

# Histoire de la voile à Nyon

Richard Seiler, Gaston Nicole, David Lugeon

Avec la collaboration de Carinne Bertola et de Elisabeth Bourban-Mayor

Avant-propos de Bernard Schenk

Publiée à l'occasion du double anniversaire des 50 ans du Cercle de la Voile de Nyon et des 25 ans de l'ouverture du Club-House



En 1863, les bateaux de plaisance sont encore rares sur le lac. Ce cotre de passage au port de Nyon est la plus ancienne photographie connue d'un voilier à Nyon.

Photographie anonyme Coll. Musée du Léman

Conception graphique: Richard Seiler Edition: Société Nautique de Nyon

Août 2003

# **Sommaire**

Billet du Président	7	
Préface	8	1
Histoire de la voile à Nyon	10	
La première Société de Navigation de Nyon	11	
Le quartier de Rive en croissance	14	
Métamorphoses au XIX <sup>e</sup>	15	
Construction des quais	16	
Une grande fête lacustre	21	
Enfin un port	22	
L'arrivée d'un champion	29	
Une flotte de Snipes	30	
Un autre monde	32	
Naissance du CVNy	35	
L'entraînement et le goût de la voile	36	
Championnat suisse des Snipes	39	
Belle relève	40	
Grains et calmes plats	43	
Les expositions nautiques	44	
L'aventure de la grue	47	Avec le soutien
La formation au sein de l'école de voile	50	généreux de:
La longue histoire du «clubouze»	54	genered de.
Création de la SNN	59	
Les Topazes	64	
De la buvette au resto	65	ROMANDE ÉNERGIE
Petites histoires	66	1
Un bel anniversaire	68	
Le championnat suisse des Surprises de 1988	68	U NOVARTIS
Le Handicap Trophy de 1991	70	C. HOTAKITS
La grande parade	72	
La nouvelle SNNy	74	
Programme des régates	75	
L'avenir	78	MUSÉES SERVICE
Visions	80	DE LA CULTURE
Marques cardinales, historiques	81	
Liste des présidents et des membres d'honneurs	87	
Régatiers	88	Ducuidantia
Les sociétés du lac	89	Providentia
Remerciements	92	Assurances vie

# **Textes d'auteurs**

L'énigme du port de Nyon – Gilbert Rochat, 1991	19
Bains et baignades – Max-Marc Thomas, 1964	26
Règles et usages concernant l'étiquette navale, 1961	37
Tu n'es pas seul à l'ancre – Albert Ruchti, 1950	38
Confessions d'un enfant de Rive – Gaby Kocher, 1965	4
La Bise — André Guex, 1961	46
Un souvenir d'André Guex, 1963	49
Les débuts de l'école de voile – Lotti Bossert, 2002	53
Billet du président – Jean Froehlich, 1971	5
Discours inaugural – lacaues Darbre. 1978	62



Vue aérienne du port de plaisance de Nyon

Photo Michel Perret/La Côte

### Billet du Président

Naviguer, quelle belle école de vie!

Face aux éléments naturels: l'eau, le vent, le ciel, l'homme doit faire preuve d'une certaine humilité s'il veut réussir à maîtriser les forces de la nature.

Il a dû d'abord, grâce à son imagination, trouver le moyen de se déplacer sur l'eau en utilisant le vent. A force d'observation et de réflexion, la construction navale a évolué, au cours des siècles, pour que les voiliers deviennent de plus en plus performants. Cette évolution n'a pu se faire qu'en mettant en commun les forces vives de nombreux spécialistes de formations variées et venant d'horizons différents.

Cet esprit, il a fallu ensuite le développer au sein de l'équipage d'un bateau et apprendre la tolérance, l'humilité, la patience mais aussi la passion, la ténacité, la volonté.

Toutes ces qualités se sont trouvées réunies au sein du groupe qui, il y a 50 ans, créa notre société. Depuis lors, les personnes qui se sont investies dans notre association l'ont fait sans compter leur temps et avec beaucoup d'enthousiasme, défendant, par là même, les valeurs développées en pratiquant ce sport. Elles ont permis de porter haut les couleurs de notre Société. Sans elles, nous n'aurions pas le privilège et le plaisir de fêter notre 50° anniversaire. A toutes va notre gratitude.

Et que vive la Société Nautique de Nyon!

Bernard Schenk, président



## **Préface**

Cette publication coïncide avec le 25° anniversaire de l'inauguration du Club-House de la Société Nautique dans le port de plaisance de Nyon. La date de 2003 permet aussi de commémorer les 50 ans d'existence du Cercle de la Voile. Avec la parution de ce livre, il s'agit de créer un document qui retienne la mémoire collective du club. L'intention est de pouvoir s'adresser à tout habitant de Nyon, amoureux du lac, évoquant pour lui l'histoire des rives. Les jeunes et futurs navigateurs trouveront ici une source de renseignements qui leur permettra de se faire une idée des activités véliques de la ville de Nyon d'autrefois.

Le grand honneur revient à la flotte des Snipes, créée en 1951 et qui, deux ans plus tard, amena la fondation du Cercle de la Voile de Nyon (CVNy). Ces débuts marquants ont permis la naissance de la Société Nautique de Nyon (SNN) en 1975, qui construisit le Club-House en 1978. Depuis 1999, toutes les sociétés sont réunies sous une nouvelle appellation, SNNy, qui gère le restaurant, l'école de voile et les activités véliques.



Vue du port de plaisance de Nyon

Photo Michel Perret, La Côte 1991

L'idée de créer l'ouvrage retraçant l'histoire de la SNNy a germé dans l'esprit d'Elio Civitillo, premier président de la nouvelle SNNy, lors d'une séance de comité en hiver 2000, le double anniversaire étant déjà lancé.

Un comité de rédaction s'est mis au travail. Il a fallu se confronter aux nombreux documents des archives de Nyon, ceux de l'ancienne Société Nautique et du Cercle de la Voile. Grâce aux conseils de Madame Elisabeth Bourban-Mayor, archiviste communale, maints documents ont pu être rassemblés; elle nous a ouvert les manuscrits les plus anciens et nous a rendus attentifs aux rapports municipaux, journaux d'époque et livres fournissant des éclairages précieux.

Nous avons tiré de nombreuses informations lors de réunions avec les plus anciens de nos membres et en interrogeant les personnes ayant assumé des responsabilités au sein du club. Nombreux sont ceux qui, par le passé, ont décrit la vie de la société. Quelques textes ont été sélectionnés pour leur caractère documentaire ou leur qualité littéraire. Ils représentent ainsi un témoignage d'époque parcourant un demi-siècle de vie associative.

David Lugeon, jeune licencié en lettres, a fait son mémoire universitaire volumineux en mettant en lumière l'histoire du quartier de Rive à Nyon. Il a mis à disposition de la SNNy ses recherches très détaillées concernant l'aménagement des rives. Toute la partie historique une fois réunie a été soumise à Gaston Nicole, journaliste, qui l'a remodelée et unifiée, lui donnant sa forme définitive. Carinne Bertola, conservatrice du Musée du Léman, nous a fait profiter de sa grande connaissance du lac et a mis à disposition des documents précieux. Ses conseils lors de la construction de l'ouvrage ont été déterminants.

Le livre est achevé. Les premiers souvenirs du sport de la voile à Nyon sont moulés dans le temps. Aux futures générations d'écrire les nouvelles pages du développement d'un sport qui réunit pour le navigateur les compétences les plus diverses comme la présence d'esprit, la connaissance de la nature, la condition physique, l'habileté, la capacité de décision ainsi que le respect de l'esprit de camaraderie nécessaire à tout homme s'aventurant sur les larges étendues d'eau. L'histoire de la SNNy continue. Bon vent!



Richard Seiler

Nau dessinée par Aimé Dumoulin vers 1810.

# Histoire de la voile à Nyon

Nyon a attendu vraiment longtemps avant de se lancer dans le sport vélique. Genève a créé sa société nautique en 1872, Rolle en 1880, Morges en 1916, Vevey en 1918 et Lausanne en 1919. Le Cercle de la Voile de Nyon est né en 1953 seulement, devenant le 33ème club de l'Union suisse du yachting.

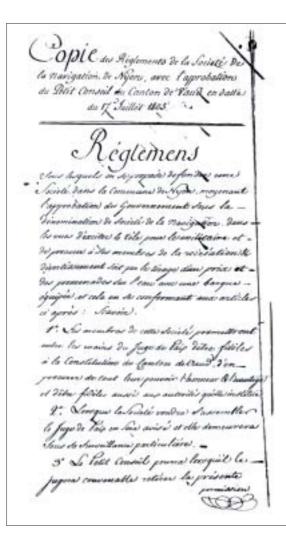
«Les Nyonnais ne trouveraient pas de l'eau au lac!» Nos plus vieux régatiers ont souvent entendu cette apostrophe quand ils naviguaient sous d'autres pavillons, faute d'un club nautique à Nyon.

Pourquoi Nyon aurait-elle été moins lacustre que Rolle, Morges, Lausanne ou Genève alors même que le Léman a léché les

jardins des maisons de Rive pendant des siècles? Les Nyonnais seraient-ils plus contemplatifs que barreurs? Du haut de la terrasse du Château – forts de leur expérience bimillénaire – aimeraient-ils surtout voir courir les risées sur le miroir lémanique et osciller au loin le point d'exclamation du jet d'eau genevois? Un Mont-Blanc rosissant sous les rayons du soleil couchant les émouvrait-il davantage qu'un coup de canon libérant 25 yachts entre deux bouées?

Que chacun coche sa réponse dans la case de son choix! Une chose est cependant tout à fait sûre: Nyon ne possédait point encore de port de plaisance quand ceux des villes voisines lançaient depuis longtemps leurs poignées de confettis blancs sur le bleu Léman; point encore de club vélique quand le Bol d'or avait déjà écrit les 14 premiers chapitres de sa saga.

Et pourtant, les Nyonnais ne craignaient pas l'eau. En 1885 s'était créée leur Société de sauvetage. A défaut de refuge portuaire, les marins d'ailleurs pouvaient trouver une rame secourable au large de la Cité du bon accueil. Le Cercle des nageurs s'est mis à l'eau en 1912, les petits pêcheurs se sont



Règlement de la Société de Navigation de Nyon, 1805 Société d'histoire de la Côte

regroupés en 1918, le Club de l'aviron est né en 1926 et un Kayak-Club est apparu en 1946.

En soufflant la poussière des archives, nous découvrons que les Nyonnais se sont lancés à l'eau bien plus tôt et qu'ils ont su profiter du lac pour se livrer à des activités militaro-ludiques.

Voile houari

#### La première Société de Navigation de Nyon

Une Société de la Navigation de Nyon, parfois baptisée société militaire, est fondée en 1805. Ses statuts, approuvés le 17 juillet à Lausanne, en définissent ainsi les objectifs, d'une manière un peu emberlificotée: «... exciter le zèle pour le militaire et procurer à ses membres de la récréation et divertissement, soit par le tirage d'un prix et des promenades sur l'eau avec une barque équipée, mais aussi se promettre réciproquement fidélité et amitié.»

Pas question de tirer sur des écoutes mais sur des cibles mouvantes! Le culte de l'amitié et le goût de la récréation sont les seules caractéristiques qui rapprochent cette société de celle qui nous unit aujourd'hui.



Diplôme de la Société de Navigation de Nyon

Société d'histoire de la Côte

En 1805, cette société nyonnaise n'a pas découvert des plaisirs tout à fait inédits.

Elle a été précédée par deux autres sociétés militaires de la navigation, l'une à Nyon et l'autre à Genève.

Au bout du lac, le Noble Exercice de la Navigation naquit vers la fin du 16° siècle des nécessités de la guerre contre la Savoie. A Nyon, dès 1774, une Noble Société de la Navigation tirait déjà sur le lac. On ne sait quasiment rien de cette société-là, mais on peut présumer que celle de 1805 a pris le relais en donnant un vigoureux coup de balai pour éjecter les tenants de l'Ancien régime et en avivant un patriotisme cantonal tout neuf. Car beaucoup de choses se sont passées

entre ces deux dates de 1774 et 1805: les Vaudois, après avoir appris à banqueter au bord du lac – à Rolle plutôt qu'à Nyon – ont renvoyé leurs baillis, accueilli les troupes françaises et créé un nouveau canton admis au sein de la Confédération. Un sacré virement de bord!

Mais laissons la grande histoire pour mieux nous occuper de la petite.

Le règlement de notre Société de la Navigation en 1805 est très précis. L'assemblée générale se déroule le premier dimanche de juillet, après le service divin. On y décide du tir qui a lieu le dernier samedi de juillet et le lendemain après le culte. «Le premier coup se fera: à savoir lorsque le temps le permettra contre un maure² en bois qui courra sur le lac ou, lorsque le temps ne le permettrait pas, contre un maure assujetti à un pieu, alors les tireurs devront être sur un bateau sur le lac.» 47 tireurs en 1814, 94 en 1816, 65 en 1844.

Les commandants et chefs subalternes du tirage sont choisis parmi les officiers de la jeune armée vaudoise. Le dîner est pris le dimanche à midi sur la barque qui part ensuite pour une promenade sur l'eau.

Plat en étain portant l'inscription "Vive la Noble Société de Navigation

de Nion tiré le 25 juillet 1774"

Photo A. Moccia Coll. Musée historique de Nyon

#### Notes:

- Ces informations sont extraites de: La Société de la Navigation de Nyon 1805-1849
   Henri Abrezol, Gabriel Champrenaud, Olivier Dedie Société d'histoire de la Côte
- 2) L'habitude de tirer sur des maures, c'est-à-dire sur des Noirs, durait encore au milieu du siècle dernier. Les collégiens lausannois, lors de la Fête du Bois qui marquait la fin de l'année scolaire, tiraient à l'arc sur des maures articulés et gagnaient la pièce – bras, buste, jambe – qui avait été touchée. Chacun souhaitait gagner la tête magnifiquement parée de plumes

Ne croyez pas que la fête justifie toutes les inconduites: «Tout membre qui se présentera à l'assemblée, à la parade ou sous le cidan (lieu dit du tir), étant pris de vin avec excès, sera dénoncé au conseil qui prononcera contre lui une amende dont le maximum ne dépassera pas 20 batz». A titre de comparaison, une livre de pain en 1798 valait I batz³.

Apprécions dans ce règlement le sens de la mesure des Vaudois qui se connaissent bien et ne sous-estiment pas les défauts de leurs penchants: avec excès, est-il précisé. Tout est donc dans la nuance et dans l'appréciation de ceux qui doivent sanctionner...

La société connaît 44 ans d'activités un peu discontinues, marquées par quelques événements qui restent dans les annales et qui nous apprennent que la fête se donne chaque année sur une barque, louée à Genève.

Le 29 juillet 1826, par exemple, la bise se met à souffler si fort que la barque devant servir à la fête ne peut rallier Nyon par ses propres moyens. On négocie avec la nouvelle compagnie de navigation qui possède le vapeur *Léman* et qui consent finalement à remorquer ce bateau de Genève à Nyon. Ce n'est en soi pas une mince affaire! La barque n'est pas légère (elle sert toute l'année au transport de personnes et de

marchandises) et il faut la tracter à travers des vagues bien formées.

La fin s'inscrit le 4 novembre 1848 lors d'une assemblée générale extraordinaire demandée par un grand nombre de membres et tenue au château de Nyon. La dissolution de la Société de la Navigation de Nyon est prononcée par 44 oui contre 19 non. Les dernières écritures datent de juillet 1852.

Assiette en faïence provenant d'un service portant l'inscription «Jaque Popelu Maître Batelier à Nyon 1807».

Jacques Populus était propriétaire d'une barque et sa maison existe toujours. Située en face de l'Usine à Gaz, elle abrite les locaux du Club de l'Aviron.



Note: 3) Furrer Norbert, «Le Coût de la vie à Lausanne en 1798»,

in De l'ours à la cocarde, Régime bernois et révolution en Pays de Vaud (1536-1798).



Vue de Rive depuis la Grande Jetée
Avant la construction des quais,
on échouait les bateaux à fond plat,
comme les naus et autres liquettes,
sur la grève. On a procédé de même
avec un canot en forme.
La maison avec tourelle était celle
du batelier Jacques Populus. Lorsque
le quai Niedermeyer a été construit
en direction de la Grande Jetée,
on a comblé le lac devant la Maison
Populus afin de créer une place. Le
premier port, appelé Port aux Bois,
se trouvait à cet emplacement.

Photographie anonyme, vers 1860 Coll. Musée du Léman

#### Le quartier de Rive en croissance

Les récits sur les quais de Rive sont aussi changeants que le quartier lui-même! Beaucoup d'hypothèses saugrenues ont en effet été émises quant à leur construction. Ce petit chapitre résume l'accouchement difficile des quais.

Un ancien archiviste de la ville, Gilbert Rochat, nous propose dans ses écrits une peinture du Bourg de Rive en 1672. Le Bourg serait constitué de vignes qui s'étendaient de l'ancien hôpital au giratoire actuel du bas du Cordon, zone appelée «en Massavin». Les voitures à chevaux et diligences traversent le bourg par la rue de Rive où elles disposent de plusieurs relais, comme la Croix-Blanche, où Goethe a séjourné en octobre 1779.

Il existe en 1806 deux tout petits tronçons de quais d'une vingtaine de mètres chacun, auxquels il faut ajouter le quai de l'hôpital (actuel Musée du Léman) à l'ouest de la rue de Rive et la place du port à l'est, s'étendant jusqu'au ruisseau de l'Asse. Ces deux tronçons sont la «place derrière les halles», où était installée la douane depuis l'époque des Bernois, et la «promenade dite le Quai», plus à l'est. On peut encore accéder au lac depuis la rue de Rive par la «place derrière la Tour César», mais il n'existe pas de mur à cet endroit; on ne peut donc pas parler de quai.

La première jetée construite est celle que l'on appelle communément Grande Jetée, tout à l'est du quai Niedermeyer, près de l'ancienne station d'épuration. Elle a été construite et rallongée en 1842. On en avait prévu une seconde, qui n'a jamais été construite.

#### Métamorphoses au XIXº

Nyon aborde donc les années 1850 avec deux petits quais et un certain nombre de terrasses construites par des propriétaires. La Commune rachètera petit à petit ces terrasses afin d'élaborer les différents projets de construction. La rue de Rive est alors une rue étroite et pavée par laquelle passe la route cantonale.

En 1854 apparaît un élément lacustre important, à savoir un «pont d'embarquement». Il s'agit en fait d'une passerelle, d'où les passagers sont transportés en barque jusqu'au bateau. La ville ne sera pourvue d'un débarcadère proprement dit que cinq ans plus tard, à la suite du terrible accident de 1858: les compagnies de navigation se livrent alors une lutte sans merci pour un déplacement toujours plus rapide et font la course sur tous les trajets, ce d'autant plus que l'arrivée du chemin de fer la même année présente une concurrence dans un domaine qui marche bien. La compagnie l'Helvétie ouvre le 1er mai un «service rapide» entre Genève et Villeneuve, qui se termine de façon abrupte: le premier août, arrivant au port de Nyon, le bateau s'engage par défi entre l'Aigle, qui est en station, et la rive. Il heurte et met en pièces l'embarcation de radelage. L'accident fait 16 morts. Le capitaine et le pilote de l'Helvétie sont condamnés à la prison et la compagnie doit payer des indemnités pour plus de 70 000 francs d'époque. Elle sera rachetée.



Vue de Rive depuis la Grande Jetée après la construction des quais en 1872.

Les quais avaient été conçus de manière à permettre le déchargement des barques à voile latine. L'une des caractéristiques de ces bateaux étaient le chargement en pontée.

Pour charger ou décharger ces bateaux, de grands plateaux de bois étaient disposés entre le quai et le pont de la barque, les marchandises étaient ensuite transportées par les bacounis (bateliers) à l'aide de berrots (sortes de brouettes).

Photographie Louis Kunz vers 1872, Nyon



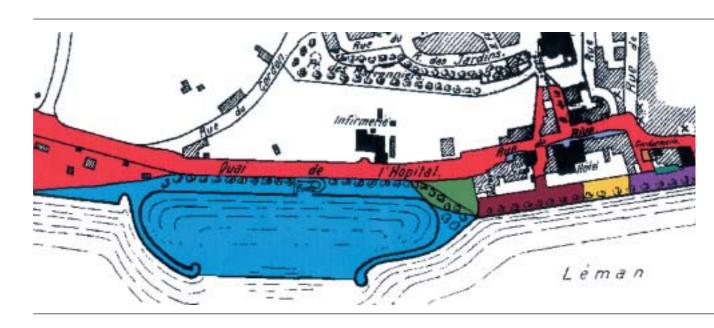
#### **Construction des quais**

C'est en 1863 que l'on pense concrètement à la construction des quais. Malgré une situation financière excellente, la Municipalité estime que cela ne tiendrait que du luxe. Les idées sont là, les projets aussi, mais les autorités freinent un mouvement pourtant inéluctable.

Les discussions reprennent en 1866. La Municipalité est incontestablement beaucoup plus ouverte au projet que trois ans plus tôt, puisque dans le procès-verbal de sa séance du 20 août, on peut lire la note suivante:

> elle [la Commission des travaux] est de plus chargée de faire examiner les plans de terrasse le long du lac, par un ingénieur, et faire des propositions ultérieures.

