

L'été dernier, la belle goélette lancée en 1910 par Charles E. Nicholson a retrouvé toute sa prestance, avec un plan de pont et un gréement pratiquement identiques à ce qu'ils étaient à l'origine. Alors qu'on avait l'habitude, dans les régates, de la voir en fin de flotte, Orion, aux Voiles de Saint-Tropez, quatre fois, a passé la bouée de près en tête

**O** rion est un voilier exceptionnel. Dessiné pour le roi d'Espagne qui n'en prit finalement pas livraison, il est né sous une étoile royale. En effet, quel yacht de cette époque peut s'enorgueillir d'avoir conservé 70 % de ses aménagements intérieurs d'origine? Un autre détail ajoute à sa légende. C'est le même architecte, Ugo

## Orion, l'histoire

Dans son livre "Voiles de tradition" (Vela d'Epoca, en italien), Franco Pace fait remarquer qu'une vieille tradition maritime veut que l'on donne le nom d'une étoile aux plus beaux yachts. Ainsi *Altair*, *Stella Polare* (étoile polaire), *Croce del sud* (Croix du Sud), et *Orion*, qui est une constellation.

*Sylvana*, le futur Orion, au mouillage dans le Solent en 1911. On remarque le grand rouf central qui abrite un beau salon, et qui est toujours le même, la taille des mâts de flèche, de la bôme, et du beaupré.



As *Sylvana*, the future Orion moored in the Solent in 1911. The large central coachroof covers a beautiful saloon, still preserved as it was; notice also the size of the topmasts, the boom and the bowsprit.

Faggioni, qui, à plus de trente ans d'écart, a été chargé de redessiner le gréement d'*Orion*. On lui a demandé, trente-deux ans plus tard, de recréer le gréement d'origine. Un rêve devenu réalité !

Et il est vrai que c'est une des plus belles "old ladies" de Méditerranée, où elle règne depuis 1930.

C'est en 1910 que Charles E. Nicholson dessine et construit dans son propre chantier de Gosport, en Angleterre, la goélette *Sylvana*. Son premier

A year ago, Orion – the beautiful schooner launched by Camper & Nicholsons in 1910 – had recovered her former stature, with a deck plan and rigging very much the same as the original. Spectators at classic yacht regattas were used to seeing her at the back of the fleet; but at the 1999 Voiles de Saint-Tropez she surprised everybody by being first round the windward mark on four occasions

**O** rion is an exceptional sailing yacht. Designed for the King of Spain, who never took delivery of her, she was born under a royal star. Few other yachts from this era still possess 70 percent of their original interior fittings. In 1966, she was demasted and naval architect, Ugo Faggioni, designed a practical rig, more convenient than the old gaff rig with gaff topsails. Amazingly, 32 years later, the present owner of *Orion* commissioned Faggioni to recreate the original rig. The dream became a reality.

## The history of Orion

In his book *Classic Yachts* (Vela d'Epoca, in Italian), Franco Pace notes that it is an old maritime tradition for the most beautiful yachts to be named after stars. Hence *Altair*, *Stella Polare*, *Croce del sud* (Southern Cross) and, for our story, the constellation *Orion*. Having reigned as queen of the Mediterranean fleet since 1930, *Orion* is certainly one of the most beautiful of the "old ladies." She is a yacht with an eventful past, having changed owners a dozen times and her name and flag five times.

She has been through her ups and downs, but for the last decade has been a constant participant and jewel in the crown at classic yacht rallies.

In 1910 Charles E Nicholson designed and built the schooner *Sylvana* at the C&N yard in Gosport. Her first owner was Lt Colonel C E Morgan, who based her in Portsmouth and sailed her under the British flag. We can imagine her surging up the Solent under her gaff mainsail and foresail, with her gigantic boom, her gaff topsails and her three foresails tacked to an 11m long bowsprit. This gave her a sail area of around 750m<sup>2</sup>; now when she is racing it is pushed up to nearly 1,370m<sup>2</sup>. In those days she needed a crew of 25 to handle her properly. Nicholson designed her as a seaworthy yacht, built for ocean passages in all weather.

She is slightly fuller in the beam than his usual design of racing yacht, to allow room for a more comfortable interior, but this does give her power to windward. The hull, which has magnificent, sweeping lines, is of composite construction,

La colonne de compas surmontée de l'habitacle en laiton ; le barreur se tient sur le côté de la barre.



The compass column mounted on the brass binnacle; the helmsman stands on the wheel side.

carvel-built with teak planking, between 5 and 7cm thick, securely bolted to steel frames. The masts are stepped on the long oak keel which is sheathed with a layer of copper; the ballast keel is made of a single piece of lead. The deck has a light camber, which adds to the yacht's elegance, and the helm is placed far aft, as is usual in schooners, so the skipper can see all his canvas and rigging at a glance.

