responsable pécuniairement et, en cas de non satisfaction, ne pourra prendre part à de nouvelles régates. Et le Comité du Cercle pourra en aviser l'Union des Yachts, français ou étrangers par la voie de la presse.

Interdiction de naviguer autrement qu'avec la voile. - Le parcours ne peut s'effectuer qu'à l'aide de la voile seule; pour les voiliers, tout propulseur étranger est rigoureusement interdit et prohibé. On ne peut se servir ni de gaffes, ni d'avirons pour aider la manœuvre, ni goéliers avec le gouvernail.

Mouillage d'un ancre. - Toutefois, en cas de calme plat, en course, on peut mouiller une

ancre à condition de la reprendre à bord avant de continuer le parcours et il en sera de même en cas de mise à la cape ou de danger.

Conditions de lest mobile et contrepoids à la voile interdits. - Il est permis de modifier les conditions de lest des embarcations à quille ou à dérive pendant la course; mais on ne doit pas faire usage d'échelles ou d'autres moyens analogues destinés à faire contrepoids à la voile, parce qu'ils sont considérés dangereux.

Modifications d'équipage de route. - Cas de danger. - Il est interdit de monter à bord d'un bateau ou de le quitter pendant la course; à moins que ce ne soit pour opérer un sauvetage d'une personne tombée à l'eau.

Echouage et renflouage. - S'il s'agit d'un échouage, l'équipage peut travailler au renflouage; mais il doit revenir à bord aussitôt que le bateau reprend la course.

f). Arrivées. - Ligne de pontage. - L'arrivée se fera en face la tribune du jury. Les yachts sont considérés comme arrivés, quand leur étrave à la ligne de flottaison, a dépassé la ligne de pontage.

Allégeances. - Calculs. - Classements. - Prix. - A ce moment, les heures de temps du parcours de chaque yacht sont comptées au chronomètre, par le président du jury et un assesseur, et le calcul des allégeances sera établi en temps comptés sur celui réel, pour indiquer la place respective des yachts classés et les prix auxquels ils auront droit.

Tonnage et réclamations. - Le tonnage obtenu par les cotes de longueur et de largeur qui auront été fournies par les propriétaires de yachts et qui seraient reconnues inexactes, suivant la réclamation déposée par un concurrent, pourra rétablir la mise hors de course, dans le cas où un yacht est mis hors de course, les yachts arrivés après lui montent d'un rang.

Réclamations. - Signal en cours de route. - Tout yacht en course qui a une réclamation à adresser doit placer son pavillon ou guidon à demi-hissé à sa corne ou vergue de grande voile (côté de la chute), il doit déposer une réclamation écrite, au plus tard demi-heure après la clôture des courses, sous peine de forclusion.

m). Inscriptions. - Conditions pour toutes les courses, voiliers et vapeurs ou de yachts et steam-yachts, seront adressées au président du Cercle des Voiliers de la Saône, au siège social, villa des Régates Curis (Rhône), avant midi, cinq jours avant au moins avant celui fixé pour la régates avec les indications de tonnage réclamées, le nom du yacht et sa date de construction, le nom du constructeur de la série, le nom du propriétaire ou remplaçant et couleurs du pavillon du propriétaire du yacht.

n). Montant à verser lors de l'inscription. - Enfin chaque inscription doit contenir le montant des entrées sous peine de n'être pas prise en considération.

Une inscription tardive entraîne de droit l'acquisition des entrées à la Société organisatrice des Courses.

(N). Allégeance. - L'allégeance est calculée suivant le tableau publié par la Yacht-Racing Association en 1885 et adopté par les Sociétés nautique de Genève, de Chalons-sur-Saône et du Cercle des Voiliers et Avirons de la Saône.

o). Adhésion au règlement. - Le règlement spécial des régates à voile et à vapeur sera seul appliqué d'après les statuts et règlements des courses du Cercle des Voiliers et Avirons de la Saône (publication et édition de 1888). Par leur inscription les yachts s'engagent en tous points à respecter les décisions du jury et des commissaires des courses sans appel, ni attaquer la société organisatrice sous une forme quelconque.

Pavois de fêtes des lauréats arrivés premiers. - A l'arrivée, le premier yacht primé aura la faculté d'arborer le grand pavois (même condition est de droit pour le yacht ayant gagné le premier prix de chaque série (représenté habituellement par la série de 30/45 du code international de la marine pour bateaux jaugeant de 5 à 10 tonneaux (jauge de douane).

Observations générales. - Les steam-yachts ainsi que les yachts à voile, devront suivre les instructions du règlement et des courses (voile et moteurs), qui leur sont commues, et de même pour la fête vénitienne (y); des commissaires, au jury, ont avant les courses, au siège du Cercle, leur donneront des renseignements complémentaires sur leur demande.

Y). Fête Vénitienne. - Tout yacht ou steam-yacht s'étant fait inscrire régulièrement pour les courses, devra prendre part aux fêtes vénitennes organisées par le Cercle des Voiliers et Avirons de la Saône.

A l'heure indiquée au programme, les bateaux devront être illuminés et suivre les instructions qui leur auront été données par écrit par les commissaires de la fête vénitienne.

Cette fête de nuit ne pourra excéder deux heures et devra avoir lieu entre 8 h. 1/2 et 10 h. 1/2 du soir. En cas de mauvais temps, elle pourra être remise ou suspendue.

uz). Arrêté préfectoral d'occupation de la voie fluviale. - Règlement. - Un arrêté préfectoral sera demandé aux autorités compétentes, pour l'occupation temporaire de la voie fluviale, afin d'assurer l'exécution stricte du programme des fêtes sportives et d'éviter tous accidents et régates. Les lois et règlements en vigueur pour la voie fluviale, canaux, rivières, fleuves et lacs, seront rigoureusement appliqués.

A ce sujet, nous recommandons aux bateliers, mariniers, ou à toutes personnes ne faisant pas partie des fêtes nautiques, les prescriptions en usage.

Eclairage par l'ACÉTYLÈNE

Pour Villes, Communes, Châteaux, Usines, Magasins, Usine et Magasin: 22, rue Croix-Jordan, LYON. Fonctionnement parfait garanti. Références de 1^{er} ordre, titres, pas de surveillance, manipulation facile presque nulle. Appareils pour Tramways, Automobiles, Vélo-

APPAREIL F. MONIN breveté S.G.D.G.