Quelle est la raison de ce revirement? Les autorités ont pris conscience du lien économique entre l'arrivée du chemin de fer (depuis 1858) et la transformation du quartier de Rive. L'industrie y est peu importante et surtout centralisée sur des cours d'eau «sans chute» tels que le Boiron ou l'Asse (c'est un grand avantage industriel). La voie ferrée a aidé un certain nombre d'entre elles à croître, c'est déjà un plus. Dans un préavis d'octobre, la Municipalité estime que la Commune doit attirer les Capitalistes (sic) en leur offrant la possibilité de construire hôtels, industrie, pensions, etc. Il est donc à son avis indispensable de leur fournir «facile arrivage, bons pavés, eaux riches et fraîches». Dans cette optique, le lac doit représenter toutes les facilités d'accès et de place. Les autorités ne voient donc absolument plus le futur quai comme un «luxe», mais bien



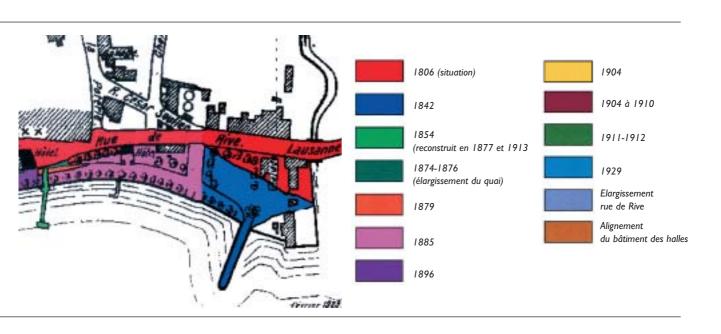
comme un investissement! Nyon est soudainement habitée d'un esprit d'économie conquérant et la construction des quais entre directement dans cette optique: attirer le financier étranger par des quais spacieux et esthétiques. Mais la Commission de gestion n'est pas aussi enthousiaste que la Municipalité, qui décide finalement dans sa séance du 4 février 1867

d'adresser le tout au Conseil Communal en préavisant pour que les travaux se fassent par parties et non le tout à la fois.

C'est cette idée-là qui sera retenue. Et ce sera long...

Dès décembre 1872, on discute alors à la fois des problèmes de la construction des quais et de l'élargissement de la rue de Rive proprement dite. La Commune acquiert d'avance quelques maisons et terrasses dans cette perspective, qui sont évidemment démolies pour faire de la place; la maison Berrard en est l'exemple le plus imposant, puisque cet énorme bâtiment est anéanti et ses pierres seront jetées à l'eau au profit de l'enrochement destiné au quai. L'acte de concession est signé par l'Etat le 28 janvier 1874.

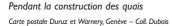
La fonction des quais ne sera pas partout la même: ils seront un lieu à la fois de promenade, avec jardins, pelouses et nombreux bancs, et de trafic assez intense, puisque la route Genève-Lausanne s'y installera, Rive étant un passage obligé, avec l'un des relais les plus importants de la Côte à l'époque: l'auberge de la Croix-Blanche (actuel Beau-Rivage). La circulation se déplacera, une fois la jonction de tous les quais établie, de la rue de Rive sur les quais toujours plus amples.

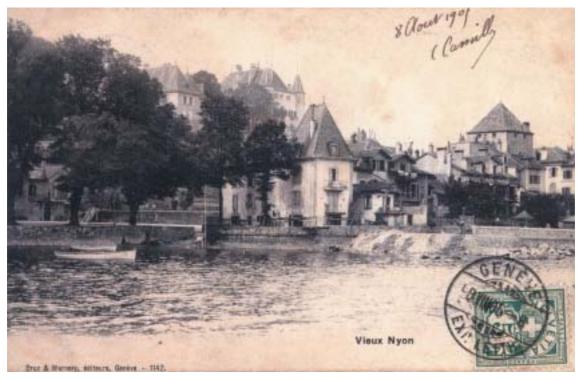


Le quai Niedermeyer, qui représente la plus grande construction en une fois, voit le jour en 1884. La dernière étape importante est 1912. Elle permet d'établir la jonction entre le quai des Alpes et celui de l'Hôpital, qui n'a donc pas lieu en 1904 comme le veut une certaine tradition nyonnaise. En 1913, un nouveau débarcadère est construit, sur l'emplacement de l'ancien.

#### Conclusion sur la construction des quais

Les quais de Nyon ont suivi l'air du temps, la mode des communes riveraines et les approches toutes nouvelles du paysage au XIX<sup>e</sup> siècle. Si la géomorphologie du lac n'a guère perturbé leur progression comme à Vevey (qui a connu de nombreux effondrements), il n'en est pas de même des facteurs économiques, qui ont très largement conditionné la vitesse – très inconstante – des travaux. On a au bout du compte un lieu idéal pour la promenade, richement décoré à la belle saison, rectiligne à souhait et peu enclins à s'effondrer. Les autorités nyonnaises ont le mérite de les avoir entièrement financés, ce qui n'est pas le cas de Vevey et Morges, qui ont bénéficié de généreux donateurs. Le quai est d'autre part extrêmement utile pour décharger d'un ample trafic la rue de Rive proprement dite.





1991

# L'énigme du port de Nyon

Un naufrage qui est resté longtemps dans la mémoire des habitants de Nyon, en particulier de ceux habitant le «Bourg de Rive» d'alors, fut celui du 6 février 1897.

C'était un samedi, le bateau-chaland de la Compagnie générale de navigation sur le lac Léman, le «Ville d'Evian», était parti de Genève, ayant à son bord sept hommes d'équipage et une cargaison de farine, fers, biscuits, salaisons et... mosaïques, formant un total de 24'600 kgs. Le vent soufflait assez violemment lorsque le pilote mit le cap sur Nyon, mais au

moment du virage, à 600 mètres environ du port, une lame produite par un fort courant vint prendre le bateau par le flanc, une pile de sacs dégringola sur le pont, rompant ainsi l'équilibre du bateau; l'eau entra par les sabords et accéléra le mouvement.

Le bâtiment acheva de se retourner, la quille en l'air et sombra à pic. Les hommes qui le montaient purent s'accrocher à des caisses et autres objets et se maintenir à la surface. Seul, le malheureux chauffeur, Laurent Fournier, âgé de 29 ans disparut avec l'impo-

sante embarcation. Les autres hommes de l'équipage furent secourus par des canots de Nyon qui s'étaient portés aussitôt sur les lieux. «Ville d'Evian» gisait par 33 mètres de fond.

Grâce aux efforts combinés des hommes qui placèrent des chaînes de remorque, ainsi qu'au concours du vapeur «L'Aigle» et des deux barques «La Savoie» et «L'Andalouse», on put, non sans peine, ramener à la surface de l'eau le bateau naufragé. Le corps du jeune chauffeur ne fut cependant jamais retrouvé.



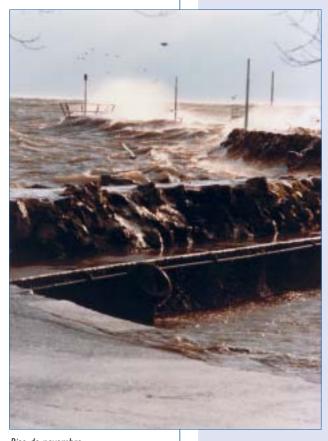


Renflouage de la Ville d'Evian à Nyon en 1897 Photographie Louis Kunz, 1897 Coll. Musée du Léman

Il laissait à Nyon, dans une maison sise rue de Rive 69 aujourd'hui, sa femme Jeanne, et leur petit Louis âgé de huit ans. Or Jeanne eut beaucoup de peine à supporter la disparition soudaine de son Laurent bien-aimé, ce Laurent qui était fils et petit-fils de pêcheurs et de «bacounis», à tel point que sa raison chancela...

Des anciens ont raconté que la pauvre femme affirmait entendre des voix provenant d'au-delà du port. Une fois, dans la taverne de la Fleur de Lys, au numéro 54 de l'actuelle rue de Rive et où il se trouvait une hôtellerie, Jeanne, venue acheter un pot de vin, déclara que toutes les nuits son mari l'appelait avec insistance, lui disant: «Jeanne, viens me chercher, je t'aime!»

Et, de plus en plus, on l'a vit marcher dans la rue de Rive, hagarde, murmurant à qui voulait bien l'écouter: «On ne me croit point, mais moi seule entends mon époux m'appeler, me supplier de le rejoindre sans tarder... dans le lac.»



Bise de novembre, digue est du port de Nyon Photographie R. Berthoud, Rolle, 1980 Coll. Musée du Léman

Un soir, le chef de la police, ému par l'insistance de Jeanne, lui proposa de venir chez elle pour «écouter la voix». Bien entendu, ce soir-là il ne se passa rien. Le policier dit à Jeanne en prenant congé d'elle: «Jeanne, il faut que l'on te soigne; je vais faire le nécessaire pour que tu entres la semaine prochaine à l'Hôpital du Bourg de Rive» (actuellement Musée du Léman). Jeanne hésita, puis finit par accepter; une famille amie se chargea de l'enfant. Mais à l'hôpital aussi elle entendait l'appel de son mari...

Trois jours plus tard, il y eut une violente tempête. Un témoin raconta qu'il vit une femme, frêle, courir sur la digue et se jeter dans les vagues. On ne sait rien d'autre mais, à l'hôpital, le lit de Jeanne était vide, et on ne l'a jamais revue...

Gilbert Rochat

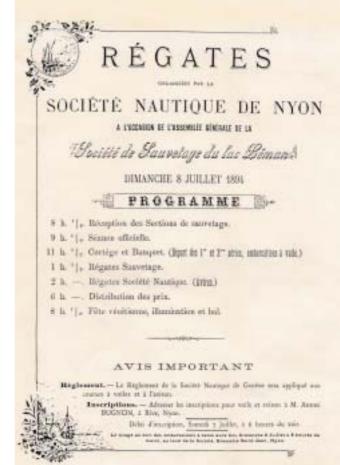
#### Une grande fête lacustre

Revenons à l'histoire de la voile avec la grande fête lacustre de 1894, célébrée pour marquer le 10° exercice de la Société de Sauvetage. Celle-ci a besoin d'une étiquette vélique, au moins provisoire, et d'un règlement ad hoc pour avoir le droit d'engager des voiliers pendant la manifestation et d'organiser des courses. Le Sauvetage tourne la difficulté en créant une éphémère Société Nautique qui se révèle tout de suite opérationnelle en lançant plusieurs régates avec des voiliers classés en 5 séries suivant leur jauge, et en organisant des épreuves d'aviron et des courses de barques à 6 et 10 rameurs.

Ces festivités laissent un souvenir lumineux chez tous les spectateurs. Nous ne pouvons que céder la plume au journaliste de l'époque qui déverse son enthousiasme lyrique dans le Journal de Nyon:

«Les diverses courses ont été suivies avec le plus grand intérêt par une foule énorme venue de toutes les parties du canton, ainsi que de Genève et de Savoie. La fête a été brillante par la soirée vénitienne. L'illumination des rues de Rive et de la Colombière ont fait l'objet de l'admiration de tous, lanternes vénitiennes et guirlandes de verre se balançant au milieu des drapeaux. Un bal en plein air, agité par une animation extraordinaire a fini bien tard dans la nuit. Des bateaux de toutes grandeurs, illuminés avec un goût parfait, accompagnés par le grand vapeur le Cygne, éclairé à giorno, portant l'Union instrumentale et se promenant en avant de la rade, les feux d'artifice et l'embrasement général du port ont donné un coup d'œil féerique et inoubliable à cette fête.»

Programme des régates du 8 juillet 1894 de la Société Nautique de Nyon Coll. Archives du Cercle de la Voile, Nyon

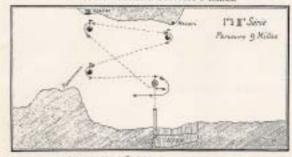


#### Plan des parcours à Voile

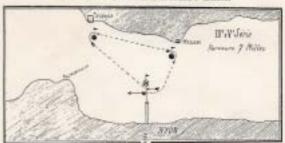
WHITMER WHATE

14 Lemma of dense précises. 1º comp de casas. L'arretinament, predites leux. — à 11 %, 48 pa année le pardites. 4 10 % 43 précises, 1º comp de assess, départ des 1º et 10º crèss. — à mole, 2º comp de ayres, départ des 10º et 40º aven. — 4 10 % 10. 10. 1º comp de comm. départ de la 10º aven.

#### I' et III" SÉRIES. Parcours 9 milles.



IV" et V" SÉRIES, Parcours 7 milles.



VI- SERIE, Parcours 3 milles.



Ces régates si réussies n'éveillent pas un intérêt fulgurant pour la pratique de la voile chez les Nyonnais et ne suscitent pas la création, séance tenante, d'une société nautique vraie et durable.

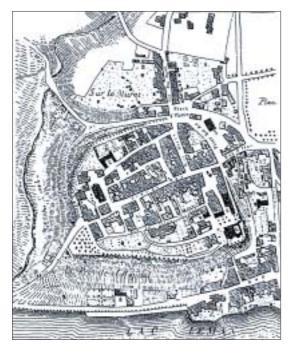
Les archives, par leur vacuité, nous laissent comprendre que rien ne se passe et qu'il faut attendre la génération suivante pour que se construise, enfin, un port de plaisance à Nyon.

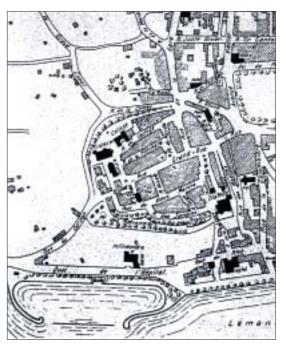
#### Enfin un port

Dans le premier quart du 20° siècle, il faut l'entêtement de deux conseillers communaux faisant partie de la société des petits pêcheurs – Louis Demierre et William Livet, dont les embarcations subissent les caprices lacustres – pour que les autorités se décident à équiper leur ville d'un port de petite batellerie vraiment abrité. Long combat. Une fois la décision prise, la commune a le mérite de rejeter une solution minimaliste (qui n'aurait débouché que sur un port minuscule) et de retenir d'emblée un projet de belle envergure.

Les enrochements commencent en 1927 et s'achèvent deux ans plus tard, délimitant un plan d'eau dont la surface ne changera plus jusqu'à aujourd'hui.

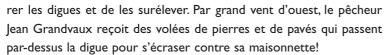
Plan de 1887 Plan de 1929





En revanche, divers travaux apportent des transformations successives à son entourage et à sa structure interne. En 1937, la grève située à l'est du bâtiment du Sauvetage est remblayée et aménagée en une nouvelle plate-forme. C'est là que s'y côtoient aujourd'hui les dériveurs stationnés à terre.

Début des années 1980 apparaît l'urgence de restau-



Jacques Darbre, premier président de la Société Nautique de Nyon et interlocuteur de la commune pour les aménagements portuaires, calcule que ces digues devraient être surélevées à 1,70 m. Le chef du service des travaux s'oppose à cette hauteur car il tient – légitimement – à voir la côte d'en face, par-dessus la digue, en étant assis sur un banc dans le port. Raison pour laquelle les digues sont restées à 1,60 m seulement. Elles auraient été à 1,80 m si le chef de service avait été un ancien basketteur américain. Mais il n'est ni basketteur, ni Américain, il est Appenzellois!

De 1982 à 1985, les digues sont non seulement restaurées mais elles sont aussi passablement transformées. La digue Est est élargie et prolonge pour les piétons la promenade le long de l'eau jusqu'au musoir qui forme un meilleur rempart contre les vagues de bise.

A l'ouest, une banane bienvenue complète les digues de protection contre les vagues de vent. Elle permet même de créer quelques places supplémentaires pour les visiteurs sans leur offrir toutefois un abri absolu.

Un ponton le long de la grande digue fait le bonheur de quelques propriétaires de grosses unités. Enfin, la suppression d'une vingtaine d'emplacements sur corps morts autorise l'allongement des pontons en dur, précédemment construits, par des estacades flottantes. Le nombre des amarrages fixes s'en trouve sensiblement augmenté; l'eau et l'électricité sont à disposition en quelques endroits... encore insuffisamment nombreux.



Le nouveau port de Nyon en 1929 Coll. Dubois



Le nouveau port de Nyon. Créée à l'initiative des Petits Pêcheurs pour abriter leurs canots, la digue est encore étroite.

Carte postale Phototypie, Lausanne 1929 Coll. Musée du Léman

Ancien lavoir de Rive

Ce petit bâtiment était en face de l'actuel Musée du Léman, il a été démoli vers 1920. Sur les affiches: un concert de Toscanini, une exposition canine, le Comptoir Suisse, et le Bitter Diableret

Photo Jacques Luescher, Nyon, vers 1920 Coll. Musée du Léman A noter, en passant, que les bateaux amarrés côté Lausanne continuent de se balancer beaucoup quand souffle un bon vent d'ouest et que les visiteurs passent des nuits mouvementées si l'idée leur vient de confier leur sort aux bouées rouges à la digue.

N'anticipons pas davantage et revenons en 1929.

Le tout nouveau port n'est pas envahi par des yachtmen à casquette, pantalon blanc et blazer bleu-marine; il est encore le royaume des pêcheurs: les pêcheurs professionnels côté Genève, les petits pêcheurs côté Lausanne. La Commune leur délègue même le soin de gérer ce port. Ils le méritent, eux qui se sont si longuement battus pour sa construction.

Le port devient aussi l'endroit rêvé pour l'initiation des rameurs de l'Aviron qui apprécient la tranquillité du plan d'eau.

Enfin, il est encore lieu de baignade car les Bains Platel, situés à l'emplacement de l'actuel Club-House, restent en activité, hommes et femmes ayant leur propre... plage-horaire afin que la morale soit sauve. Ces bains sont entrés dans l'histoire nyonnaise et méritent une petite brasse coulée dans le temps!

Ils sont créés en 1884 grâce au legs de 1000 francs du



docteur Nathey. Conscient de l'importance de l'hygiène, ce médecin ne veut pas seulement créer un lieu pour ébats aquatiques: il entend aussi donner la possibilité aux gens de Rive de venir s'y doucher et s'y savonner – raison pour laquelle l'établissement ouvre à 5 heures le matin et ne ferme qu'à 20 ou 21 heures le soir, suivant la saison, avec une fermeture de deux heures à la

mi-journée. Tout se paie 10 centimes, l'entrée, l'usage d'une cabine, d'un liège pour apprendre à nager ou même d'une serviette.

Les petites piécettes de deux sous semblent ne pas suffire! L'établissement se révèle rapidement déficitaire et il perd son statut privé en 1889 pour se transformer en bains communaux.

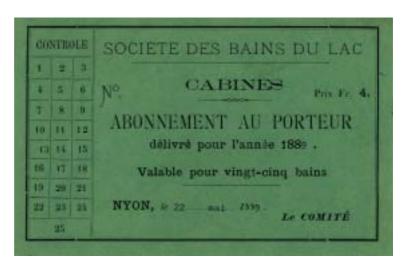


Baigneurs chez Platel. Une partie des installations des anciens bains.

L'Histoire n'a pas rendu hommage au docteur Nathey dans la mesure où elle n'a retenu que le nom du gérant de l'établissement, Alexis Platel, connu pour sa défense obstinée des intérêts des baigneurs. C'est ainsi qu'il a eu raison tour à tour de l'infirmière de l'ancien hôpital (actuel Musée du Léman) dont les poules dégradaient les plantations des bains, des propriétaires de cochons qui répandaient à proximité leur lisier, de la voirie qui laissait le Cordon déverser ses détritus dans le port par temps de pluie et enfin des lavandières qui mettaient tellement de savon dans leur eau de lavage que les yeux des enfants piquaient! Maître-baigneur n'est pas toujours une sinécure!

Malgré tous les efforts d'Alexis Platel, baigneurs et bateliers divorcent assez rapidement. En 1932, la Commune ferme ces bains communaux et aménage en remplacement la Plage des Trois-Jetées, inaugurée en 1937 par un syndic lyrique: «Vive l'eau qui rend propre et qui rend beau», s'est-il exclamé si l'on en croit le Journal de Nyon.

Comme on le constate, c'est un port à ses débuts où, à défaut de voiliers, il y a de multiples activités.



#### 1964

# Bains et baignades

Vous rappelez-vous les bains de Nyon? Je parle de l'antique établissement auquel présidait en mon enfance le papa Platel. Ses bains se dressaient au bord de la grand-route, tout proches et quasi en face de l'ancienne infirmerie de Rive. Mais il faut être né d'avant 14 pour les avoir connus. Le port des plaisanciers et les garages de l'aviron ont pris leur place depuis bien des lustres déjà.

Ils n'étaient pas beaux, les bains Platel, tout entourés de la haute muraille de planches qui dissimulait pudiquement baigneurs et baigneuses aux regards des passants côté rivage et qui avançait loin dans le lac à bise et à vent, de part et d'autre de l'étroit espace réservé aux nageurs.

A m'en souvenir, ils me semblent plus vieux encore et comme hors du temps. Les baignades mixtes n'y étaient pas tolérées.

Un horaire fixait, le printemps venu, les jours et les heures où ils étaient ouverts aux messieurs et ceux qui étaient réservés aux jeunes filles et aux dames. Côté Lausanne, une cabine privée était pourtant permise aux familles, séparée du grand bain par un haut mur de planches elle aussi. Mais il fallait s'en assurer à l'avance l'usage.

Ma mère nous y conduisait parfois, mon frère et moi, je n'avais pas dix ans. Au bain familial, bien sûr, loué pour une heure ou deux, et nous pouvions barboter

à notre aise, encagés derrière nos palissades de planches grises. C'était le temps où les dames portaient, pour se baigner, pantalons bouffants jusqu'aux chevilles et tuniques à manches longues fermées au col.

J'avais parfois permission d'aller, tout seul, au bain des hommes. J'en garde, à m'en souvenir, une odeur de vase et de savon, et l'image du maître baigneur tenant à bout de corde, du plancher qui longeait la baignade, des apprentis nageurs aux



Bains Platel

Photographie Jacques Luescher, non datée
Coll. Musée du Léman

caleçons rayés de rouge ou de bleu et qui se débattaient comme grenouillettes maladroites.

Ce n'est pas aux bains Platel pourtant que j'ai appris à nager. C'est aux populaires «Trois Jetées» dès que, devenu collégien, on me permit d'y rejoindre mes camarades. Les belles heures que j'y connus. Ce n'était pas la «Plage» d'aujourd'hui, deux grèves mi-sable et mi-galets en faisaient tout l'appareil entre les jetées. Ni cabines ni plongeoirs. Ni touristes non plus, ni étrangers. Les écoliers de la ville les hantaient quasi seuls avec quelques aînés férus du lac. L'un d'eux me donna mes premières leçons de natation, Adrien Ecoffey, économe je crois d'un proche établissement, qui avait barbe rousse et, disait-on, poussait l'amour de l'eau jusqu'à se baigner chaque matin, l'hiver comme l'été, avec quelques originaux de son espèce.

M. Ecoffey m'enseigna gentiment les rudiments de la brasse le crawl n'était pas inventé. Je me débrouillai pour le reste. Et le roi n'était pas mon cousin le jour que, pour la première fois, je réussis à gagner la «grosse pierre», cachée sous l'eau à cinquante mètres du bord et à prendre pied sur ce vestige vénérable des temps glaciaires. Il fallait pour la trouver en connaître les repères du rivage.

Qu'il faisait calme. Il n'y avait guère d'autos encore sur les routes, pas d'avions au ciel, et les barquettes allaient à rame. Vers Nyon, de grands arbres masquaient la maison Teysseire. Le seul bruit qui troublait parfois le silence, c'était des éclats de voix partant de la luxueuse demeure au goût vénitien dont on devinait, vers Genève, les terrasses descendant jusqu'au lac. Sa propriétaire était encore la duchesse de B., veuve d'un grand seigneur italien venu habiter Nyon et qui avait fait copier par l'architecte son palais ancestral. La duchesse, lors fort âgée, invectivait volontiers ses jardiniers et ses domestiques. Elle avait langage vif et coloré, le verbe dru et l'accent du crû. Ce qui n'avait, pour l'accent rien d'étonnant car elle était, disait-on, née Nyonnaise et native de Rive. Le noble descendant des Doges, l'avait épousée dans sa jeunesse et pour sa beauté.

C'était la belle époque. Un caleçon de bain coûtait vingt sous, l'eau du lac était claire et limpide, et si le monde avait ses soucis déjà, ils n'étaient pas les nôtres encore.

Max-Marc Thomas



Dans les années 30, un seul mât se balance mélancoliquement au milieu des bateaux à moteur ou à rames, mais un mât dont les anciens se souviennent encore. Beaucoup plus tard, André Guex évoquera dans l'un des annuaires du CVNy ses années de jeune professeur à Nyon où il préparait sa thèse sans se priver de tirer des bords entre Nyon et Nernier:

«... les souvenirs de l'eau ont la vie dure. Un port désert où se dressait le bâti métallique du «grand plongeoir», car on se baignait dans le port de Nyon à l'époque (...) A côté du plongeoir tournait librement sur son ancrage, il n'avait pas de voisins, l'Allegro, «ma non troppo» disaient les mauvaises langues, le 6 m 50 du médecin-dentiste William Riesen, le 6 m 30 aurait-on dû dire, car il était plus court que la jauge, mais de si peu. Il tournait sur son ancrage aux heures de classe tout au moins, mais dès que la cloche avait libéré les élèves... et les maîtres, entre midi et deux heures, le mercredi après-midi, le samedi, ne parlons pas des dimanches, on hissait le grand foc, avec ou sans propriétaire, bon prince, il l'est encore, et qui prêtait son bateau au jeune maître que j'étais, tout en lui enviant un peu des loisirs qu'il ne connaissait guère, étant «sur les dents» de l'aube à la nuit. Je naviguais beaucoup à l'époque, ayant arrêté une fois pour toutes qu'il convenait de prendre sa retraite avant quarante ans, pour en jouir pendant la force de l'âge et de se mettre au travail ensuite, sérieusement.

»Bien sûr, il y avait des travaux à corriger, ce qui devait se faire à terre, ne fût-ce que pour éviter l'aventure vingt fois arrivée à l'un de mes amis, du temps de nos études. Il avait décidé que c'était en barrant un dériveur qu'on préparait le mieux ses examens, aussi embarquaitil ses notes sur des feuilles volantes le matin et les repêchait-il le soir, sous les paillots, quand la bise s'était levée. La méthode lui valut de rater son bac mais de réussir, sept ans plus tard, le plus étourdissant final qui se soit jamais vu en faculté de médecine.

»L'Allegro avait pour lui d'être si parfaitement équilibré qu'on pouvait quitter le port bâbord amures, au près, par un séchard léger, le régler de telle sorte que sans toucher la barre — ou si peu — il entrait dans le port de Nernier.

»C'était les bons bords. Mais c'est le passé, comme pour Corbière:

»Nous n'irons plus sur la vague lascive

»Nous gîter en fringuant!

»Plus nous n'irons à la molle dérive

»Nous rouler en rêvant.»

Il arrive que l'Allegro, pour passer le temps, puisse clapoter avec Petite Brise, un 6 m Jl loué par le baron de Sibert. Des voiles, il y en a eu quelques autres pendant la guerre, celles que les pêcheurs ont enverguées sur des espars de fortune pour remplacer des moteurs à court de carburant.

#### L'arrivée d'un champion

Mais à ce moment-là, sans que l'on s'en doutât, l'histoire de la voile nyonnaise avait commencé sa gestation.

En 1932, un Nyonnais d'une vingtaine d'années tire ses premiers bords sur un dériveur 15 m² en compagnie de Roger Loup. Le ski en hiver, la voile pendant les autres saisons, deux activités directement liées à la nature qui conviennent à son tempérament plus porté sur les sports individuels que d'équipe. Ce jeune Nyonnais se nomme Auguste Bestry, «Coco» pour les amis. Il est plâtrier-peintre avant de devenir plus tard représentant de commerce. Il vendra notamment du papier-

carbone. On pourrait ainsi prétendre qu'il a été l'un des premiers régatiers à tirer parti du carbone!

On imagine son plaisir quand il achète son premier Snipe qu'il baptise modestement Pourquoi Pas? Ce dériveur est tout jeune, il a été conçu en 1931 aux Etats-Unis par Crosby; il devient très rapidement l'un des monotypes les plus répandus dans le monde: bon marché, économique à l'entretien et très robuste, il est gréé en sloop et se révèle très marin, bon marcheur et facile à manier. Tout cela explique son succès fulgurant. Avec une coque de contreplaqué à bouchains d'une longueur de 4,75 m pour un maître-bau de 1,52 m, il pèse légèrement plus de 200 kilos et dispose d'une voilure de 11,3 m<sup>2</sup>.

Ne trouvant pas à Nyon l'encadrement voulu pour satisfaire sa passion, Auguste Bestry demande en 1942 son admission au Club des Faces Pâles à Genève (qui se rebaptisera Yacht-Club de Genève en 1958). Ses brillants résultats sont couronnés par un titre de



Baptême de Folichonne II, 9 juillet 1950 à Nyon. Le Snipe N° 7931 d'Auguste Bestry.

Coll. Musée du Léman (fonds A. Bestry)



champion d'Europe, conquis avec le barreur R. Martin du Pan, à bord de son deuxième Snipe, *Folichonne II*, à Portofino en 1950.

#### Une flotte de Snipes

Auguste Bestry peut s'enorgueillir d'un autre succès tout aussi important: il a entraîné dans son sillage d'autres jeunes de la région nyonnaise qui ont acheté des Snipes pour la plupart. Tant et si bien que la première condition pour créer officiellement une flotte de Snipes – minimum 5 bateaux – se trouve remplie au milieu du siècle dernier.

Le vendredi 9 février 1951 au Café du Chemin de fer à Nyon, Auguste Bestry ouvre l'assemblée constitutive du premier club de voile nyonnais. Il a invité Monsieur Fred Rochat, secrétaire pour la Suisse de la «Snipe Class International Racing Association» (SCIRA).

SNIPE CLASS INTERNATIONAL RACING ASSOCIATION

### DIVISIONAL FLEET CHARTER

BE IT KNOWN THAT THE OWNERS OF SNIPE CLASS BOATS IN THIS VICINITY HAVE BANDED TOGETHER TO FORM THE

Fleet of Nyon (Switzerland)

#### DIVISIONAL FLEET

AND HAVE AGREED TO ABIDE BY THE CONSTITUTION, BY-LAWS, RESTRICTIONS AND RACING RULES OF THE SNIPE CLASS INTERNATIONAL RACING ASSOCIATION

THE ASSOCIATION, IN RETURN, AGREES TO UPHOLD AND PROTECT ITS DIVISIONAL FLEETS AS FAR AS POSSIBLE AND HAS CAUSED THIS CHARTER TO BE ISSUED UNDER SECTION 6 OF ITS CONSTITUTION, AS A TOKEN OF MUTUAL AGREEMENT AND GOOD WILL

CHARTER NUMBER

355

COMMODORE, SNIPE CLASS INTERNATIONAL RACING ASSOCIATION

EXECUTIVE SECRETARY

August 21, 1951

Le snipiste en chef rappelle que toute nouvelle flotte de Snipes doit se composer de 5 unités au minimum et organiser 5 régates par année au moins. Elle se rattache alors à une grande structure internationale, avec un «Conseil des gouverneurs» aux Etats-Unis, qui organise de nombreuses régates de monotypes à travers le monde. Bref! Nyon va entrer de plain-pied dans une grande famille.

L'assemblée dresse alors l'inventaire des éléments constitutifs de sa flotte:

- Brindzet à Emile Charbonnier, Nyon
- Hurle Vent à Alain Kocher, Nyon
- Sindbad II à M. Rolli, Rolle
- Rocambole à Louis Cherpillod, Nyon
- Folichonne II à Auguste Bestry, Nyon
- Moana à Charles Juat, Nyon

Tous les membres fondateurs sont là avec leurs co-équipiers. Ils s'organisent en nommant Auguste Bestry capitaine, Louis Cherpillod, trésorier, Henri Cherpillod dit «Chiney», économe, Emile Charbonnier, secrétaire, et Alain Kocher, Albert Ruchti et Jean Petitpierre, membres adjoints.

La caisse est vide, il faut l'alimenter par des cotisations annuelles fixées à 15 francs et des cartes de membres passifs à 3 francs pour tous ceux qui veulent soutenir le développement de la voile à Nyon.

Cette nouvelle flotte est heureuse d'avoir pu se libérer de sa dépendance genevoise mais va profiter du soutien sans arrière-pensées qu'apporteront les Faces Pâles pendant ses premiers pas. Elle va montrer très vite aux quatre coins du lac de quel bois elle se chauffe!

A Thonon, aux régates internationales du 29 juillet 1951, Folichonne II avec Jean Petitpierre comme équipier gagne la première place alors que Brindzet prend le 3ème rang sur 25 partants. A la Semaine de la voile organisée au Creux-de-Genthod par la Société nautique de Genève, Hurle Vent gagne la régate en solitaire et se classe 3° au général. Les 18 et 19 août, Folichonne II gagne la course en solitaire du samedi et l'épreuve de dimanche aux régates des Faces Pâles.

Enfin, la population nyonnaise vit une véritable apothéose le dimanche du Jeûne fédéral avec la mise sur pied d'une grande journée de la voile. Assis serrés sur le parapet du quai, les gens suivent des régates pour lestés, dériveurs et Snipes, animées par de jolis airs sous un grand soleil. Des résultats, ne retenons que ceux des Snipes avec encore une double victoire de *Folichonne II* en régates masculine et féminine.





La flotte des Snipes au Championnat suisse de 1948 à Nyon

Avant la 5° régate, les Snipes sont amarrés à la nouvelle passerelle du port de Nyon, prêts à appareiller pour prendre le départ par une belle bise du nord...

Le 2110 est Lutin à Edmond Bossy de Morat

Le 2404 est Michou II à Robert Bosson de Genève

Le 4705 est Cithère à Albert Steimer de Genève

Le 2409 est Ajax à André Morganti de Rolle

Le 6116 est Diabolo à Olivier Dedie de Rolle

Le 5518 est Phoebe à Frédy Trabart de Genève

Le 2406 est Marmouset II à Pierre Jaeger de Genève

Le 6276 est Fatina à Paul Bourquin de Genève

Photographie Jacques Luescher, Nyon, 1948 Coll. Musée du Léman (fonds L.E. Favre) Une trentaine de bateaux participent à ces joutes et – un comble dans le monde de la voile! – ce sont eux qui font souffler un vent nouveau sur la ville et la convainquent qu'un si beau lac mérite qu'on l'orne de quelques parures blanches supplémentaires.

Pour une première saison, les snipistes nyonnais ont fait fort et prouvé qu'ils allient enthousiasme et compétence. De quoi faire durer un club!

#### Un autre monde

Quand on évoque aujourd'hui avec les plus anciens de nos membres cette période des années 50, ils nous font entrer dans un autre monde.

Alain Kocher se souvient de sa première sortie du port avec son Snipe, peu après la fin de la guerre: «Tout d'un coup des vagues et davantage de vent... On ne savait pas comment virer de bord et l'on se retrouvait arrêté face au vent! Croyez-moi, nous avons quand même vite appris la manœuvre...»

Les navigateurs ayant appris à tirer sur les écoutes n'avaient plus de soucis à se faire pour obtenir leur permis de naviguer. Ils en savaient plus que les experts qui ne tenaient pas à jouer les équilibristes sur un dériveur lors de l'examen. On les comprend! Du bord, ils regardaient évoluer le bateau et devenaient admiratifs quand ils apprenaient que le candidat participait même à des régates.

Si le port dans les années 50 a la même surface qu'aujourd'hui, il donne l'impression d'être plus vaste... et même d'être vide. Il a été conçu pour que les grands bateaux de la CGN puissent y entrer. Dans quel but? On ne le sait pas exactement. Car si l'entrée pouvait être relativement aisée par temps calme, elle serait devenue problématique en cas de tempête, dans l'hypothèse où le commandant de bord aurait cherché un refuge. Une seule fois, le *Simplon* est venu lui rendre une visite prolongée, en 1965. Peut-être, lors de la création du port, la CGN a-t-elle voulu se ménager un éventuel emplacement d'hivernage...

**∶** 

Peu à peu, ce port se peuple. Hausse du niveau de vie, recherche de sports ou d'activités en harmonie avec la nature, les amateurs de voile deviennent plus nombreux, ils n'achètent pas seulement des dériveurs mais aussi des lestés pour faire de la course et des croisières. C'est encore l'époque où l'on trouve de la place dans tous les ports quand on y arrive en visiteurs, sans devoir écarter six bateaux pour y glisser son étrave. A preuve, le souvenir du 3 tonneaux de Fatio seul dans le port de Meillerie! On trouve aussi tout autour du lac une certaine fraternité, une ambiance propre aux marins qui ont encore le sentiment d'appartenir à une même et grande famille. La plupart du temps, on se connaît et l'on s'entraide spontanément en cas de nécessité.

Les nouveaux propriétaires de bateaux à Nyon n'ont pas à s'inscrire sur une liste interminable pour obtenir une place 5 ans plus tard! Ils mouillent un ou deux corps morts dans le port et y amarrent leur esquif.

Avec l'augmentation de la pression démographique, les tensions ne tardent pas à naître entre les anciens occupants, qui ont vécu dans un univers tranquille, et les nouveaux arrivants. Les «besogneux» d'un côté, les «riches» de l'autre! Cette fausse lutte des classes connaît ses phases les plus aiguës quand des pêcheurs tendent leurs

filets à la sortie pour empêcher les voiliers de quitter le port!

Les navigateurs reprochent aux petits pêcheurs, chargés de la gestion du port par la Commune, de ne pas faire leur travail et de ne pas s'occuper de l'entretien. Finalement, face à l'anarchie de cette privatisation avant l'heure, le service des travaux reprend en main la direction et amène plus d'ordre dans l'attribution des emplacements.





Fausse lutte des classes car la voile s'est développée à Nyon de manière beaucoup moins élitaire qu'à Genève par exemple. Les anciens ont encore des étoiles dans les yeux quand ils évoquent les fastes des réceptions organisées après les régates de la Société nautique de Genève dans quelques-unes des propriétés des membres les plus huppés.

Oubliant les querelles portuaires internes, les membres de la Flotte des Snipes continuent de naviguer aux quatre coins du lac. «Coco», plein d'ambition, n'hésite pas à franchir les frontières pour régater à Annecy ou Nice, par exemple. Le bateau, convoyé par chemin de fer à vapeur sur France, perd rapidement ce qui fait le charme de sa beauté naturelle et se retrouve chaque fois couvert d'une couche de crasse et de suie à l'arrivée. Le skipper sait ce qu'il lui reste à faire avec son équipier avant de le mettre à l'eau.

Paisible jour de régate à Nyon dans les années 1960

Trouver une place au port n'était pas un problème... Il suffisait d'y mouiller son corps mort...

Photographie Eddy Berger, vers 1960 Coll. Musée du Léman Les régates débouchent parfois sur d'étranges querelles. Situés à mi-chemin entre Lausanne et Genève, les Nyonnais doivent faire leur choix et régater dans l'une ou l'autre ville... mais pas dans les deux, tant est vive la discorde opposant les clubs nautiques des deux chefs-lieux.



#### Naissance du CVNy

La greffe des Snipes ayant bien pris, il apparaît rapidement nécessaire de créer un club qui s'ouvre à d'autres catégories de bateaux. Les choses sont menées bon train. Une assemblée constitutive est convoquée le 17 avril 1953 à 20 h 30 à l'Hôtel de Nyon.

On y retrouve les membres déjà fondateurs en 1951, soit Auguste Bestry, Alain Kocher, Jean Petitpierre, Emile Charbonnier et les nouveaux comme Albert Ruchti, Georges Penneveyres, Léon Grandvaux, Charly Grandvaux, Hugo Vidoli, Franz Huber, Paul-Henri Bryand et Roger Herbez.

Auguste Bestry et Albert Ruchti sont nommés respectivement président et vice-président. La suite est rituelle. Lecture du projet de statuts, discussion article par article, approbation: hissez les pavois, sonnez trompettes, que les bouchons sautent! Le Cercle de la Voile de Nyon est né. Que va-t-il s'y passer? L'article Ier des statuts tout neufs y répond: «Il est fondé à Nyon une association ayant pour but la pratique des sports nautiques en général et plus particulièrement de la navigation à voile. Elle organise des fêtes et des régates. Son siège est Rive et son port d'attache est celui de Nyon».

Suite à sa demande d'admission déposée le 2 mars 1954, le Cercle de la Voile de Nyon devient le 33° club affilié à l'Union suisse du yachting (USY). Le 13 avril 1954, il est également admis au Conseil des clubs de voile du Léman.

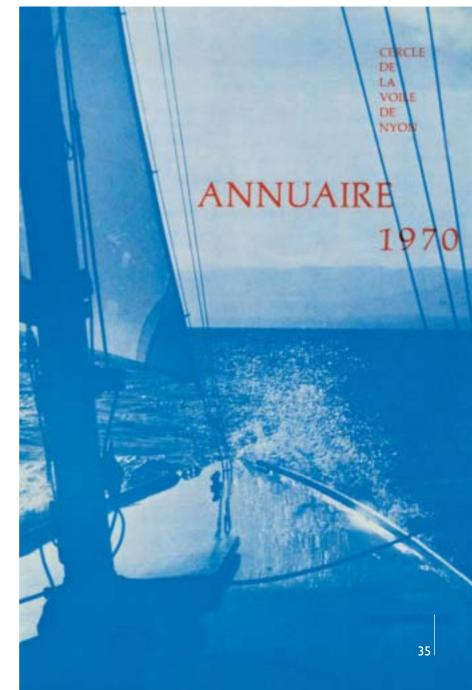
Auguste Bestry va rester président avec dynamisme jusqu'en 1956 avec deux rallonges d'un an chacune en 1959 et 1961.



Pavillon en 1960



Premier logo du Cercle de la Voile de Nyon, créé par Jean-Marie Ayer en 1987.



#### L'entraînement et le goût de la voile

Pour assurer les bons résultats que les Nyonnais affichent dans le Petit et le Grand Lac, il faut s'entraîner. En ce temps-là, les sorties sont organisées régulièrement en soirée ou le dimanche matin «bien que les airs tombent systématiquement pendant que sonnent les cloches!», affirment sans rire les anciens quand on les interroge.

C'est encore à la fin des années 50 qu'une flotte de Vauriens se constitue sous la ferme direction du capitaine Achino. Elle profite, comme les autres dériveurs, d'un nouveau ponton qui permet de mettre les bateaux au sec quand ils ne naviguent pas. Ce Vaurien est un bateau plein de promesses et particulièrement bien adapté aux jeunes et aux débutants. Le Club achète en 1957 l'un de ces Vauriens et jette ainsi les bases d'une première école de voile.

Il faut aussi relever les mérites d'un autre navigateur, qui sait éveiller des vocations, même s'il œuvre en dehors des structures du club.

Maints jeunes goûtent aux plaisirs de la voile en s'entraînant à la régate sur le Kaïmiloa, un 3 tonneaux très rapide construit en 1909 par l'architecte Costaguta à Voltri près de Gênes et acheté en 1951 par Francis Fatio, professeur au Collège de Nyon. Cette très belle unité, parmi les premières à trouver refuge dans le port de Nyon, fait le bonheur des apprentismarins et de tous les amoureux des belles coques. Durant un peu plus de 20 ans, Francis Fatio obtient de très belles places dans les régates du Petit-Lac et les nombreux Bols d'Or auxquels il participe. Il a su transmettre le virus de la voile à beaucoup de Nyonnais et plus particulièrement à Fernand Jaccard devenu plus tard président du CVNy.

Saga à Sager, la Molaine à Jaccard, le majestueux
Thaïs à Petitpierre, le Mylord à Girardin ou le
Zéphir à Baumann.

Kaimiloa (ex. Briséis, ex. Thais)

Ce célèbre 3 tonneaux jauge Godinet modifiée a appartenu à Francis Fatio de Nyon. Tout au long de son existence, ce bateau a obtenu de très bons résultats en régate. Au niveau de sa conception, il présente des caractéristiques proches de celles de Calypso, autre 3 tonneaux récemment revenu sur le Léman.

Photo J. Lüscher, Nyon Coll. Musée du Léman (fonds E. Wirth) A noter aussi la création de la régate-rallye Nyon-Nernier, qui exige des participants quelques qualités nautiques mais surtout de l'à-propos, de la débrouillardise, le sens du bricolage et de bonnes dispositions athlétiques. Elle vient renforcer entre tous les membres – comme elle le fait encore aujourd'hui – des liens d'amitié qui transcendent les différences de classes (entre bateaux, bien sûr!).



#### 1961

# Règles et usages concernant l'étiquette navale

- On ne doit jamais hisser plus d'un pavillon ou guidon sur la même drisse. Ne font exception que les pavillons du code international des signaux. De même, un pavillon ou un guidon ne doit jamais être hissé sous un autre guidon, même sur une drisse différente.
- **2.** Au port ou au mouillage, hisser les couleurs (pavillon ou guidon) dès 8 heures du matin et les abaisser au coucher du soleil.
- **3.** Sous aucun prétexte, un propriétaire, membre de plusieurs clubs, ne doit arborer à la fois plus d'un guidon de société.
- **4.** Lorsqu'on est obligé de traverser des yachts parallèlement amarrés, on doit toujours passer sur l'avant du bateau, devant le mât.
- **5.** Pour cette raison, lorsque plusieurs bateaux sont amarrés à couple le long d'un quai, ils doivent s'amarrer dans le même sens, et ceux qui sont le plus rapprochés du quai doivent le passage à ceux qui en sont le plus éloignés.
- **6.** Pour embarquer et débarquer dans des canots, les plus jeunes doivent embarquer les premiers et débarquer les derniers.
- **7.** On doit toujours, chaque fois que la chose est possible, accoster un yacht à tribord.
- **8.** Le côté d'honneur au port et au mouillage est le côté de tribord, en arrière des haubans. En route le côté d'honneur est le côté au vent.

#### 1950

# Tu n'es pas seul à l'ancre

Le ciel est clair, et dans l'azur les mouettes Criardes volent et plongent, chassant les miettes Que des risées poussent sur le tapis moiré D'un Léman flamboyant, d'un bleu pale et doré. Dans le port, quelques cygnes au long col ondulé Bercent leur nonchalance, tout doucement roulés Par l'élément en fête et que joliment ride Le souffle d'un Eole débonnaire et placide.

Et là-bas en Savoie, entre Yvoire et Nernier,
Où la côte est sauvage, serpentent les sentiers,
Glissent de blanches voiles, semblant des papillons
Voltigeant sur des fleurs, jasmins ou liserons.
Une, deux, trois, quatre, et plus, venues au rendez-vous;
Tous les Snipes de Nyon, sans doute direz-vous.
Hélas, il en manque un dont la voile en dacron
Dans toutes les régates fait toujours sensation.
Il est beau, fin, racé, il s'appelle Diomède
Et s'il manque à l'appel le mal est sans remède
Car son maître, aujourd'hui, le capitaine Sidi,
En épousant son mousse, là-bas à Commugny,
A, pour ce jour au moins, quitté Rive et son yacht,
Abandonné le lac et oublié la flotte.

#### Morale:

Ne pleure pas Diomède, dors sur le flot nacré Car Rachel et Sidi, eux aussi, sont ancrés.

Albert Ruchti (1899-1981)
Membre fondateur du
Cercle de la Voile de Nyon
et du Cercle des Nageurs

### Championnat suisse de Snipes

En 1960, l'Union suisse du Yachting charge le CVNy d'organiser le championnat suisse de série des Snipes. Les Nyonnais doivent bien cela à cette série qui les a fait sortir de l'ombre! Les régates se disputent du 15 au 18 juillet sur un parcours olympique en triangle classique, devant le port de Nyon. Dix-neuf bateaux sont aux ordres d'un starter qui s'est installé sur une magnifique drague, mise à disposition par le chantier naval Staempfli de Mies.

F

Le Comité de course a belle allure. Il est présidé par Paul Eynard et composé de trois membres expérimentés: Alain Kocher et Jean-Paul Grin de Nyon et M. Bondorowsky de Genève. Le sauvetage

est là à toutes fins utiles, les commerçants nyonnais ont été généreux en garnissant une très belle planche de prix.

Tout est en place pour que le succès soit complet, le soleil de plomb se laissant rafraîchir par quelques bonnes averses.

La lutte est sévère, spécialement lors de la quatrième régate où l'on assiste à des phases vraiment indécises et très intéressantes. Un quatuor de bateaux ayant remporté chacun une manche a surclassé nettement les autres concurrents. Il faut attendre la conclusion de la cinquième régate pour connaître le nom du champion suisse. Au finish, après avoir passé 14 heures sur l'eau au total, Mataf's de R. Fragnière -M. Kaenel de Genève laisse derrière son tableau arrière Diomède II de Jan Rosset. Ces deux bateaux sont sélectionnés pour représenter la Suisse au championnat d'Europe.



Photographie non signée, non datée Coll. Musée du Léman (fonds A. Bestry)



# THE RESERVE OF THE PARTY OF THE



Photo Richard Seiler, 2003

### Belle relève

Au moment de se retirer de la présidence, l'auguste Bestry émet quelques vœux pour l'avenir du Club: «Puisse cet amour du lac, du sport de la voile, de notre société et de notre ville nous unir davantage et permettre à mes successeurs de conduire la destinée du Cercle de la Voile de succès en succès».

Libéré de ses soucis présidentiels, retrouvant une vie plus tranquille hors de la scène publique qu'il n'avait jamais beaucoup aimée, Auguste Bestry s'est recentré sur lui-même. Il a navigué longtemps encore en sachant goûter en solitaire les charmes inépuisables du Léman. A la fin du siècle, un écriteau «A vendre» signala son bateau à l'attention des promeneurs pendant plusieurs années. D'aucuns disaient qu'il décourageait les amateurs pour ne pas se séparer trop tôt de son précieux moyen d'évasion. Pendant sa retraite, toujours en solitaire, il a aussi recherché le contact avec la nature sur les pentes jurassiennes qu'il connaissait aussi bien que les côtes lémaniques. Il s'est éteint discrètement à l'âge de 88 ans, en 2001. Merci Auguste!

Les vœux d'Auguste Bestry quittant le CVNy se sont rapidement réalisés. A la fin des années 50, le Club reste jeune et très sportif même s'il ne compte que 35 membres. Ceux-ci sont très actifs et se battent sur tous les fronts en participant à toutes les grandes régates lémaniques organisées par les clubs genevois, vaudois et savoyards.

Des têtes nouvelles apparaissent et parmi elles, celle d'un homme connu comme le loup blanc dans toute la région: Jan Rosset, dit «Sidi». En quelques années, il se construit un palmarès royal sur divers types de bateaux. En Snipe, il est champion suisse en 1958, 1963 et 1966 et vice-champion d'Europe en Finlande en 1960. Il est deux fois vice-champion suisse en Finn en 1963 et en Flying Dutchman en 1968. Il complète le tableau par un titre européen en 420 (1963) et un titre suisse en Soling (1985). Difficile de faire mieux. Toutefois, le CVNy doit se montrer équitable et partager cette brassée de lauriers avec la Société nautique de Rolle, ville où Sidi Rosset est allé enseigner le français, le grec et le latin aux collégiens. Il ne s'est pas contenté de ses succès sportifs. Il a aussi dirigé une troupe théâtrale d'amateurs doués et mis en scène des spectacles dont le succès a largement dépassé les limites du district. Il y a comme cela des êtres qui excellent dans tout ce qu'ils entreprennent!

Les Rollois se souviennent encore de ses lectures du Pacte fédéral lors des célébrations du ler août: il y apparaissait vêtu de son costume officiel – veste rouge dépouillée de sa cocarde olympique, pantalon blanc – porté aux J.O. de Mexico en 1968! Il y était entraîneur.

Rien n'est éternel, même les séries les mieux implantées.

La grande période des Snipes, après un quart de siècle de succès, touche à sa fin, bien qu'il y en ait encore des milliers dans tous les ports du monde: le bateau est devenu plus coûteux, il est aussi plus lourd que d'autres dériveurs plus modernes. Il est temps de diversifier la flotte nyonnaise. Celle-ci va s'enrichir de Corsaires, de 6 m JI, de Requins, d'un 7 m 5, de Lacustres, de 5 m 5, de Fireballs et d'une palette de bateaux de plus en plus large.



### 1965

# Confessions d'un enfant de Rive

A Monsieur le président du Cercle de la Voile de Nyon

Monsieur le Président.

Dans votre grande bonté, vous avez bien voulu appuyer ma demande d'admission au CVNy et c'est maintenant chose faite. Seule femme au milieu de tant d'hommes, je suis désormais membre de la société que vous présidez. Je n'en suis pas peu fière.

Toutefois si, bon berger comme vous l'êtes, vous avez bien voulu accueillir une faible brebis au sein de votre grand troupeau, encore faut-il que je vous dise les raisons qui m'ont poussée à solliciter cette faveur. Vous l'avez exigé, il ne me reste plus donc qu'à obéir; et ne vous en déplaise, mon cher président, vous aurez à subir mes élucubrations.

Pourquoi ai-je rallié le Cercle de la Voile? A cela je pourrais répondre une foule de choses. Dans le genre réaliste par exemple: parce que j'aime naviguer, bien sûr! Dans le genre sentimental: parce que j'ai toujours admiré et apprécié la grande amitié qui règne parmi les yachtmen; ou encore dans le genre poétique: parce que j'aime à contempler du large la fuite des nuages sur le sombre Jura, que je vibre à la vue des algues courbant la tête sous l'influence d'invisibles courants, que je m'amuse à la vue des perchettes et de leurs migrations affairées, ou au jeu des turbulentes mouettes... Je pourrais aussi vous affirmer que je sais apprécier l'enchantement d'un rayon de soleil sur les vagues empanachées d'écume, tout autant que la caresse d'un bon petit Séchard dans ma chevelure... bouclée!

Il se trouve que je suis tout simplement une enfant de Rive et du lac. Aussi loin que remontent mes souvenirs, toute ma vie, ou presque, s'est déroulée sur la toile de fond parfois riante et parfois sombre, mais toujours belle, que formait le lac. En été, par les chaudes journées de juillet et août,

alors que le bleu du ciel ne semble faire qu'un avec celui de l'eau, quand la Savoie nous apparaît comme flottant dans une tremblotante buée de chaleur ou, au contraire, en hiver, lorsque les noirs nuages se traînent et donnent à toutes choses un air sinistre et un ton de profonde désespérance, toujours il était là, ce lac que vous et moi aimons tant. Et c'est parce que je savais qu'au sein du CVNy je trouverais un égal amour que j'ai sollicité mon admission.

Il existe pourtant une autre raison, et je ne me résous à vous la confier que dans le creux de l'oreille. Promettez-moi de garder pour vous cette confidence, que je ne vous fais pas sans rougir quelque peu. Voilà: lorsque j'ai uni ma destinée à celle de mon navigateur de mari, on m'a répété sur tous les tons que la femme dois suivre son époux, et moi, j'ai promis tout ce qu'on a voulu (dans ces moments-là, on ne réfléchit jamais assez!). Toutefois à la longue, la sagesse m'est venue et j'ai senti tout ce que le terme «suivre» contient de péjoratif pour le sexe que l'on dit



Port de Nyon avant la construction du Club-House Photographie Eddy Berger, vers 1960 – Coll. Musée du Léman

faible. Et que fait-on de l'égalité des droits de la femme et de l'homme? Suivre, pourquoi suivre? Un chien suit son maître, un subalterne suit les instructions de ses supérieurs! En vérité on suit beaucoup dans la vie, mais toujours celui qui suit reconnaît en ce faisant sa subordination au suivi.

Or, après d'amères réflexions et au prix d'un cruel conflit moral, que je vous fais la grâce de ne pas vous décrire, j'ai décidé de ne plus suivre, mais d'accompagner, ce qui est beaucoup plus digne. Ainsi désormais, Alain et moi formons un couple à parts égales; je ne suis plus mon mari, mais je l'accompagne sur son voilier, et notre

vivante collaboration est tout bénéfice pour lui, à la condition qu'il écoute pieusement mes conseils et avis. Il n'a alors plus qu'à faire le contraire et tout va très bien!

Et voilà, mon cher président, les raisons de ma venue au CVNy, vous savez tout. Mais surtout n'en dîtes rien! (Alain croit toujours que je le suis!)

Sachez seulement que j'estime toute la valeur du privilège qui m'est échu, et que je m'efforcerai de remplir consciencieusement les tâches que votre indulgence voudra bien me confier.

Gaby Kocher

### Grains et calmes plats

Passées ces premières années d'enfance, le Club entre dans une navigation au long cours avec ses grains et ses calmes plats. Notre ambition n'est pas de relater par le menu les multiples événements qui ont tressé le fil de chacune des années jusqu'en 2003 mais de retenir quelques moments forts qui sont les jalons de l'histoire du club.

Le championnat suisse des Snipes a ouvert la chronique des années 60 qui allaient mettre quelque peu à l'épreuve l'esprit de club.

Il y a d'un côté les jeunes qui veulent régater, de l'autre des «vieux»...qui préfèrent se raconter les exploits d'antan en buvant des verres. C'est ainsi que les anciens, aujourd'hui, résument de manière manichéenne la situation de l'époque. A vrai dire, cette dichotomie semble marquer toutes les époques!

Les membres du CVNy ressentent cruellement l'absence d'un local ou d'un «stamm» où ils pourraient se retrouver régulièrement pour mieux

renforcer l'esprit d'équipe, échanger leurs points de vue et resserrer les liens d'amitié. Les rencontres ou les discussions se passent à la Buvette des Trois Jetées, au Café du Chemin de Fer, loin du lac, ou dans les bistros de Rive.

Les moyens d' «hébergement» à la disposition du club sont des plus limités – c'est le moins que l'on puisse dire. Le matériel de régate est rangé au fond de la maisonnette des plongeurs aux Trois Jetées. Le CVNy dispose d'une petite place – un cagibi – dans le local du Kayak-Club. Cette société battant durement de la pagaie, le CVNy obtient de la commune en 1963 de pouvoir louer l'entier de ce local, ce qui représente un progrès sensible en mètres carrés. Il l'aménage au mieux de ses besoins. Les romantiques disent aujourd'hui que le Club était ainsi logé à côté des jeunes filles de l'Ecole ménagère. Les plus réalistes constatent que le CVNy était relégué à la morgue. Les uns et les autres ont raison. Ce local a successivement servi de morgue à l'hôpital de Rive, de dépendance à l'Ecole ménagère et d'emplacement pour l'aquarium de l'actuel Musée du Léman!

De premières voix commencent de s'élever pour souhaiter que le port soit doté d'une construction à usages multiples: lieu de



Jour de régate à Nyon

Photographie Eddy Berger, vers 1960

Coll. Musée du Léman

rencontre des membres, locaux pour le dépôt de matériel, vestiaire, douches, toilettes, abri pour les visiteurs, etc. Ceux qui lancent de telles revendications ne se doutent pas qu'ils viennent de taquiner la queue d'un serpent lacustre n'ayant rien à envier à ceux de mer.

A la morgue ou pas, les esprits restent grognons et critiques, d'aucuns souhaitant mieux populariser la voile parmi les jeunes et retrouver le dynamisme sportif des années précédentes.

Heureusement, les régates de Vauriens ne se sont jamais interrompues et laissent des souvenirs marquants, celui par exemple de Heinrich Bossert (Fritz pour les amis) qui embarque au port de Nyon, sur un bateau de la CGN, avec son Vaurien sous le bras – son bateau, pas son fils! – pour aller régater à Morges. Les annales n'indiquent pas son classement! S'il avait été premier, cela aurait été protocolé...

Dès 1971, l'audace revient dans les rangs du CVNy et celui-ci se permet une «première» suisse qui fait date. Prenant tout à fait au sérieux les nouvelles planches à voile qui ont fait leur apparition sur nos lacs, le Club organise la première régate au large contre l'avis de la police qui continue de classer ces frêles esquifs parmi les engins de plage n'ayant pas le droit de s'éloigner à plus de 50 mètres du rivage. Et toc! La police n'a pas toujours raison.

Le vapeur Simplon dans le port de Nyon en 1965 Coll. SNNy



# LES EXPOSITIONS NAUTIQUES

Trois grands événements – qui ne doivent rien aux efforts du CVNy – marquent les années 60 dans le Port de Nyon. L'Association des intérêts de Nyon, curieuse de constater qu'aucun salon nautique n'est organisé en Suisse romande alors que cette branche économique est en

plein essor, et que de tels salons en Suisse alémanique ou en Allemagne voisine connaissent de beaux succès, juge qu'un créneau est à prendre et que Nyon a tout intérêt à se lancer à l'eau.

Un comité indépendant, sous la présidence de Michel Hans, municipal et futur syndic, navigateur à ses heures, se lance dans cette vaste entreprise avec l'appui de Corsier-Port, l'un des plus grands chantiers

navals de Suisse romande. L'une de ses premières décisions donne à ce projet sa véritable dimension originale: contrairement à d'autres salons organisés à terre, l'Exposition nautique de Nyon, du 6 au 14 juin 1964, aura lieu sur l'eau, afin que tous les intéressés puissent essayer directement le canot automobile ou le voilier qu'ils envisagent d'acheter. Plus de 25 chantiers de Suisse et de l'étranger prennent le pari de participer à cette aventure aux risques bien calculés.



La première condition à remplir pour réaliser un tel projet n'est pas mince. Il s'agit de vider le port de tous ses occupants pendant trois semaines! Crans, Rolle et Versoix acceptent les demandes d'asile lancées par Michel Hans et accueillent les bateaux nyonnais devenus SDF. Le Prince Napoléon lui-même offre des espaces-refuges mais revient en arrière, froissé par la curiosité de ceux qui veulent en profiter pour explorer non seulement son port, mais aussi son domaine. Les secrets princiers ont toujours piqué au vif la curiosité des plus grands défenseurs de la République!

Une fois le mouvement migratoire achevé, les exposants prennent possession des lieux pendant que – audace suprême – les organisateurs coupent la route de Suisse en montant une grande tente sur la Place de Savoie, au sortir du quai des Alpes. La circulation est déviée par l'étroite Rue de Rive. La cantine est déjà dressée quand arrive enfin l'autorisation de couper la circulation sur la route cantonale!

Une grande fête nautique accompagne cette exposition et attire la foule dans le quartier de Rive. Course de canots à moteur, de horsbord, démonstration de ski nautique, sauts en parachute, estaminets, bars à champagne, échoppes, bals, concert de l'Ecole de musique, défilé de costumes d'été devant l'Hôtel Beau-Rivage, que voulez-vous de plus pour que le peuple soit heureux? Même le professeur Bernard Glasson, dans son discours, annonce un programme propre à inspirer les auteurs des futures aventures filmées de James Bond: «...les fêtes nautiques rassembleront non seulement les mordus du lac, mais les gens de la haute (ville), les gens des campagnes environnantes et les citadins de Genève et d'ailleurs. Ils assisteront, le dimanche après-midi, à un programme que jamais n'ont vécu les riverains, des attractions au cours desquelles le pilote de hors-bord se mesurera au parachutiste qui foncera sur lui... Puisse les horizons lacustres leur être propices!»

Le succès de la manifestation en appelle la répétition en 1965 et 1966 avec quelques variantes. Pour la deuxième édition, les organisateurs renoncent à la grande cantine de fête coupant la route cantonale et la remplacent par un vapeur du Léman – le Simplon – qui vient s'installer

# La Bise

Lorsque les grains s'affolent dans tous les sens, ombres fuyantes, rapides comme des truites; Lorsque le vol lourd des corbeaux s'épuise à regagner la terre;

Lorsque le lac, à cinq cents mètres du bord, est blanc d'écume et que les mouettes mènent leur jeu et glissent emportées sur les pentes de l'air;

Lorsque les arbres se plaignent, puis se taisent, puis recommencent à se plaindre; Lorsque les canards se tiennent, le bec dans le vent, et reculent doucement, ancrés sur leurs pattes;

Lorsque les tourbillons amoncellent les feuilles, les entassent, puis les soulèvent de nouveau, les éparpillent et les emportent; alors les gens du lac reconnaissent la bise.

Depuis Nyon jusqu'à Genève, le lac gronde pendant des jours et des nuits, roulant comme un tonnerre le long des rives ses vagues blanches et vertes. Livré à lui-même, désert, le lac secoue sa

Photo Michel Perret/La Côte, 1985



colère, écrase les masses d'eau contre les murs en gerbes que la bise reprend au vol, rabat et emporte en poussière. A Genève, les mouettes elles-mêmes renoncent à jouer et s'en vont picorer à l'abri dans les champs.

Autrefois, à La Côte, les bateliers l'appelaient la Dame, parce qu'elle leur arrivait de la direction de Notre-Dame de Lausanne. D'où lui vient ce nom de bise, qui lui va si bien, net et tranchant comme son humeur, sans douceur, sans caresse? Peut-être signifie-t-il la grise, la noire, à cause des nuées sombres qu'elle entraîne parfois vers le sud.

Qu'importe? Pour nous c'est tout simplement la bise, celle qui mord nos doigts mouillés, fait frémir nos haubans, parfois même emporte un morceau de foc ou de voile; mais c'est celle aussi qui nous dispense tant de joies saines et viriles. La bise, un charme de plus du Léman qui en compte tant.

André Guex

dans le port, justifiant ainsi, pour une fois, la condition posée lors de la construction des digues. Lors de la troisième édition, on ne voit plus de grand bateau mais une cantine plus modeste qui n'enlève rien au charme et à la joie de cette fête du lac.

Ces expositions auront aussi permis de montrer de près quelques-uns des derniers développements de l'industrie nautique. C'est là que les Soviétiques présentent pour la première fois un hydroglisseur à ailerons sustentateurs.

Après trois réussites complètes, les organisateurs renoncent pourtant à poursuivre plus loin leur entreprise, le relogement des bateaux nyonnais chassés du port devenant chaque année plus difficile. D'autre part, des projets d'expositions nautiques à terre commencent à pointer leur nez du côté de Genève et de Lausanne.

Ces trois expositions se sont autofinancées — hé oui! cela arrive - avec les participations des chantiers navals et les recettes générales des divers points de vente, débits de boissons, de saucisses et de champagne. Elles ont même laissé un petit reliquat qui est encore visible de nos jours: les 3 mâts plantés dans la digue centrale, en face du Club-House, qui portent les couleurs suisse, vaudoise et nyonnaise ont été achetés et posés avec le bénéfice de ces trois expositions.

### L'aventure de la grue

Dès que la flotte nyonnaise ne compta plus seulement des Snipes mais aussi des lestés et des canots automobiles de gros format se posa le problème de l'absence d'une grue. Les propriétaires des gros bateaux devaient partir dans les ports voisins pour y faire leurs travaux d'entretien, voire trouver des hivernages. Une situation qui ne pouvait durer très longtemps.

Dès 1962, la décision est prise d'acheter une grue mais encore fallaitil savoir où l'installer. Un premier projet à l'intérieur du petit port est remis à la Municipalité pour approbation. Idée écartée d'emblée - et à juste titre - en raison du dommage causé à l'esthétique de l'endroit.

Entre-temps, le club a trouvé une grue d'occasion de 10 tonnes auprès des CFF et l'a achetée. Amenée de Vallorbe sans qu'on sache encore où la monter, elle est déposée plusieurs mois dans l'entreprise Kocher derrière la gare. Elle est finalement installée en 1964 au milieu de la grande jetée où elle offre le double avantage d'être près du terre-plein où hivernent les bateaux et de ne pas trop enlaidir le paysage.



L'achat, le transport et l'installation de l'engin atteignent 16 000 francs. Grâce à la participation active et financière des membres, grâce aussi à l'aide de plusieurs entreprises qui font cadeau du prix de leurs services, il est ainsi possible de compléter l'aménagement du port sans l'aide financière des pouvoirs publics. Cela garde toute son importance aujourd'hui. Si la commune ou le canton entendait enlever cette grue pour satisfaire à d'autres besoins d'aménagement, le Club pourrait négocier la mise à disposition d'un moyen de levage équivalent dans un autre lieu.

Le bras de la grue tournoie dans le ciel nyonnais et l'affaire paraît terminée quand l'une des entreprises donatrices tombe en faillite. Elle a offert l'équivalent de 7 000 francs en travaux de maçonnerie. Sans la moindre hésitation, les créanciers font saisir la grue et se retournent contre le CVNy! Après quelques frayeurs et moult petits tracas, celuici réussit à racheter l'engin une deuxième fois ... mais pour la somme symbolique de I franc! Pour être précis, nous devrions donc dire que la grue a coûté au club 16 001 francs!

La grue sur la Grande Jetée Photo Richard Seiler, Nyon, 2002



Le Club est toujours resté maître des usages et des tarifs de grutage des bateaux. A l'origine, une mise à terre coûte 15 francs... et de gros efforts. En 1966, on améliore la grue en électrifiant le treuil de levage. Il n'est plus nécessaire de convoquer les candidats de la région au championnat du monde des poids et haltères pour tourner les grosses et dangereuses manivelles – une simple pression sur un bouton suffit...

Selon le principe des petits ruisseaux et des grandes rivières, cette grue a alimenté de manière régulière la caisse du Club et lui a permis, par la suite, de soutenir des projets bien plus importants. Tout irait donc aujourd'hui pour le mieux dans le meilleur des mondes si cette grue n'était si dure à faire

tourner, si son usage n'était à déconseiller quand le vent d'ouest lève des vagues et si la profondeur n'était si faible en avril! Mais à part ça, Madame la Marquise...

Depuis l'installation d'une nouvelle grue entièrement électrique aux Abériaux où le niveau d'eau n'est jamais inférieur à 2 mètres et où le bassin reste calme quel que soit le régime des vents, de nombreux propriétaires de voiliers délaissent l'installation nyonnaise... au détriment de la caisse du club.



### Un souvenir d'André Guex

### 1963

D'autres fois les rouleaux noirs de Joran plumaient les crêtes du Jura français et de la Dôle. Ces jours là, nous avions l'oeil sur le jet d'eau qui, de vingt kilomètres, nous annonçait la tornade en se couchant soudain comme un chien rampant. Un jour, nous fûmes surpris pourtant et notre retour au port provoqua les commentaires ironiques des hommes de mer restés à terre. Mais nous avions une excuse, la drisse de pic avait sauté! Elle sautait souvent!

De tous mes souvenirs de voile devant Nyon, le plus vivant, le plus cuisant reste un souvenir... de rame. Au soir j'avais mouillé, au droit d'Hermance, vers le ponton du pêcheur Duborgel et passé la soirée avec mes amis, le bon peintre Viollier et sa femme. Tard dans la soirée je les quittai, descendis au bord du lac, embarquai, et hissai ma voile. Pour mieux l'étarquer, je m'appuyai d'un pied contre le cabillot du cockpit, au pied du mât, et tirai, de toutes mes forces sur la drisse, qui rompit.

Projeté en arrière, je fus cueilli dans le dos par la barre du gouvernail qui me fendit deux côtes. Mais il fallait rentrer, c'était le mois de juin, les leçons commençaient à sept heures et Monsieur Bize, le directeur, était ponctuel.

De gréer, plus question! Je sortis les rames. C'était fête à Promenthoux cette nuit là, mais ce n'était pas fête à bord. Il me fallut des heures pour croiser le lac, non plus allegro mais tellement moderato que les flonflons de la fête, rythmés par la grosse caisse, me semblaient venir de je ne sais quels inaccessibles rivages.

Aujourd'hui, dans ma mémoire, je les entends encore, comme le chant des sirènes de ma jeunesse. Car c'est avec les mauvais moments qu'on fait les bons souvenirs.

André Guex

### La formation au sein de l'école de voile

La formation des jeunes a toujours été l'une des grandes préoccupations des bons comités. A la fin des années 50 – nous l'avons dit – dans le dessein d'assurer la relève, le club achète un Vaurien, bateau convenant particulièrement bien à l'enseignement de la voile. Après une baisse de régime au début des années 60, une reprise s'amorce en 1967 qui remporte un succès notable auprès de tous les jeunes. Le Club récidive en 1969 et organise, avec l'appui de plusieurs donateurs, une nouvelle série de cours d'initiation donnés sur des Vauriens et répartis sur une douzaine d'heures de théorie et de pratique. Les cours se déroulent en juillet et août sous la direction de J. Comberu.

Un élan supplémentaire est donné en 1974 par Eric Dupont, président du CVNy, en collaboration avec le club voisin de Crans. Le CVNy commence par acheter deux Vauriens d'occasion et par confier l'organisation et la pratique de ces cours à une petite équipe dirigée par Lotti Bossert, secondée par Suzanne Baumann d'abord et par Alain Ruffin ensuite. Ces bénévoles s'emploient à trouver un lieu où travailler. Ils investissent le local contigu au sauvetage (aujourd'hui son réfectoire) pour y déposer leur matériel et s'installent sous l'avant-toit du bâtiment du sauvetage pour y donner leurs cours théoriques sur une grande ardoise face à 24 élèves.

Photo Michel Perret/La Côte, 1985



Lotti Bossert et Alain Ruffin prennent leur rôle au sérieux. Ils se retrouvent en 1976 sur les bancs d'école de Gwatt au bord du Lac de Thoune pour y décrocher un diplôme de moniteur de l'Union suisse du Yachting. Deux ans plus tard, Lotti rempile à Mürren d'où elle revient avec le titre de responsable régionale de la formation des jeunes. Avec un enthousiasme inoxydable, elle se lance dans l'aventure en plantant des jalons qui existent encore aujourd'hui, notamment les camps à la Vallée de Joux avec toute leur infrastructure.

Beaucoup de navigateurs, encore aujourd'hui, doivent beaucoup à Lotti qui leur a appris à maîtriser les éléments en toute sérénité.

Le succès est donc allé croissant. En 1977, les Vauriens sont remplacés par des Optimists, bientôt complétés par des Laser, sur lesquels des dizaines de jeunes découvrent les plaisirs de la voile. Avec l'accord de la Commune, des étagères sont installées sur le terre-plein pour y empiler ces dériveurs et gagner de la place à terre.

Décidée en 1982 à reprendre des études universitaires complètes, Lotti Bossert lâche les écoutes après 8 ans d'une activité inlassable. Nicole Bonjour prend sa succession sur le plan régional et Christian Dalgas oeuvre comme nouveau responsable de la formation au sein du club en s'appuyant sur Alain Ruffin et Michel Lazeyras, toujours bénévoles. Pour compléter la chaîne, un autre membre du club, Ernst von Allmen, Mani pour les intimes, est «adoubé» par le Service de la navigation et devient expert pour faire passer les permis de navigation. Homme de la montagne avant de devenir marin d'eau douce et de haute mer, il est ainsi un expert de proximité... mais n'allez pas croire qu'il ferme les yeux si vous ne retrouvez pas le pare-battage personnifiant l'homme à la mer ou si vous rentrez au port sans avoir bien préparé votre bateau! C'est un méthodique.

De premiers essais de collaboration avec le «sport scolaire facultatif» sont tentés mais malgré les appels pressants et presque pathétiques lancés chaque année par le président Freddy Hohl, la pénurie de moniteurs, particulièrement pour les mercredis et les samedis, est restée un problème permanent, endémique et récurrent (citation concentrée de rapports présidentiels multiples...)

En 1987 cependant, l'application à la voile des «Passeports vacances», introduits quelques années plus tôt, atteint pleinement son but. Des enfants de 12 à 16 ans suivent avec passion la semaine de cours intensifs donnés en trois phases: un jour de théorie, trois jours de pratique et un parcours solitaire en régate le dernier jour. Jean-Paul Collot, qui ne maîtrise qu'à peine son émotion pédagogique en



Photo Michel Perret / La Côte, 1985

assemblée générale, «s'estime immensément récompensé par l'enthousiasme des enfants à barrer, hisser les voiles et naviguer sur le Léman». Avis aux autres.

La seule solution durable au problème de la formation, malgré son coût, est adoptée en 1989 sous la présidence de Michel Darbre qui introduit la professionnalisation de l'enseignement, donnant

d'emblée une nouvelle dimension à l'Ecole de voile. Pour la première fois, un moniteur est engagé contre rétribution mais à temps partiel en la personne de Jean-François Sauthier. Les cours ont lieu de mi-mai à fin septembre et sont dispensés aussi bien aux enfants qu'aux adultes désirant passer leur permis voile ou moteur — ces derniers apportant quelques ressources qui rassérènent partiellement le caissier. Pierre Moura, au sein du comité, supervise et dynamise cette formation. Il va chercher une collaboration avec les clubs voisins de Prangins, Crans et Founex afin d'organiser un vrai camp d'initiation. Un groupe junior-compétition est même créé, naviguant sur Equipe.

Par la suite, les cours théoriques commencent au mois de février et la pratique en avril. Deux dériveurs, un Equipe et un 420 viennent étoffer la flottille de l'école de voile.

En 1990, Nyon joue son rôle de centre régional de formation à la régate grâce à sa logistique et à la collaboration des professionnels qui acceptent d'entraîner et d'offrir leur expérience aux jeunes régatiers de la région. Un nouveau moniteur prend la relève en la personne de Patrick Fleury et Claude Isaac, maître voilier, donne ses conseils en coachant les équipages de compétition en déplacement sur tous les plans d'eau de Suisse. Au comité, Roland Kobel succède à Pierre Moura et porte au programme de façon définitive les cours du sport scolaire facultatif, les deux semaines du «passeport-vacances» et les camps de voile des clubs de la région. L'école de voile encadre 130 jeunes.

Les résultats ont suivi. Marc Muntz et Nicolas Ziegert sont devenus champions suisses juniors en 420 et Frédéric Moura a remporté une «Translémanique en solitaire» sur un Choucas et maintes autres régates sur son Surprise. Depuis 1995, l'actuel moniteur Jean-François

Levoy est aux commandes dans son Zodiac, dans le Q-boat ou dans le nouveau Surprise-école du Club, laissant à Patrick Fleury le soin de s'occuper du groupe «compétition».

En haute saison, quelques jeunes moniteurs «Jeunesse et sports» viennent épauler les moniteurs principaux.

Au cours de l'année 2001, 171 stages ont été organisés pour des enfants qui ont ainsi découvert les plaisirs de la navigation; 17 juniors ont suivi les cours pendant toute la saison. Enfin, des dizaines d'adultes ont passé leur permis voile ou moteur. Au total, ce ne sont pas moins de 1713 heures de cours qui ont été données.

La flotte actuelle du club a belle allure. Elle se compose d'un Surprise neuf, d'un Soling, de 6 Equipes, de 13 Optimists, d'un Q-boat de 90 CV et de deux Zodiacs.



### 2002

# Les débuts de l'école de voile

C'est en 1974, sous la présidence d'Eric Dupont, qu'une nouvelle série de cours d'initiation à la voile a été organisée. Quelques bénévoles, anciens ou jeunes régatiers, se sont engagés à faire cinq sorties à voile avec des jeunes intéressés sur des Vauriens, dériveurs en bois très répandus à l'époque. Ce fut un grand succès.

En novembre 1974 la présidence du CVNy passa dans les mains de Heinrich Bossert dit le «Fritz». Etant son épouse, j'ai décidé de continuer l'impulsion qu' Eric Dupont a donnée et d'organiser les cours d'initiation à la voile dès 1975.

Pour commencer, il s'agissait de prendre les inscriptions; une petite annonce en février dans la presse locale a suffi.

Ensuite, les jeunes inscrits ont été convoqués début mars devant le hangar à bateaux à côté du pont de l'Asse. Il s'agissait d'abord, comme les bateaux étaient en bois moulé, de faire l'entretien. Je suis arrivée au premier rendez-vous du cours devant le hangar avec du papier ponce, du tinner, de la peinture et des pinceaux. Et hop, au travail! Début avril nos deux Vauriens avaient changé d'aspect, reluisants, c'était l'heure de les amener au port. C'était la fête et les jeunes, fiers de leur travail, avaient hâte de faire leur première sortie sur le lac. Tous les moniteurs inscrits nous attendaient dans le port pour la première leçon théorique en tronc commun: il s'agissait de comprendre comment gréer un Vaurien, assurer la sécurité rudimentaire, la direction des vents,

comment faire avancer un voilier. Chaque élève avait droit à cinq sorties, un cours théorique et recevait un petit recueil théorique. Ensuite les futurs navigateurs étaient attribués à leur moniteur qui les convoquaient à des sorties sur le lac selon un plan d'exploitation affiché dans le petit local derrière le Sauvetage. Pour des raisons de sécurité chaque sortie devait être inscrite sur ce plan. Dans ce petit local se trouvait une armoire avec les voiles et les gilets de sauvetage.

Les élèves qui avaient suivis les cours d'initiation l'année précédente avaient le droit de sortir seuls sur le lac ensuite.

Voici une petite anecdote dont certains se souviennent encore: il faisait beau ce jour là, une petite brise printanière invitait nos deux lascars à prendre le large. Malheureusement, le Vaurien avec lequel ils naviguaient n'était pas encore muni de la vignette obligatoire. Hélas, ils étaient observés par le garde de pêche et dénoncés chez le préfet. Une amende suivait. Les parents étaient accablés et le président a dû se rendre chez le préfet, plaidant la cause des jeunes navigateurs. L'amende fut réduite.

En 1976, Alain Ruffin et moi avons été nommés moniteurs USY; nous avions suivi les séminaires à Gwatt, lac de Thoune, organisés par Pierre Fehlmann, président de la commission juniors à cette époque. Ainsi l'organisation des cours de voile au sein de notre club a été légitimée.

Les années se sont succédé. Avec l'intérêt grandissant pour le sport de la voile, évoluant vers des nouvelles techniques et le développement de nouvelles séries, il a fallu suivre des cours de formation organisés par l'USY à Mürren, qui m'a nommée ensuite responsable «juniors» pour la Suisse romande. Il fallait alors créer une section juniors au sein de chaque club, créer une flotte d'Optimist, une flotte de Laser et organiser des camps d'entraînement de voile à la vallée de Joux. En 1982, Christian Dalgas est devenu responsable de l'école de voile et délégué juniors à l'USY, Michel Lazeyras, responsable du camp d'entraînement Optimist, et Nicole Bonjour responsable-juniors pour la Suisse romande. Les cours d'initiation à la voile s'appellent aujourd'hui «jeunesse et sport» et l'école de voile est devenue professionnelle.

Lotti Bossert

### La longue histoire du «Clubouze»

En 1964, l'idée d'un Club-House est lancée par divers membres et de premières études sont faites. Personne, à ce moment, n'imagine les obstacles du parcours! Qu'un Club-House ait finalement pu être construit donne la mesure de l'opiniâtreté des comités successifs!

Au départ, chacun souhaite que ce point de ralliement soit édifié quelque part dans le port. C'est la moindre des exigences pour des navigateurs qui aiment garder le regard posé sur la ligne d'horizon ... quand ce n'est sur le niveau de la bouteille.

Pour qui connaît l'étroitesse de la bande de terrain entre le lac et la route, le choix des possibilités est extrêmement restreint: soit à côté de l'immeuble du Sauvetage, soit à l'emplacement des anciens bains Platel.

Un premier projet situe ce futur Club-House à l'ouest du local du sauvetage mais il suscite immédiatement une levée de boucliers – ou de filets - parmi les pêcheurs et leurs amis, tous voulant conserver ce lieu si pittoresque sans rien y changer. Fin du premier round.

Un an plus tard, un deuxième projet est soumis au comité. Il s'agit cette fois-ci d'une construction en dur accolée au hangar du sauvetage, mais du côté est, et dont le plafond ferait office de terrasse pour les promeneurs. En mars 1967, après peaufinage des études, la demande est adressée à la Municipalité dont la réponse est négative, à la grande surprise des membres. Explication: la commune souhaite un projet englobant aussi le club de l'Aviron. Exigence difficile à satisfaire car les rameurs sont gens encombrants, aussi bien en largeur qu'en longueur: ils ont besoin de longs espaces pour ranger leurs bateaux!

Oubliant cette injonction, le comité revient à la charge avec une nouvelle demande à la Municipalité en septembre 1969. Le président Louis Rochaix justifie cet entêtement et l'urgence du projet en précisant que les membres aimeraient pouvoir se réunir quelques instants après les régates, trouver des installations sanitaires décentes et bénéficier des bienfaits d'une douche. En outre, ces installations devraient être mises à la disposition des nombreux hôtes de passage comme cela existe dans les autres ports.

Pour ne point trop effaroucher les hommes du pouvoir, le comité se contente cette fois-ci d'une construction à caractère rigoureusement provisoire: un pavillon préfabriqué pouvant être démonté. Il aurait comporté une salle de réunion, deux douches, deux WC, le tout couvrant une surface d'une centaine de mètres carrés. Le pavillon aurait été installé à l'emplacement des anciens bains publics Platel, entièrement à la charge du CVNy. Plans, devis, photomontages, tout y est, mais ce projet finit dans la même poubelle que les précédents. La Municipalité le refuse en raison du préjudice esthétique porté aux jardins du Bourg de Rive.

Elle relance, néanmoins la balle en proposant d'aller voir à l'ouest du Sauvetage, côté Genève, c'est-à-dire à l'emplacement du tout premier projet. C'est un retour à la case-départ qui apparente tout cet exercice au fameux jeu de l'oie!



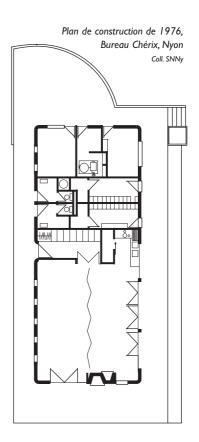






Photo Richard Seiler, 2003

Habitué à exploiter des vents incertains avec renverses inattendues, le comité remet l'ouvrage sur le métier – pas encore pour la 20° fois – en conservant un sang-froid et une amabilité qui l'honorent!

La nouvelle solution vise à créer un local de cent mètres carrés, largement vitré, avec cuisine, douches, WC et terrasse, une nouvelle fois à l'ouest du local du Sauvetage. Hélas! En cette période de surchauffe économique, le coût a pris l'ascenseur: ce dernier projet se révèle deux fois plus cher que le précédent. Qu'à cela ne tienne, les études vont bon train, un brasseur s'est déjà annoncé pour fournir le comptoir. Le 19 mars 1971, le président Rochaix dirige sa dernière assemblée générale dans une ambiance tendue. Le projet définitif est présenté par Eric Dupont. Coût: 200'000 francs. On décide de lancer une souscription auprès des membres ainsi que d'augmenter les cotisations de 250 %! Et ce projet sombre à son tour tout près du but pour une raison que l'Histoire n'a cette fois-ci pas retenue. Probablement était-ce la même que 5 ou 6 ans plus tôt, à savoir le souci de protéger le quartier des pêcheurs.

En 1972, Jean Fröhlich ayant passé la présidence à Eric Dupont, celui-ci en appelle «au sens du partage des joies du bord du lac entre toutes les sociétés». Après l'abandon du projet proche du Sauvetage, le président Dupont étudie une nouvelle solution à l'emplacement des anciens bains: voilà qui ressemble au mouvement presque perpétuel du pendule! Le projet est prêt et chiffré en avril 1972.

Mais en octobre 1973 s'offre une opportunité nouvelle et inespérée: la buvette de la plage des «Trois Jetées», propriété communale, est à prendre en gestion! Architectes et ingénieurs se remettent sur le pont pour élaborer un projet de transformation des bâtiments existants et soumettent dare-dare le fruit de leurs cogitations à la Municipalité, chacun sachant qu'il faut faire vite sans attendre la prochaine renverse. L'assemblée générale du 30 novembre 1973 souscrit pleinement à cette solution et le 4 décembre 1973 la Municipalité donne son plein accord de principe.

Ouf! La solution paraît enfin trouvée après de si longs tâtonnements quand soudain, dès les tout premiers jours de 1974, un tapage incroyable se déchaîne dans la presse locale contre ce projet. «Les nantis de la voile» sont accusés de vouloir mettre la main sur l'ensemble des rives...

Que pensez-vous qu'il arriva? Le projet fut une nouvelle fois abandonné.

# Billet du président

La vie d'un cercle comme le nôtre est avant tout basée sur les relations humaines, et l'activité du club est le reflet exact de la disponibilité de ses membres à établir et soigner les liens nés d'intérêts communs.

Or, l'évolution de nos loisirs et le développement des moyens de transport a plutôt pour conséquence de nous disperser au gré des possibilités de chacun, si bien qu'il devient de plus en plus difficile de réunir des gens et de soigner ces contacts directs, but essentiel du Cercle.

Néanmoins, un nombre important de nos membres ont témoigné un vif intérêt au développement futur du Cercle en souscrivant - et en approuvant par là - le projet du Club-House. La volonté de ces souscripteurs de voir se réaliser une oeuvre commune qui donnera une nouvelle dimension à notre Cercle

est un fait absolument réjouissant. Dorénavant la raison d'être du Cercle ne sera plus seulement de rassembler des intérêts multiples mais de réunir des gens en un lieu précis d'où naîtra le climat humain propice à l'épanouissement des liens et des relations nouvelles entre jeunes et moins jeunes, sportifs et actifs. Nous pensons notamment à nos amis du sauvetage dont la collaboration nous est précieuse.

Au vu du résultat positif de la souscription interne du club, le comité a décidé d'inviter aussi les amis externes à souscrire des parts. Ainsi, en automne, un plan financier reposant sur des bases concrètes pourra être présenté à l'assemblée extraordinaire. De même, cela nous permettra d'avancer des arguments de poids tant auprès des autorités que des banques. L'augmentation des cotisations décidée par l'assemblée générale vise d'ailleurs ce même objectif en garantissant au Cercle une situation financière saine en rapport avec le développement prévu.



Début de la construction du Club-House Photo Yves Humbert, 1978



# Société nautique de Nyon



# PART N°

de Fr. 100.- (cent francs)

Cette part de la Société Nautique de Nyon confère à son propriétaire les dioits et obligations suivants :

 a) if devient membre passif de l'association et peut assister aux assemblées générales ordinaires et extraordinaires de celle-cl. sans droit de vote;

- b) il a le droit de pénètrer dans le local de la Société accompagné de deux personnes, d'y consciumer et de jour de tous les avantages que le local présente.
- c) il peut céder sa part avec avertissement préalable à la Société Nautique qui tient une liste des propriétaires de parts;

d) Il peut exiger de la Société le remboursement de sa part vingt ans après l'acquisition de celle-ci ;

e) la Société pout procéder à des remboursements anticipés des parts par tirage au sort selon ses possibilités financières

 les membres actifs de la Société ne sont pas responsables du remboursement des parts;

g) la Société est libre de fixer des conditions spéciales si l'acquéreur d'une part est une société, à personnalité juridique ou pas, ou une autre association.

Nyon, le

Le Président :

Le Tresorier

] . Sedel

Exemple de part émise pour le financement du Club-House en 1975

### Création de la SNN

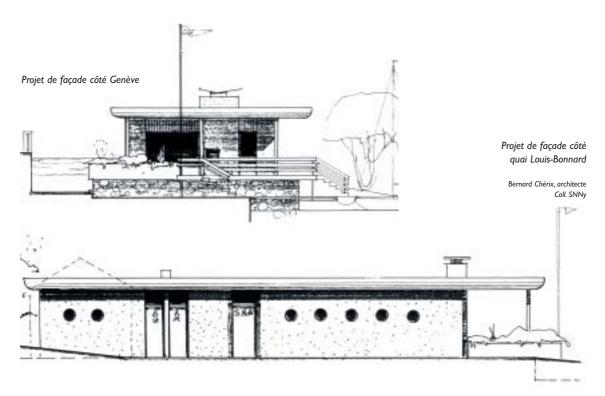
Après un tel coup du sort, le président Eric Dupont rend les armes que l'assemblée générale du 28 novembre 1974 confie aussitôt à Heinrich Bossert. Le nouveau président du CVNy est plein d'allant mais il est bien décidé à ne pas couver seul l'œuf de coucou qu'on lui a laissé au fond du nid.

Sagement, de techniciens, architectes et ingénieurs, les membres du CVNy se muent en politiciens mûris par les déboires. Ne pas attaquer, pacifier. Renoncer à présenter seuls un projet, se coaliser. Laisser les casquettes de yachtmen au vestiaire pour ne pas rallumer la querelle entre les «aristocrates de la voile» et les «petits», unir les amis du lac. Tels sont les axes politiques du nouveau comité.

On décide donc de créer une nouvelle société destinée à chapeauter les autres associations lacustres, afin d'unir les forces et d'annihiler les oppositions internes.

Ainsi pensé, ainsi fait.

Jacques Darbre, vice-président du CVNy, commandant de bord à Swissair du temps où cette compagnie savait encore tenir son cap, étudie les nouveaux statuts ainsi que ceux des clubs allant devoir faire acte d'allégeance.

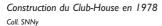




Le 24 octobre 1975 au Café des Pêcheurs à Nyon naît la Société nautique de Nyon (SNN) dont la présidence est confiée à Jacques Darbre. En sont membres fondateurs le CVNy et le groupe «Hélice», nouvellement créé. Divers autres groupements sont intéressés à se joindre à la SNN ou à l'appuyer dans ses efforts, tels les Petits Pêcheurs et la Société des plongeurs. Le Cercle de la Voile devient une section de la Société Nautique et poursuit son existence en se recentrant sur les activités sportives: organisation des régates, enseignement de la voile par des cours théoriques et pratiques, organisation de fêtes et de réunions.

Le but premier de la SNN consiste à créer un Club-House et à devenir l'interlocuteur direct de la commune pour la gestion et l'amélioration du port.

En 1976, plusieurs sociétaires, la foi chevillée au corps, se remettent au travail pour fournir des projets de construction. Au début de l'été, une commission est créée, qui évalue ces propositions et choisit la meilleure. Après huit heures de délibérations, les sages optent pour le projet de Bernard Chérix. D'autres projets avaient été présentés par Fröhlich et Rueff.





La commune de son côté – est-ce pour se faire pardonner ses atermoiements? – décide cette fois-ci de collaborer et met à disposition de la SNN une parcelle avec un droit de superficie de 50 ans. L'autorisation de construire sur l'eau est venue cependant du canton qui reste maître de l'état des rives.

«Il était inutile, rappelle Jacques Darbre, d'avoir la folie des grandeurs. Impossible de copier le Royal Yachting Club de Palma, voire plus simplement le Centre de la SNG! Il fallait garder le sens des proportions et se souvenir de la limite fixée à 220 000 francs, capital couvert par un emprunt et des souscriptions de parts. Toutes les sociétés du lac ont puisé dans leur caisse pour participer à l'achat de ces parts.»

Une année aurait pu être gagnée si le voyer de l'Etat n'avait voulu placer son grain de sel (ou de sable?) en demandant que soit refait le plan de quartier jusqu'au Sauvetage.

En six mois, le centre nautique se construit sans problème, sous l'œil attentif du président Darbre, entre deux sauts à Rio de Janeiro ou Tokyo. L'immeuble occupe l'ancien emplacement des bains Platel qui lui avait été interdit à diverses reprises. On retrouve quelques pieux dans l'eau prouvant que, 850 ans avant Jésus-Christ, des amis du lac avaient déjà choisi cet endroit pour y planter leurs pénates. Les goûts ne changent pas.

Le 23 septembre 1978, 3 ans seulement après la création de la SNN, éclate la joie de l'inauguration du Club-House, prêt à accueillir tous les amis du lac et tous les membres des diverses sociétés lacustres.

La fête est aussi belle que traditionnelle avec une arrivée majestueuse de la *Neptun*e, une collation pour les invités, des chants de la chorale Le Léman et quelques discours aux mots bien pesés pour rappeler l'interminable enfantement de cette construction qui paraît soudain si naturelle maintenant qu'elle existe. Autour du syndic Michel Hans, navigateur qui a su finalement pousser à la roue, se sont retrouvés les représentants des autorités, de toutes les sociétés du lac et des clubs nautiques français, ainsi que les membres passifs de la SNN qui, en prenant des parts sociales, ont aussi contribué à la construction de ce centre.



### 1978

# **Discours** inaugural

L'homme du 20<sup>ème</sup> siècle n'est-il pas soucieux, songeur et renfermé? Sa joie de vivre s'estompe et pourtant Mesdames, Mesdemoiselles et Messieurs, il lui est donné des jours heureux. Comme aujourd'hui où il peut fêter la réalisation d'un rêve.

C'est dans les années 60 que naquit la première idée d'un local au bord de l'eau, dans l'esprit de Louis Rochaix, alors président du Cercle de la Voile. L'idée trop jeune n'aboutit pas, il fallait la laisser mûrir et grandir. Sans relâche le problème fut étudié. Huit projets successifs furent nécessaires pour arriver à ce que vous pourrez visiter tout à l'heure.

J'aimerais remercier tous ceux qui ont préparé le chemin de notre réalisation. La réussite est double, elle n'est pas seulement matérielle, elle est également humaine. En effet la création de la SNN ouvrant ses portes à tous les amis du lac, permet à des hommes pratiquant différents sports aquatiques de se retrouver. Et pour cela il fallait un lieu de rencontre: le centre nautique.

Un centre où dorénavant auront lieu des conférences, des cours et des discussions.

Le centre nautique affirme une fois de plus que Nyon est la cité du bon accueil. Navigateurs en balade ou en compétition ou même touristes de passage trouveront des installations leur permettant de se réconforter.

Le centre nautique n'existerait pas sans l'aide et la compréhension de nos autorités communales, de Monsieur le syndic et de la Municipalité, des services des travaux, parcs et promenades et des services industriels.

Les plans et la réalisation sont l'oeuvre de Bernard Cherix, architecte, des bureaux Grellet, géomètre et Dupuis, ingénieur.

La construction fut menée à bien par les entreprises Perrin, Damond, Hämmerli, von Kaenel, Huber, Dubey, Schaller, Cailler, Forster et Challande, que je remercie pour leurs excellents conseils et travail. Merci aussi à l'entreprise des téléphones, au Sport-toto et à la Brasserie Cardinal pour leur aide matérielle.

Je ne saurais exprimer ma reconnaissance, tant elle est grande, à mes amis du comité de construction pour leur dévouement et à tous les membres qui ont participé aux finitions. Je les ai vu peindre, scier et bricoler, avec plus ou moins de dextérité mais avec beaucoup d'enthousiasme. Ce centre est aussi votre oeuvre et vous vous souviendrez des coups de marteau sur les doigts, de la peinture dans les cheveux, des égratignures dues à la scie ou autres déboires.

Aux plus méritants, je décerne le pinceau d'or à M. Kocher, la scie à M. Dubois et le mètre à M. Baumann.

Je suis ému en considérant la longue liste de toutes les personnes qui ont participé financièrement et prouvé que notre but était juste.

C'est avec grande joie que je les accueille au sein de la SNN en tant que membres passifs et j'espère les rencontrer souvent dans notre centre. Qu'il soit le lieu de rencontre de beaucoup, que l'amitié règne en ces lieux, que toujours nous nous souvenions que toutes sociétés seront les bienvenues. Et qu'enfin ce grandiose panorama s'étendant devant nous, nous permette de raffermir les liens qui nous unissent au Léman.

Jacques Darbre

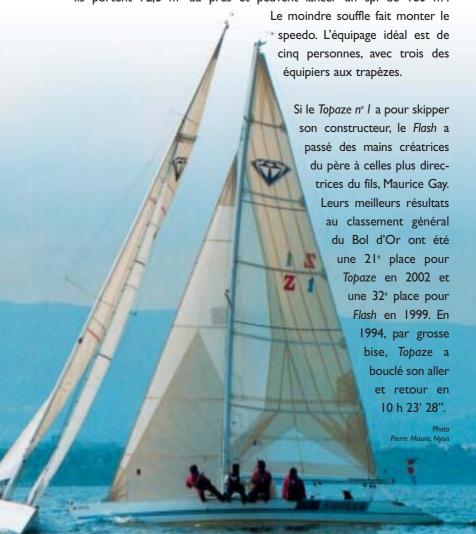


### **Les Topazes**

Ces deux Topazes, qui s'entraînent au match racing devant Nyon, ont trusté les victoires au sein du CVNy pendant plusieurs années. De nouveaux bateaux sont apparus qui leur mènent maintenant la vie dure.

Ces Topazes sont de naissance nyonnaise et méritent donc une petite attention spéciale. Si l'architecte Marc Lang est Genevois, les deux bateaux ont été construits à Nyon par des amateurs éclairés et doués. Bernard Rummel s'est lancé le premier. Il a construit son bateau du I<sup>er</sup> janvier 1983 au 15 juin 1984 en y consacrant ses soirées, ses week-ends et ses vacances. Marcel Gay, entre deux traitements de sa vigne, a construit le n° 2 de la série, baptisé *Flash*, du 31 janvier 1986 au 31 mai 1988. Son bateau a même reçu le baptême de l'eau un peu plus tôt, quand la tempête a arraché le toit du hangar servant de chantier!

Les Topazes sont des bateaux performants en bois moulé – 3 plis d'acajou, avec petite cabine, bien adaptés aux petits airs du Léman. Ils ont une longueur hors-tout de 10 m 50, un bau de 2 m 12 et un tirant d'eau de 1 m 80. Leur mât culmine à 14 m 70. Poids total: 2,4 tonnes. Ils portent 72,6 m² au près et peuvent lancer un spi de 160 m².



64

### De la buvette au resto

Le Club-House se compose d'une grande salle avec cuisine, d'un vestiaire avec douches et w.-c. privés, d'un bureau pour le garde-port, d'un abri, d'une cabine téléphonique, de toilettes publiques ainsi que de sous-sols intérieur et extérieur servant de dépôts. Tous les locaux affectés à l'usage public ou municipal sont loués par la Commune qui paie annuellement son loyer à la SNN.

Après 10 ans de service, des transformations sont entreprises pour agrandir la cuisine au détriment de la grande salle, insonoriser le plafond et faire de l'abri un local destiné à l'entreposage du matériel et à l'hébergement des moniteurs de l'Ecole de voile. Peu avant 2000 enfin, une nouvelle transformation de la cuisine crée des conditions encore plus professionnelles pour la tenancière.

Pendant les premières années de fonctionnement, le Centre nautique, appelé aussi «buvette» du nom de la patente qui lui avait été octroyée par le service cantonal compétent, a été ouvert les fins de semaine et souvent aux heures apéritives. Il était tenu par des membres ou leurs épouses, parfois par des étudiants notamment en plein été, qui assuraient un service tournant en s'inscrivant à l'avance. Il est vite devenu assez difficile de trouver suffisamment de volontaires pour assurer une ouverture aussi fréquente que le désiraient beaucoup de membres. Comme pour l'Ecole de voile, il a fallu reconnaître les carences du bénévolat et professionnaliser la fonction, ce qui se fit progressivement à partir de 1986 avec l'engagement de tenanciers ou tenancières seuls ou en couple. Ils tenaient le club ouvert 6 jours par semaine du ler mai au 30 septembre. A placer au tableau d'honneur Martine Challande et Annette Nicole qui, pendant 10 ans chacune, ont supervisé le bon fonctionnement de la buvette, son avitaillement, l'organisation des corvées de nettoyage, la location pendant la saison d'hiver et maintes autres choses.

Autre limitation difficile à appliquer et à faire admettre aux membres: la patente dite «Buvette de plage» n'autorisait pas de servir des mets à qui que ce soit, au client de passage comme au membre le plus fidèle de la SNN. Avouons-le, nous avons triché effrontément pendant des années en bénéficiant d'une certaine indulgence de la part de la police. Mais il suffisait qu'un autre restaurateur de la place se plaigne de cette concurrence illégale pour que nous parvienne un rappel à l'ordre!



Il a fallu attendre le III<sup>ème</sup> millénaire pour que cette question puisse enfin se régler. Avec la libéralisation et l'abandon de la clause du besoin pour les établissements publics, une patente de restaurant est enfin attribuée au Club-House. On y mange aujourd'hui... en toute légalité – ce qui est bon pour l'estomac du président, celui-ci n'ayant plus à craindre une descente de police ou une convocation du préfet. En outre, le Club est ouvert du 1<sup>er</sup> mars au 15 décembre. Les habitués n'ont plus le temps de trop se déshabituer comme cela se passait précédemment chaque année. Enfin, dernier progrès tout récent, la terrasse est élargie en 2003 et devient l'un des plus beaux balcons sur le Léman de toute la ville de Nyon.

### **Petites histoires**

L'histoire d'un club se tisse aussi de petites histoires qui ressortent autour d'un demi de blanc quand les bateaux sont en hivernage, que la pluie raie le ciel ou qu'une méchante bise arrache les pennons.

Chacun se souvient de l'inquiétude de Bob Henry qui avait acheté un bateau suédois dont la livraison à Nyon devait se faire par chemin de fer. Le temps passe, passe, mais le bateau n'arrive pas. Enquête faite, le voilier avait été vu en gare de Bienne avant de se volatiliser on ne sait où. En désespoir de cause, le président Darbre consent à exploiter ses compétences. Il se met aux commandes d'un P3, amène son avion au-dessus de Bienne et suit la voie ferrée jusqu'aux rives du Léman. Fait quelques zigzags et encore des zigzags et finit par apercevoir un bateau sur un wagon perdu dans l'immensité de la gare de triage de Denges. Deux jours plus tard, le bateau était mis à l'eau. Mieux vaut avoir un président aviateur que sous-marinier...

### L'heure du vin chaud

La régate du Père Noël clôture la saison et se court comme son nom l'indique par un temps plutôt frais, parfois même très froid. Généralement une, voire deux boucles autour des bouées suffisent au bonheur des régatiers partis sur le coup de 14 heures et désireux de finir avant la tombée

Baptême dans le port de Nyon Coll. SNNy



de la nuit. Cette fois-là, le starter heureux de retrouver sa belle à domicile, oublie d'enlever le panneau qui invite les yachts à continuer leurs rondes. Et chacun de se les geler sans comprendre les raisons de ces prolongations. C'est le téléphone de la cantinière, lasse de chauffer son vin chaud pour des absents, qui a rappelé brutalement le starter à ses vrais devoirs.

### Les bourriches de Corsaires

Le CVNy a organisé deux critériums internationaux de Corsaires, le premier en 1980 et le deuxième en 1985. En 1980, 45 bateaux ont participé et l'équipage Maréchal de Concarneau a emporté le titre. En 1985, 36 Corsaires dont cinq équipages français se sont disputés en cinq régates le titre de champion suisse international, par petits temps et quelques averses. Le Z 97, composé d'Adrian et Cécile Dreyer ainsi que de Rolf Uhlmann, est devenu champion suisse. Un apéritif offert par le club et une dégustation d'huîtres se sont prolongés très tard dans la nuit. Les Bretons, amicaux et généreux, avaient apporté tant de bourriches que le CVNy a dû les stocker au sous-sol. On s'en est régalé pendant deux mois!



### Régate «La Jarretelle»

Quelques marins nyonnais, à la fin des années soixante, un bel aprèsmidi d'été, ayant traversé le lac pour s'installer à la terrasse du bistrot de Nernier, voient passer quelques dames en mini-jupe. La navigation est oubliée, remplacée par l'admiration des belles rondeurs. Ils plaisantent, aiguisent leur vue et nos amis constatent qu'à l'une d'entre elles la jarretelle doit être remontée. Tous se portent volontaires mais n'osent franchir le pas; ils restent bien sagement devant leur verre de blanc et décident de lancer la «Jarretelle». Une compétition nouvelle!

Il s'agit d'une course qui peut être courue entre le premier janvier et le trente-un décembre de chaque année à n'importe quel moment. Un bateau seul ou plusieurs à la fois peuvent courir, il suffit d'aviser le starter. Ouverte à toutes les séries, dériveurs, lestés et multicoques, le propriétaire de l'embarcation doit néanmoins être à bord pendant la tentative. De la ligne de départ, toujours en place, entre le mat du drapeau central et la bouée de gréement à l'extérieur du port de Nyon, l'embarcation doit croiser jusqu'à Nernier où elle contourne un tonneau peint en bleu et ancré à l'année devant ce port. L'organisateur de l'époque conseille de ne pas s'arrêter à Nernier chez «Minoye», mais de revenir au plus vite, l'appel des sirènes pouvant s'avérer fatal. Le starter inscrira le résultat et le gagnant sera le bateau ayant réalisé le tour en un temps record. Un panneau officiel au club enregistre tous les essais afin d'affûter et inciter les autres navigateurs.

Le trophée est coquin en fin d'année, composé d'une jarretelle en couleur, décerné au vainqueur qui la remettra en jeu l'année suivante. Pour la difficile conquête d'une pièce aussi délicate, l'appel du large et le chant des sirènes restent la motivation principale!



Photo Richard Seiler, 2003

### Un bel anniversaire

Nous avons raconté l'histoire du Club-House d'une traite, par souci de cohérence, en sautant cependant un bel épisode: la fête des 10 ans de la fondation de la SNN.

Elle a lieu le 21 septembre 1985 par une journée magnifique et une température en soirée aussi douce que pendant la canicule.

La SNN et son comité d'organisation, présidé par René Challande, ont réussi à associer à cette journée tous les groupes et amis du lac. De cette fête, marquée par l'arrivée de la *Neptune* sous l'égide des Pirates de Rive, par des concours et des démonstrations sur l'eau, par une épreuve de style Jean-Louis avec 5 vins de 5 lacs à déguster, par les productions de la chorale «Le Léman», nous retiendrons surtout LE BAL qui a tourbillonné jusque tard dans la nuit sur un ponton flottant de 36 mètres carrés, construit sur 64 tonneaux par les plus habiles des membres du Club. Que de compétences assemblées quand on regroupe les plus actifs des membres sur un tel projet!

Mouillé en face du Club-House et relié à lui par une passerelle, ce pont de danse était heureusement ceinturé par une solide barrière qui a empêché que la moitié des danseurs ne passe à la baille.

Ce ponton, trop beau pour être démoli au lendemain de la fête, a attisé les convoitises et a finalement erré sans flonflons dans le port et sur le lac, vivant du souvenir d'une nuit magique. Il a fini par héberger un comité de course lors des 24 Heures des planches à voile.

### Le Championnat Suisse des Surprises de 1988

De toutes les régates, critériums ou autres épreuves organisées à Nyon, le championnat suisse des Surprises de 1988 (8 au 11 septembre) est la compétition ayant réuni le plus grand nombre d'unités et de navigateurs: quelque 75 bateaux et 320 personnes. Le Club avait pu se roder quelques années plus tôt en organisant deux fois de superbes championnats suisses de Corsaires en 1980 et en 1985.

Le premier tour de force a été de trouver une place pour chacun des bateaux dans le port! Quelques navigateurs ont élégamment abandonné leur bouée pour quelques jours et trouvé asile ailleurs. Mais c'est bel et bien en se «cougnant» que tous ces visiteurs ont été accueillis. Qui aurait imaginé une telle élasticité?

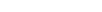
René Challande, président du comité d'organisation, Ernest von Allmen, président du comité de course, Pierre Noverraz, président du jury, Fritz Bossert, responsable de la pose des parcours, Bernard Rummel, responsable de la logistique, voilà les hommes parmi les plus dévoués et les plus compétents qui constituent le grand comité chargé de mener à bien ce championnat.

La flotte des Surprises est une série très dynamique et la plus nombreuse de Suisse avec quelque cinq cents bateaux. Avec ce petit croiseur très maniable de 7 m 60, toujours prêt à partir au planning sous spi, le yachting suisse dispose d'une flotte susceptible d'animer les plus belles régates de monotypes. Pour valider un championnat, il faut au minimum 4 manches avec un seuil de vitesse à respecter.

Après une belle entrée en matière les jeudi et vendredi avec deux triangles olympiques, courus par un léger séchard, on lance vendredi soir la course-croisière nocturne, susceptible de créer des surprises. Elle démarre bien mais finit très vite par s'engluer sur un lac sans air. Le canon rappelle tout le monde au port.

Le vent reste tout aussi paresseux pendant toute la journée du samedi, laissant aux concurrents le choix entre la baignade, la pétanque ou la visite du marché de Nyon. Dominique Wavre, grand vainqueur aux boules sur la terrasse des Marronniers, au pied des colonnes romaines, passera sa soirée en pleine crise existentielle, se demandant vers quel sport orienter son destin!





Malgré la bonne humeur, les mines du samedi soir sont graves car aucun prévisionniste n'annonce de vent pour le lendemain. Un accordéoniste entame une espèce de requiem pour un championnat défunt...

Dimanche matin, nouveau calme plat. Les carottes paraissent cuites quand soudain, sans que rien ne l'ait annoncé, un vent d'ouest s'étale sur le Petit Lac avec un bel entrain et fait tourner les anémomètres jusqu'à 3 Beaufort. Le rêve.

Ni une, ni deux, Pierre-André Bonjour, starter à ses heures, envoie deux triangles raccourcis et un complet en un temps record. Le championnat est sauvé pour le plus grand plaisir de Dominique Wavre qui élimine tous ses doutes nocturnes en s'adjugeant la première place sur l'un des bateaux du Centre genevois d'Entraînement à la Régate. Suivent dans l'ordre *Voile Gauthier* barré par Luc Dubois – qui vivra plus tard l'exaltante aventure de l'America's Cup à bord d'*Alinghi* – et *L'Eau-Pel*é de René Mermoud.

Enhardi par le succès de ce beau championnat et mis en appétit, Michel Darbre et son comité déposent aussitôt l'acte de candidature du club à l'organisation du championnat du monde de voile handicap en 1991. Et ils l'obtiennent.

### Le Handicap Trophy de 1991

Pendant plus d'une semaine, du 29 juin au 7 juillet, une centaine de bénévoles ont travaillé à l'éclatante réussite de ce Handicap Trophy, premier championnat du monde de voile pour handicapés, reconnu par l'IYRU. «Au début, nous ne regardions que des chaises pour invalides et des béquilles; deux jours plus tard, nous ne voyions plus que des visages et des regards.» Cette réflexion de Michel Darbre, qui présidait le Comité d'organisation, exprimait les réactions profondes de chacun des bénévoles engagés.

Tout a commencé de la plus brillante manière sur la piste en tartan du stade d'athlétisme de Nyon, à Colovray. Les délégations des 27 équipes de 10 pays ont défilé musique en tête derrière les bannières nationales, dans leurs chaises pour invalides ou avec leurs béquilles, devant un fort public massé sur les gradins. En cette année du 700° anniversaire de la Confédération, cette manifestation prenait une signification particulière par la conjugaison qu'elle impliquait du sport et de la solidarité. Elle était même patronnée par le conseiller fédéral Jean-Pascal Delamuraz, président du Comité d'honneur.



Handicap Trophy
Photo Michel Perret/La Côte, 1991

Le comité de logistique accueillit environ 250 participants et accompagnateurs et assura les transports avec dix mini-bus spécialement aménagés. Il offrit le gîte et le couvert dans les locaux de la protection civile et dans divers lieux de rencontre, soit dans l'enceinte du port soit au centre sportif de Colovray sous une tente de 600 places.

Il fallut aussi trouver des locaux pour le jury de course et les samaritains, disposer d'installations et commodités d'accès facile pour les 35 personnes en chaises roulantes. Plus de 70 bénévoles travaillèrent, chaque jour, dans les différents domaines, de la technique à l'accueil, de la cuisine au secrétariat ou en embarquant sur l'eau.

Un gros travail préparatoire avait été fait dans le port pour élargir les estacades, poser des tapis antidérapants et placer des rampes de sécurité. Une trentaine de propriétaires de Surprises avaient mis leur bateau à disposition durant ces dix jours pour que tous les concurrents puissent naviguer sur le même type de voilier. Pour toutes ces régates, les bateaux n'ont été munis que de deux voiles, la grand-voile et le foc N°I. Le gênois et le spi, pour des raisons évidentes, ont été laissés à terre.

De nombreux bateaux d'assistance, avec médecins et physiothérapeutes, ont suivi les régates ainsi que les bateaux de sauvetage de Nyon,





Photo Richard Seiler, 2003

Coppet et Yvoire ou encore les zodiacs des plongeurs. Tout a été mis en œuvre pour faire face à toutes les situations mais aucune intervention d'urgence, sur l'eau ou à terre, ne s'est révélée nécessaire pendant cette semaine.

Chaque bateau était manœuvré par trois handicapés, non accompagnés, et se voyait attribuer un coefficient qui était fonction du degré d'invalidité de chacun des navigateurs.

Pendant le championnat, les concurrents ont disputé cinq manches régulières en parcours olympique et une course-croisière. La joie pouvait se lire sur tous les visages, les régatiers appréciant de se trouver sur des bateaux si vifs et si performants.

La première place est revenue aux Norvégiens Torp, Carlsen et Olsen qui ont dominé l'épreuve avec seulement 1,7 points d'écart sur un équipage suisse formé de Moersch, Osterwalder et Buehlmann. Jusqu'à la dernière manche, les Suisses ont gardé l'espoir de passer devant les Norvégiens mais ces derniers se sont révélés les plus forts au «finish». Les autres équipages suisses n'ont pas démérité en se classant 6°, 10° et 16°.

Quelques semaines plus tard, dans son rapport présidentiel, Gaston Nicole ne trouva que des éloges à transmettre à la SNN: «Le Club-House a vécu de grandes heures sportives et aussi des heures émouvantes — émouvantes par les liens d'amitié qui se sont tissés et par les démonstrations de courage moral qui nous ont été administrées. Le plaisir des participants, leur volonté de se surpasser, le zèle de tous nos membres qui ont donné une semaine de leur temps pour participer à la réussite de cet événement, tout cela a marqué profondément l'histoire de ces lieux qui n'ont pas seulement été créés pour que les membres s'y retrouvent entre eux, mais aussi pour accueillir les sportifs de l'extérieur et leur laisser un souvenir lumineux de Nyon et des bords du Léman.»

A la suite de cette superbe compétition, le CVNy a eu l'honneur de voir Michel Darbre accéder aux comités national et international de la voile pour handicapés. A ce titre, il a assisté en tant que délégué aux Jeux paralympiques d'Atlanta et de Sydney.

### La grande parade

S'il est un autre succès qu'il faut rappeler, c'est celui des 5 et 6 septembre 1992 auquel ont contribué Carinne Bertola-Goncerut, conservatrice du Musée du Léman, et le CVNy. Aux ingrédients habituels qui agrémentent toute fête du lac est venue s'ajouter une

parade nautique des anciens bâtiments du Léman comme on n'en avait encore jamais vue. Plus de 60 bateaux, à voiles ou à moteur, de tailles très différentes, de toutes les époques, animés par des airs de cinéma, se sont mus toutes voiles déployées dans un décor de carte postale. Ils ont effectué deux grandes boucles en longeant deux fois les quais en file indienne devant un public massivement serré contre les parapets et prompt à applaudir les plus belles unités.



Un canot du Léman
Photo Michel Perret / La Côte, 1992

Tous ces fleurons du patrimoine lacustre - les anciens yachts à moteur comme les voiliers de toutes les célèbres séries, le sous-marin de Pascal Donzé comme les survivants des barques de travail — ont témoigné du soin infini de leurs propriétaires à assurer leur survie.

Il est ainsi des images qui fleurissent dans les mémoires sans rien perdre de leurs couleurs et de leur enchantement!

Canots avec leur voile au tiers, voile latine ou voile à livarde Photo Michel Perret / La Côte, 1992



## La nouvelle SNNy

Le propre d'une bonne organisation est de rester fonctionnelle. A ce titre, les clubs nautiques de Nyon ont su se montrer souples et efficaces.

La SNN a été créée pour unir les forces des sociétés lacustres et faire admettre la construction d'un Club-House. Vers la fin des années 90, il apparaît que la SNN ne chapeaute plus que le Cercle de la Voile et un club de l'Hélice exsangue.

En d'autres termes, la SNN et le CVNy recensent les mêmes membres en entretenant deux comités avec deux présidents, deux caissiers, deux secrétaires, etc., autant de «doublons» peu admissibles en une période où il devient si difficile de trouver des gens prêts à consacrer des heures de loisir pour leur société.

Les deux présidents, Gaston Nicole pour la SNN et Maurice Gay pour le CVNy, appuyés par leurs comités respectifs, se prononcent pour une fusion en une nouvelle Société nautique de Nyon (SNNy). Une assemblée préparatoire pour sonder les membres laisse apparaître quelques résistances parmi les anciens mais aucune opposition irréductible.



Photo Michel Perret / La Côte

La procédure est mise en train avec l'aide d'un nouveau président pressenti, Elio Civitillo, notaire à Aubonne quand il n'est pas sur l'eau, qui n'a aucune peine à indiquer les bonnes procédures et à rédiger de futurs statuts.

Le 28 mai 1998, des assemblées successives prononcent la dissolution du CVNy, de l'Hélice et de la SNN et, immédiatement après, la même assemblée commune approuve la naissance de la SNNy en portant Elio Civitillo à sa présidence.

La nouvelle société reprend les missions des précédentes associations: assurer l'enseignement, le développement et la pratique des sports nautiques; l'organisation et la coordination des manifestations, des fêtes, des concours et courses nautiques; la gestion de l'école de voile, la défense des utilisateurs du lac et des installations portuaires de Nyon, la représentation de ses membres auprès des autorités, la gestion du Club-House et de son restaurant; et enfin l'encouragement des contacts entre ses membres.

Pour accomplir toutes ces tâches, la société se compose de trois sections: une section Voile-Régate qui organise les courses et les entraînements, une section Hélice qui anime le groupe des navigateurs à moteur et enfin une section Voile-Plaisance qui s'occupe des sorties et des fêtes.

#### Programme des régates

Chaque année, la SNNy met sur pied un programme varié de régates. La plus prestigieuse est celle dite du «Joran» qui se court en général juste après la «Semaine du soir» à la mi-août. Elle s'inscrit dans le championnat genevois et voit affluer environ 60 bateaux. Elle se court sur une seule manche — parcours en banane - avec départ en début d'après-midi. La partie conviviale avec la remise des prix a lieu le dimanche matin.

La «Semaine du soir» est un petit championnat, pour une cinquantaine de bateaux, débutant un lundi soir vers la mi-août. Les navigateurs ont l'occasion de se mesurer, en plusieurs séries, tous les soirs de la semaine. L'ambiance autour du Club-House est très animée du fait que tout le monde s'y arrête après le coup de canon final pour s'y restaurer et refaire les passages de bouée les plus disputés...

Le vendredi soir se termine en apothéose avec 130 à 150 personnes pour le repas de fête et la proclamation des résultats avant que ne







Photo Richard Seiler, 2003

commence le bal final, animé par un orchestre! Pour ce faire le Club-House se transforme. Une tente spéciale est dressée côté ouest et le passage côté «Jura» est bâché pour mettre les nombreux navigateurs à l'abri des éventuelles intempéries.

La première semaine de juillet peut apporter quelques perturbations au sein des couples de navigateurs avec la régate «Un homme-une femme». La tâche du skipper est toujours diplomatiquement difficile. Il faut convaincre sa douce moitié que hisser le spi permettrait de gagner deux petits nœuds mais savoir aussi renoncer à ce gain si le vent est en train de fraîchir... et si l'on veut préserver la paix du ménage.

Vous l'aurez compris: le principe de cette régate exige que les équipages soient mixtes. On a eu vu quelque bateau disqualifié en fin de parcours quand la navigatrice, court vêtue et même séduisante de loin, dévoilait une pilosité plus anormale que troublante à l'arrivée! Que chacun cependant se rassure: les scandales sont rares et tout se déroule la plupart du temps sans la moindre anicroche avec des régatières parfaitement expérimentées. Même si l'on a vu l'une de celles-ci s'élever dans les airs avec une cheville prise dans une boucle d'un brin de spi. Sacrée Martine!

Début septembre a lieu la traditionnelle sortie de Nernier. Il s'agit d'un rallye moitié sur terre, moitié sur l'eau auquel participent les équipages ou familles regroupés sur un bateau. Toute discrimination fondée sur le sexe, le mode de navigation ou la compétence nautique est bannie. C'est une sortie amicale où sont invités les régatiers chevronnés et novices, les «voileux» et les motoristes, les épouses et les amies, les enfants et les aînés, etc. Il est même arrivé – figurez-vous – qu'un... Genevois y participât! Que croyez-vous qu'il fit? Il gagna! Des jeux, concours, dégustations et devinettes sont imposés aux concurrents avant que ceux-ci ne hissent les voiles pour cingler sur Nernier. L'accueillant jardin de la Comète a juste les dimensions voulues pour héberger les 70 à 90 personnes de l'équipée.

Depuis la création de la Flotte des Snipes, des régates d'entraînement ont été organisées avec des hauts et des bas. Nous sommes en train de vivre la meilleure des périodes.

Depuis environ 10 ans, les sorties occasionnelles d'entraînement des mardis soirs se sont institutionnalisées. De bimensuelles, les régates sont devenues hebdomadaires de mi-mai à mi-septembre. A dix-neuf heures, le canon tonne et les bateaux se lancent sur un parcours (hier un triangle, aujourd'hui une banane) devant Nyon avec des bouées à

la Piscine et à Promenthoux. Les clubs voisins de Prangins, Crans et Yvoire-Nernier sont venus grossir la flotte qui regroupe en moyenne 25 à 35 bâtiments. Ces régates donnent lieu à un classement général fort suivi par tous les membres et doté de nombreux prix en fin de saison. Le club de Prangins prête main forte en donnant les départs deux fois par saison.

La dernière manche, qui ne compte plus pour le classement général, est appelée «la der des ders»: elle emmène toute la flotte de l'autre côté du lac, à Yvoire, pour y partager un repas en toute amitié. Chacun gardera en souvenir le repas de 2002. Une bise violente a rendu la traversée plus que mouvementée. Il a fallu le Q-boat du Club pour aider quelques voiliers à sortir du port d'Yvoire alors que d'autres régatiers ont préféré appeler leurs épouses restées à domicile pour qu'elles fassent le tour du lac en voiture et qu'elles les ramènent... en laissant le jet d'eau sur tribord.

La SNNy n'oublie pas la jeunesse. La régate des «Trois Jetées» en septembre réunit tous les ans divers bateaux de juniors. Un concours d'une fin de semaine les fait courir en cinq ou six manches. On y compte des séries tels que les Optimists, les Equipes et les 420. Les jeunes y participent en grand nombre, soit plus d'une cinquantaine de navigateurs et navigatrices.

La saison se termine par la régate du «Père Noël» qui a lieu par tous les temps, le premier samedi de décembre. Que la bise soit glaciale, la neige caressante, le soleil audacieux ou encore la pluie perçante, on retrouve chaque année les mêmes régatiers qui attendent cet ultime rendez-vous avant l'hivernage du bateau. Tout se termine par un vin chaud et un repas de Noël devant le sapin du Club. C'est une dernière occasion de faire le point pour constater que l'année fut belle et que la nouvelle saison n'est plus si éloignée, juste le temps de faire un peu de glisse sur la Dôle que l'on a regardée de loin pendant plusieurs mois.



#### L'avenir

La SNNy est maintenant entre les mains de Bernard Schenk, ingénieur-géomètre qui sait donc viser juste.

L'élargissement de la terrasse du Club aura été son premier objectif, approuvé en assemblée générale extraordinaire le 25 novembre 2002. On constate qu'une partie de terrasse, aujourd'hui, coûte presque aussi cher qu'un Club-House complet il y a 25 ans! C'est le prix à payer si l'on veut pouvoir accueillir davantage de consommateurs pendant la belle saison et leur permettre de mieux profiter de cet emplacement magnifique. Ces 60 places supplémentaires devraient générer un chiffre d'affaires à même de rentabiliser un tel investissement.

Un autre problème a été mis sur la table en 1997 déjà par un comité privé qui a soumis à la Commune un projet d'extension du port actuel. De nombreuses personnes, en quête d'une place, attendent de pouvoir goûter à leur tour aux joies de la voile ou du canot automobile. Pour l'instant, les ports de la région affichent complet.



Photo Michel Perret / La Côte, 1997

Les autorités communales ont suspendu ce projet pour réétudier préalablement un nouvel aménagement des rives du lac sur le territoire nyonnais. Les choses étant ce qu'elles sont, les variantes ne paraissent pas bien nombreuses. Si des places peuvent être gagnées sur l'eau, il est en revanche plus difficile de trouver à terre les surfaces supplémentaires nécessaires, que ce soit pour le stationnement des voitures, la manutention des bateaux ou leur hivernage. La SNNy aura là un beau sujet pour s'impliquer à fond si elle entend être traitée en vrai partenaire par la commune.



Ce rapide survol a laissé dans l'ombre quantité d'événements grands ou petits qui font la vie d'un Club, quantité de personnes qui ont chacune apporté leur part – parfois de manière entièrement anonyme – à la réalisation des divers projets et qui ne sont pas citées dans ces quelques pages. Nous les prions de ne pas trop nous en vouloir et de ne pas condamner trop sévèrement ces péchés par omission. Que tous ces laissés-pour-compte soient remerciés pour leur fidélité et leur dévouement à l'égard de ces clubs qu'ils ont été les premiers à faire vivre!



Photo Richard Seiler, 2003

#### **Visions**

Le 2 mars 2003, Alinghi remporte la coupe de l'America en Nouvelle-Zélande et la ramène tout près de chez nous, à Genève. Quel événement! Liesse, joie et fierté se répandent dans tout le pays. Le défi suisse entre dans l'histoire du sport. Après 152 ans, c'est une équipe helvétique qui ramène le plus vieux trophée sportif du monde, tant convoité, en Europe. L'idée suisse qui consiste à réunir le meilleur pour une seule idée, afin d'accomplir l'impensable, fera du chemin. Que cette vision et cette force nous servent d'exemple à imaginer les actions des années à venir!

La réussite de nos navigateurs suisses est une ouverture fantastique sur la voile sportive! La SNNy et tous les clubs nautiques, par leurs écoles de voile, doivent exploiter l'événement afin d'attirer les jeunes et former de nouvelles générations de régatiers, capables de se mesurer au niveau le plus élevé à l'exemple d'Alinghi mais aussi des autres navigateurs helvétiques qui parcourent actuellement tous les plans d'eau de la planète.

Le sport vélique s'est beaucoup développé ces dernières décennies. Autrefois décrié en tant qu'activité élitiste, faire de la voile aujourd'hui est facile. Il est inutile de posséder un yacht très coûteux. Les cours en commun sont très accessibles et avec quelques notions acquises, même sans avoir fait un permis, le navigateur en herbe a la possibilité d'embarquer sur un bateau comme équipier lors des régates d'entraînement que le club ouvre à tous. Ainsi, la SNNy poursuivra un effort tendant à populariser une activité sportive riche en événements et en pleine harmonie avec la nature. Changer son image sera une des priorités de la SNNy ces prochaines années.

La SNNy mobilisera toutes ses forces pour que les événements sur l'eau soient nombreux et riches en participants. Nyon se veut un centre très actif et doit chercher à répondre aux nombreuses demandes des navigateurs et compétiteurs. Les manières d'aller «sur l'eau» se sont diversifiées et un défi de la SNNy sera d'être à la hauteur. Elle compte aujourd'hui trois sections, mais l'avenir pourra très rapidement en ajouter d'autres. Lien privilégié entre les autorités et les usagers du port, la SNNy se doit d'être un interlocuteur efficace et diligent.

Le Club-House accueille un nombre grandissant de personnes durant la belle saison. Il a été conçu et réalisé au milieu des années septante et aujourd'hui les besoins ont changé. Afin d'y répondre, un premier pas a été franchi avec la réalisation de la très récente terrasse. D'autres aménagements sont nécessaires afin que la Société Nautique puisse assurer le bon déroulement des activités sportives dans un cadre exceptionnel au bord de l'eau ayant pour décor le majestueux massif du Mont-Blanc...

# Marques cardinales, historiques CVNy – SNN – Hélice – SNNy

Ces marques cardinales de la Société nautique de Nyon se veulent toutes historiques. L'idée est de donner une image par décennies du développement du club en énumérant les activités, la flotte grossissante des bateaux, les produits, les régates, les fêtes et quelques données administratives. Font exception les trois premières années.

#### Flotte des Snipes 1951

Assemblée constitutive du 9 février 1951 Un comité de 7 membres, dirigé par un capitaine, Auguste Bestry I jaugeur officiel 6 unités de Snipe Cotisation 15 Fr. par an

Organisation de la première journée nyonnaise de la voile, participation: 30 bateaux

La flotte est régie par la SCIRA (Snipe Class International Racing Association)

Nyon, 355° flotte mondiale

#### Flotte des Snipes 1952

Un comité de 6 membres I jaugeur officiel 7 unités de Snipes I2 membres actifs 36 membres passifs

Organisation de seize régates annuelles Un poste de start

#### **CVNy 1953**

Comité de 6 membres Statuts, assemblée constitutive du 17 avril 1953

Auguste Bestry, président, Albert Ruchti, vice-président 33° club de l'USY, Union Suisse de Yachting, le 20 mars 1954

13 avril 1954, le CVNy est membre du conseil des clubs de voile du Léman

12 membres fondateurs

#### **CVNy 1960**

Comité de 11 membres, 2 starters, 48 membres actifs 150 membres passifs 40 voiliers Cotisation de 15 Fr.

Constitution d'une flotte de Vauriens

12 régates internes avec 17 bateaux du 6 mai au 16 septembre, Championnat suisse des Snipes 1960

5 challenges: «CVNy», «Pot D'Etain», «Max Vouga» attribués aux Vauriens lors des journées nyonnaises de la voile, «Henri Cherpillod» tous les yachts lestés, «Moana» aux dériveurs lors des journées nyonnaises de la voile Régates internationales, toutes séries (1968)

La croisière Nyon-Nernier en septembre

Construction d'un ponton de mise à l'eau des bateaux

Achat de la grue en 1963, installation sur la grande jetée en 1964, électrifiée en 1966, un carénage pour 40 Fr.

Edition d'un fanion de club, d'un insigne, d'un plan de parcours Première édition de l'annuaire du CVNy en 1960 Loto avec la société de sauvetage

#### **CVNy 1970**

Comité de 9 membres 128 membres actifs, environ 40 juniors Cotisation de 25 Fr. Une commission technique, un starter, un jaugeur Assemblées dans les bistrots de Rive

En 1979 le CVNy assure la présidence du conseil des clubs de voile du Léman

Il régates internes de mai à septembre

51 voiliers

Une nouvelle section «Planches à voile»

Régate Nyon-Nernier

Semaine du soir pour les Vauriens

Deuxième championnat des Primaats

Championnat suisse international des Fireball (1970)

8 heures de Vauriens (1972)

27 départs de régates donnés devant Nyon pour un total de 495 bateaux (1976)

Cours de navigation en mer (1974)

Une soirée de club en décembre

Le CVNy édite un verre, un cendrier, l'annuaire

Construction du mât de régate, dépôt sis au Musée du Léman (salle aquarium)

Création de l'école de voile (1974), Lotti Bossert, Suzanne Baumann et Alain Ruffin

#### **CVNy 1980**

Comité de 14 membres 132 membres et 38 juniors CVNy, affilié à la SNN

11 régates internes Championnat suisse des «420» Critérium international des «Corsaires» (1980 et 1985)

Le CVNy, Rolle et Founex participent au 7° «Tour de France à la Voile 1984», 54 équipiers ont participé durant 45 jours se partageant 28 étapes

970 «bateaux-départs» durant les régates 24 heures internationales de planche à voile open (1986) 1982 – achat du Q-boat, bateau d'assistance et surveillance

Création «passeport-vacances et des cours scolaires facultatifs sur «Laser», «420» et «Optimists»

1987 – nouveau sigle créé par Jean-Marie Ayer

1984-1985 travaux dans le port, élargissements des digues, allongement des pontons

#### **CVNy 1990**

Comité de 9 membres 234 membres au total 134 actifs, 16 membres conjoints, 24 juniors, 14 honoraires, 36 sympathisants

470 bateaux-départs Régates: 5.5 m Jl., le critérium Surprises et Sprints, semaine du soir, le «Joran» avec 45 bateaux, régate d'entraînement des mardis

L'école de voile devient professionnelle, I 30 enfants de 8 à 20 ans de mi-mai à fin septembre 80 adultes ont participé aux cours de voile et moteur

Camps de voile pour jeunes, stages d'une semaine
Engagement d'un moniteur, section juniors compétition
L'école possède: trois 420, six Equipes, deux Vauriens,
cinq Optimists, un Zodiac, un Q-boat (bateau d'assistance)
1990 sablage de la grue
Local sous Clémenty (jury de course et matériel)

#### Hélice

Fondation le 20 novembre 1975 à l'hôtel de ville de Rive Section de la SNNy, statuts Présidents successifs: Marcel Dubois, Jean-Louis Gavillet, Jean-Noël Davaine, Heidi Lesniewicz But: fédérer les propriétaires de bateaux à moteur, développer le ski nautique, augmenter la sécurité et la conduite des bateaux 18 membres

#### **SNN 1980**

Comité de 8 membres

Fondation de la Société Nautique le 24 octobre 1975 Société composée de deux sections, le CVNy et l'«Hélice»

Le CVNy favorise la pratique de la voile, organise des régates, des cours théoriques et pratiques

L'«Hélice» regroupe les utilisateurs de canots à moteur, enseigne la pratique et augmente la sécurité

La SNN gère le centre nautique qui existe depuis deux ans Comité de 8 membres

1978 construction du Club-House, ouverture le 23 septembre 1978 En 1986 engagement d'un tenancier à plein temps de mai à septembre

#### **SNN 1990**

Comité de 14 membres

Un tenancier à plein temps au centre,

ouvert six jours par semaine de 10 à 22 heures durant la belle saison Travaux de réfection à l'intérieur du club (1989)

45 locations privées pendant l'hiver

Lieu de cours, assemblées, fêtes, réunions et rencontres des membres de l'aviron, du sauvetage, des petits pêcheurs,

des pêcheurs professionnels, navigateurs et des pirates de Rive





#### **SNNy 2000**

La SNN, le CVNy et le groupe «Hélice» se fondent en une nouvelle «Société Nautique de Nyon» le 28 mai 1998 (nouvelle appellation SNNy et nouveaux statuts)

Le comité actuel est composé de huit membres:

Bernard Schenk, président, Eliane Nussbaumer, secrétaire, Elio Civitillo, responsable sponsors et assurances, Francis Dick, trésorier, Ruprecht Ganslmayr, «Hélice», Frédéric Moura, juniors et régates, Christian Schlaeppi, école de voile, Richard Seiler, régates

204 membres au total Cotisation annuelle de 100 Fr. junior 50 Fr. Préside le GSL durant deux ans, (2001-2002) Organisation de la fête du 1<sup>er</sup> août à Rive Nouveau sigle dessiné par Richard Seiler

#### Un bulletin d'information

Le but de la SNNy est le développement des sports nautiques à Nyon en particulier celui de la voile, elle défend aussi les intérêts des usagers du port face à la commune.

La société est composée de trois sections: voile régate, voile plaisance et hélice (bateaux-moteurs) et fait partie du GSL (groupement des sociétés du lac) et de l'USN (union des sociétés nyonnaises).

Elle gère le centre nautique, organise l'école de voile, les régates d'entraînement et les régates faisant partie de l'ACVL et assure aussi les sorties du club et un cycle de conférences en hiver.

Le centre nautique est ouvert 10 mois sur l'an, du 1er mars à Noël

La SNNy est propriétaire de son Club-House, au bénéfice d'un droit de superficie.

Engagement d'une tenancière professionnelle à l'année Patente de café-restaurant Installation d'une cuisine professionnelle en 2000 Construction de la nouvelle terrasse 2003 Le centre est aussi un lieu de réunions et de cours

#### Régates:

- «Un homme et une femme», avec une participation de 10 bateaux
- «La semaine du soir» au mois d'août, 40 bateaux, régate sur 5 jours, participation des vieux gréements,
- «Le Joran», manche du championnat du petit lac, 60 bateaux
- «Nyon-Nernier», rallye, 10 bateaux
- «Les Trois Jetées», régate d'Optimists et de 420, 50 bateaux
- «Père Noël», 10 bateaux
- «Les régates d'entraînement des mardis», 19 manches, débutant à mi-mai et se terminant fin septembre, 30 bateaux
- «La der des ders», régate de clôture des mardis
- Organisation d'une régate ou d'un critérium par saison

Ecole de voile adultes (cours voile et cours moteur)

Cours de perfectionnement, école de voile pour enfants, juniors et jeunes-compétiteurs

171 stages accomplis au total, 17 juniors (2001)

Un moniteur à plein temps d'avril à octobre, un moniteur à temps partiel, deux moniteurs-adjoints en été selon besoins

1713 heures de monitariat (adultes et enfants) Un groupe juniors-compétition

#### Flotte:

Un Surprise neuf pour l'école de voile et comme bateau-start I Soling, I Moana, I bateau d'assistance Q-boat *Manyonnaise* 13 Optimists, 6 Equipes, 2 Zodiacs, quatre 420, trois Lasers

Propriétaire de la grue sur la Grande Jetée, un ber à disposition des membres (carénage)

Loue un local à Clémenty comme bureau du jury et dépôt



Photo Michel Perret / La Côte

#### Liste des présidents de la Flotte des Snipes, du Cercle de la Voile de Nyon (CVNy) et de la Société Nautique de Nyon

1951 à 1952	capitaine, flotte des Snipes	Auguste Bestry
1953 à 1956 1957 à 1958 1959 1960 1961 1962 à 1963 1964 à 1970 1971	président du CVNy " " " " " " " " "	Auguste Bestry Alain Kocher Auguste Bestry J. Chabloz Auguste Bestry Fernand Jaccard Louis Rochaix Jean Fröhlich Eric Dupont
1975 à 1981 1982 à 1985 1986 à 1991 1992 à 1998	" "	Heinrich Bossert Freddy Hohl Michel Darbre Maurice Gay
1999 à 2000 dès 2001	président SNNy "	Elio Civitillo Bernard Schenk

#### Liste des présidents de la Société Nautique de Nyon (SNN)

1975 à 1982	Jacques Darbre
1983 à 1989	Heinrich Bossert
1990 à 1998	Gaston Nicole

#### Liste des présidents d'honneur

Auguste Bestry Louis Rochaix Heinrich Bossert Jacques Darbre Michel Darbre Gaston Nicole Maurice Gay

### Liste des membres d'honneur de la SNNy

Martine Challande Eliane Moura Annette Nicole

Frédéric Baumann

Emile Charbonnier

Jean Contat

André Curchod

Christian Dalgas

André Damond

Allin Kocher

Pierre Moura

Jean Petitpierre

Charles Rindlisbacher

Jurg Seidel

Gilbert von Kaenel

Henri Wenger

Jacques Jaquinet

#### Tableau d'honneur des régatiers

#### Auguste Bestry dit «Coco»

- fondateur du Cercle de la Voile de Nyon et premier président en 1953
- 1950 champion d'Europe en Snipe à Portofino

#### Jan Rosset (dit Sidi)

- 1958, 1963, 1966 champion suisse en Snipe à Genève et Rolle
- 1960 vice-champion d'Europe en Snipe à Türkü, Finlande
- 1963 vice-champion suisse en Finn à Zürich
- 1963 champion d'Europe en 420 à Rolle
- 1968 vice-champion suisse en Flying Dutchman à Thoune
- 1985 champion suisse en Soling à Rolle

#### Claude Isaac

- 1972 vice-champion du monde en 420, à Nieuwport, Belgique
- 1972 champion suisse en 420 à Chevroux
- 1974 champion suisse en 600 à Chevroux
- 1975 champion suisse à La Neuveville en 6 m 50
- 1976 champion suisse à Lausanne en 6 m 50
- 1979 champion suisse en 470
- 1993 et 1998 premier au bol d'Or, Ylliam

#### **Christian Dalgas**

- 1980 champion suisse en Hobby cat

#### **Eric Dupont**

- 1981 champion suisse sur Toucan à Morges

#### **Michel Darbre**

- 1985 vice-champion suisse en Surprise à Morges
- 2000 vice-champion de France en Surprise à Palavas les Flots
- Juge national, président de la commission «Formation» de Swiss Sailing,
- Président de Swiss Disabled Sailing, entraîneur et coach de l'équipe suisse de voile handicap

#### Marc Muntz et Nicolas Ziegert

- 1991-1992 champion suisse juniors en 420

#### Frédéric Moura

- 2000 troisième au championnat de France de Surprises à Palavas-les-Flots

#### Tableau des juges

#### Hans Thiel juge international ISAF

- Membre de la SNNy depuis 1967
- Juge national, juge international de l'ISAF depuis 1998, instructeur de Swiss Sailing. Il a formé de nombreuses années durant les juges nationaux

#### **Maurice Gay**

- Juge national, Swiss Sailing

#### **Richard Seiler**

- Juge national, Swiss Sailing

#### Les sociétés du lac

Le GSL (Groupement des Sociétés du Lac) se forme en 1977 afin de coordonner les actions et de défendre les intérêts des sociétés qui organisent des activités en rapport avec le lac. Les neuf sociétés (Cercle de la Voile, Aviron, Hélice, Cercle des Nageurs, Sauvetage, Pirates de Rive, Petits Pêcheurs, Club Subaquatique et Pêcheurs Professionnels) organisent les fêtes du port, assument la fête du premier août à la promenade Niedermeyer et participent à d'importantes manifestations telles que le triathlon ou la traversée du lac à la nage. En font partie aujourd'hui le Club de l'Aviron, le Cercle des Nageurs, les Petits Pêcheurs, les Pêcheurs en Rivière, le Leman's Fan Club, le Club Subaquatique, la Société Nautique de Nyon, le Sauvetage et la Noble Confrérie des Pirates. La présidence est assumée par chaque société deux ans durant.

#### La Société de Sauvetage de Nyon

La section de Nyon fait partie de la Société Internationale de Sauvetage du Léman (SISL), une des plus anciennes, elle fut fondée le 6 septembre 1885. Son but premier est de réunir dans un esprit de fraternité et de prévoyance les sauveteurs et navigateurs du Léman en vue de porter un rapide secours aux personnes et embarcations en péril. Plusieurs membres de Nyon furent appelés à siéger au comité central de la SISL et remplirent des charges importantes.

Nyon surveille un secteur s'étendant de la Dullive à Céligny et peut intervenir à tout moment. Les sauvetages de personnes et de bateaux sont innombrables. Durant la belle saison la vigie a lieu samedi et dimanche.

Afin de pouvoir intervenir efficacement lors des naufrages, la section dispose de plusieurs bateaux: le *Neptune*, une unité en bois de 9 m 35 construite en 1950, utilisé principalement pour le remorquage et équipé au printemps 2002 d'un nouveau moteur de 210 CV, un Boston Whaler d'intervention rapide, équipé d'un hors bord de 150 CV et le *Téthys*, un canot à dix rameurs, construit en acajou en 1988 servant à conserver les traditions et à maintenir la forme physique des membres.

Le Sauvetage de Nyon possède son local dans le port de Nyon, composé d'un hangar à bateaux et d'une salle de réunion. Un radar et

une centrale téléphonique permettent aux équipages de porter de l'aide de manière immédiate.

La section compte actuellement 67 membres actifs, dont un doyen et quinze vétérans. Vingt-huit personnes assurent les vigies. Elle organise des concours de rame, exercice qui soude les hommes, et des cours de premiers soins aux noyés ainsi que la plonge au mannequin. Ce sont autant d'activités qui réunissent les membres lors des fêtes annuelles internationales.

#### Le Cercle des Nageurs de Nyon (CNN)

On assista en 1912 à la naissance du Cercle des Nageurs de Nyon sous l'impulsion du très actif Ernest Treyvaud. Le CNN fut l'un des premiers clubs de natation de Suisse et six ans plus tard, il devint cofondateur de la Fédération suisse de natation.

Il est aujourd'hui aussi membre de l'Association Cantonale Vaudoise de Natation. Le club comporte trois sections, la natation, le water-polo et le désormais très célèbre triathlon. Outre ces disciplines, les membres s'entraînent également au plongeon ainsi qu'à la natation artistique. Dans ses rangs, 354 enfants suivent des cours de natation. Le CNN compte 284 membres actifs.

Si jadis le lac Léman fut le lieu de rencontre des anciens, (Bains Platel et plage des Trois Jetées) on retrouve aujourd'hui les athlètes trois fois l'an au bord des flots pour y disputer la traditionnelle «Traversée du lac» (Nyon-Nernier), la course «La Jetée-Les Bains» et le «Triathlon international». L'évolution a voulu que la natation se pratique désormais une bonne partie de l'an dans les piscines couvertes, à l'abri des rigueurs du climat.

L'ouverture de la piscine de Colovray en 1971 aura marqué les temps modernes du Cercle des Nageurs, relayée par la création de la piscine couverte du Rocher en 1978. Le club a pu ainsi travailler en constante évolution dans d'excellentes conditions.

Grâce à ces nouvelles installations, les dirigeants assumèrent l'organisation de six championnats suisses, dont celui de 1985 resté dans la mémoire de tous. Plusieurs membres du CNN on fait les beaux jours de l'équipe nationale.

#### Noble Confrérie des Pirates de Rive

La «Noble Confrérie des Pirates» fut fondée en 1965, société sans but lucratif. Ses membres s'efforcent d'exercer une activité bienfaisante en réunissant et en stimulant par l'amitié ceux qui sont dévoués de tout coeur au respect des coutumes typiques du quartier de Rive à Nyon et du lac Léman. Elle est gouvernée par son patron qui réunit autour de lui le préfet-maritime, l'actuaire, le commissaire-trésorier et le syndic. Tous les deux ans les autorités sont élues. Son lieu de réunion est l'hôtel de ville de Rive, chaque premier jeudi du mois, la tenue officielle du pirate est exigée. Les membres sont aujourd'hui au nombre de quarante.

La Noble Confrérie met à disposition son bateau «La Nyolue II» pour des groupes de dix à trente personnes lors de sorties de sociétés. Elle participe activement à la vie du quartier de Rive notamment lors des animations de «Fest'Rive été», collabore avec le GARN (groupement animation Rive Nyon). Le patron et le syndic rendent visite aux aînés de Rive. La Confrérie fait partie du jumelage Nyon-Nyons, est présente à la brocante de Rive fin août, assure la vigie des pirates dans le cadre du Sauvetage de Nyon et met en place l'arbre de Noël de Rive avec une distribution de cornets aux enfants.

Nyolue, l'ancienne unité des Pirates de Rive. Ce bateau avait été construit en 1875 par le chantier Trüb de Genève. Il avait appartenu à la Cie des Mouettes Genevoises et immatriculé MG 9. Il fut donné aux Pirates de Nyon. En 1982, en raison de sa vétusté, il fut détruit par le feu... lors d'une grande fête, faute d'avoir trouvé un musée de bateau pour le conserver...

Photo Eddy Berger Coll. Musée du Léman



## Remerciements

Innombrables sont les personnes auxquelles le comité de rédaction exprime ses plus vifs remerciements. Il tient aussi à rappeler les efforts de toutes les personnes qui ont à un moment ou à un autre, en tant que sympathisant ou membres des clubs, façonné l'histoire de la Société Nautique de Nyon.

Nos généreux donateurs qui ont permis l'impression du livre:



Les membres, personnes et groupements qui ont apporté leurs informations et souvenirs permettant de retracer l'histoire de la SNNy:

Martine Challande Marlyse Fröhlich Eliane Nussbaumer

Ernst von Allmen André Dubois Pierre Bergendi Eric Dupont Heinrich et Lotti Bossert Alain Fatio Heinz Brüggemann Maurice Gay René Challande Michel Hans Emile Charbonnier Fernand Jaccard Elio Civitillo Alain Kocher Jean Contat Jean Petitpierre Jacques Darbre Jan Rosset Michel Darbre Bernard Rummel Bernard Willi Marcel Dreyfus

Nos remerciements s'adressent au journal «La Côte» de Nyon, qui nous a mis à disposition:

- Les photographies de Michel Perret, photographe
- Les textes d'articles concernant des événements marquants de l'histoire de nos clubs.



Photo Michel Perret / La Côte

#### Un remerciement spécial à Jean Contat:

- Au comité du CVNy de 1971-1997 et au comité de la SNN depuis sa fondation jusqu'en 1998.
- «Petite Fleur» est entré au CVNy en 1964 et au comité en 1971 comme responsable matériel. Après quelques années, il est devenu secrétaire et a tenu ce poste pendant 26 ans. Nous avons relu avec plaisir ses procès-verbaux écrits d'une plume aussi précise que poétique.

#### Crédits:

**Photographies de:** E. Berger, R. Berthoud, J. Bierer, F. Huber, M. Jacot, Y. Humbert, L. Kunz, J. Lüescher, M. Perret, A. Moccia, P. Moura, R. Seiler

**Fonds documentaires consultés:** Archives communales de Nyon, Centre de documentation du Léman & Musée du Léman, Musée historique de Nyon, Archives du Journal La Côte, Collections Dubois, SNNy, Cercle de la Voile & fonds privés

Création graphique, mise en pages, photolitho et impression: APPI sàrl – CH-1196 Gland