In 1913, *Sylvana* was bought by Count Jean de Polignac, a member of the Yacht Club de France, who changed her registration to France and moved her to her new home port in Brest. In 1919 *Sylvana* became *Pays de France*, presumably due to the patriotic atmosphere prevailing after



propriétaire, le lieutenant-colonel C E Morgan, la met sous pavillon britannique et la base à Portsmouth. On voit le yacht, qui porte 800 m<sup>2</sup> de toile, évoluer dans le Solent sous ses deux grand'voiles auriques, avec une bôme gigantesque, ses voiles de flèche, et ses trois voiles d'avant, amurées sur un beaupré de 11 mètres. Il faut à l'époque un équipage de vingt-cinq personnes pour bien mener le bateau. Charles E. Nicholson a dessiné un yacht solide, fait pour la navigation en haute mer, capable d'encaisser de forts coups de vent. Il est un peu plus rond au maître-bau que les yachts qu'il a l'habitude de concevoir pour la régates, afin de pouvoir installer des emménagements plus confortables, mais cela

lui donne également de la puissance au près. La coque, qui possède de grands et magnifiques élancements, est de construction composite à bordage de teck de 5 à 7 cm d'épaisseur, solidement fixé sur un squelette d'acier. Les mâts sont implantés sur la quille longue, en chêne, recouverte de cuivre, dont la semelle est faite d'une seule pièce de plomb. Le pont possède une légère tonture, ce qui ajoute encore à l'élégance du bateau, et le barreur, placé très en arrière, comme toujours sur les goélettes, embrasse d'un seul coup d'œil sa voilure et son gréement.

En 1913, le comte Jean de Polignac, membre du Yacht Club de France, achète *Sylvana*, qui passe sous pavillon français, et rejoint Brest, son nouveau port d'attache. En 1919, il devient *Pays-de-France*, nom dû sans doute à l'ambiance qui régnait après la Première Guerre mondiale ! En 1921, le yacht devient la propriété du patron du journal *le Matin*, Maurice Bunau-Varilla, qui le base à Marseille, avant de le ramener au chantier Camper & Nicholson. C'est là qu'en 1923, le capitaine de l'armée britannique Cecil W.P. Slade l'achète, le rebaptise *Diane*, et l'emène à Portsmouth. Ce tourbillon de propriétaires, de pavillons, de noms, ne semble jamais devoir s'arrêter: en 1927, *Diane* devient *Vira* (qui sera le nom de baptême de *Creole*, trois ans plus tard), et passe sous pavillon argentin, aux mains de Raul C. Monsegur, qui lui fait traverser l'Atlantique pour

the First World War. In 1921, she became the property of Maurice Bunau-Varilla, patron of the newspaper *Le Matin*, who kept her in Marseilles before bringing her back to the Camper & Nicholson's yard.

From here she was bought in 1923 by a British Army captain, Cecil W P Slade, who rechristened her *Diane* and kept her in Portsmouth. It began to seem as though this whirlwind of owners, flags and new names would never end. In 1927, *Diane* became *Vira* (the name with which *Creole* was to be christened three years later) and changed to the Argentine register in the hands of Raul C Monsegur, who took her across the

Atlantic to Buenos Aires. Finally, in 1930, her new owner Miguel Mz de Pinillos brought her to Cadiz, put her under the Spanish flag and named her *Orion*.

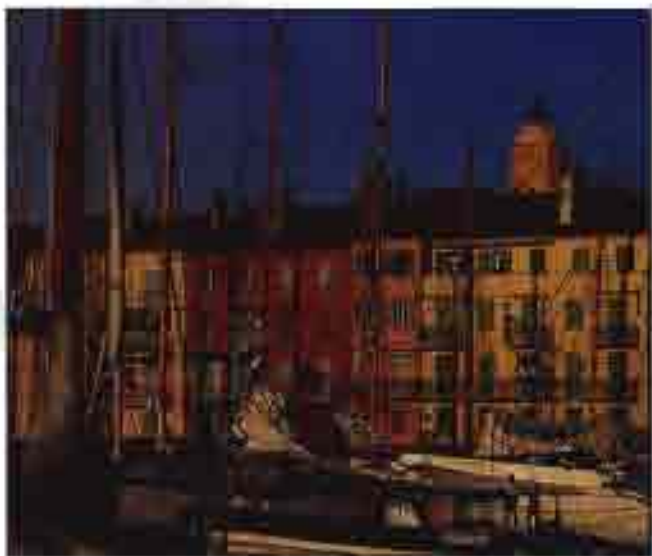
Mz de Pinillos filled the yacht with beautiful old English furniture and silver tableware. He kept her for 16 years and spent much time on board, giving her her first experience of stability. It was under his ownership, that she had her first taste of peril on the seas: in 1935, during a cruise in

the Channel, an explosion destroyed the doghouse and wheelhouse, and damaged the boom which also had to be replaced. *Orion's* Spanish period continued first under a new owner, Manuel Beltran Mata, then with the company Fragesco SA which brought her to Barcelona in 1949, and finally the Lebo Entreprise SA of Panama, which sold her on to an Italian owner in 1966.

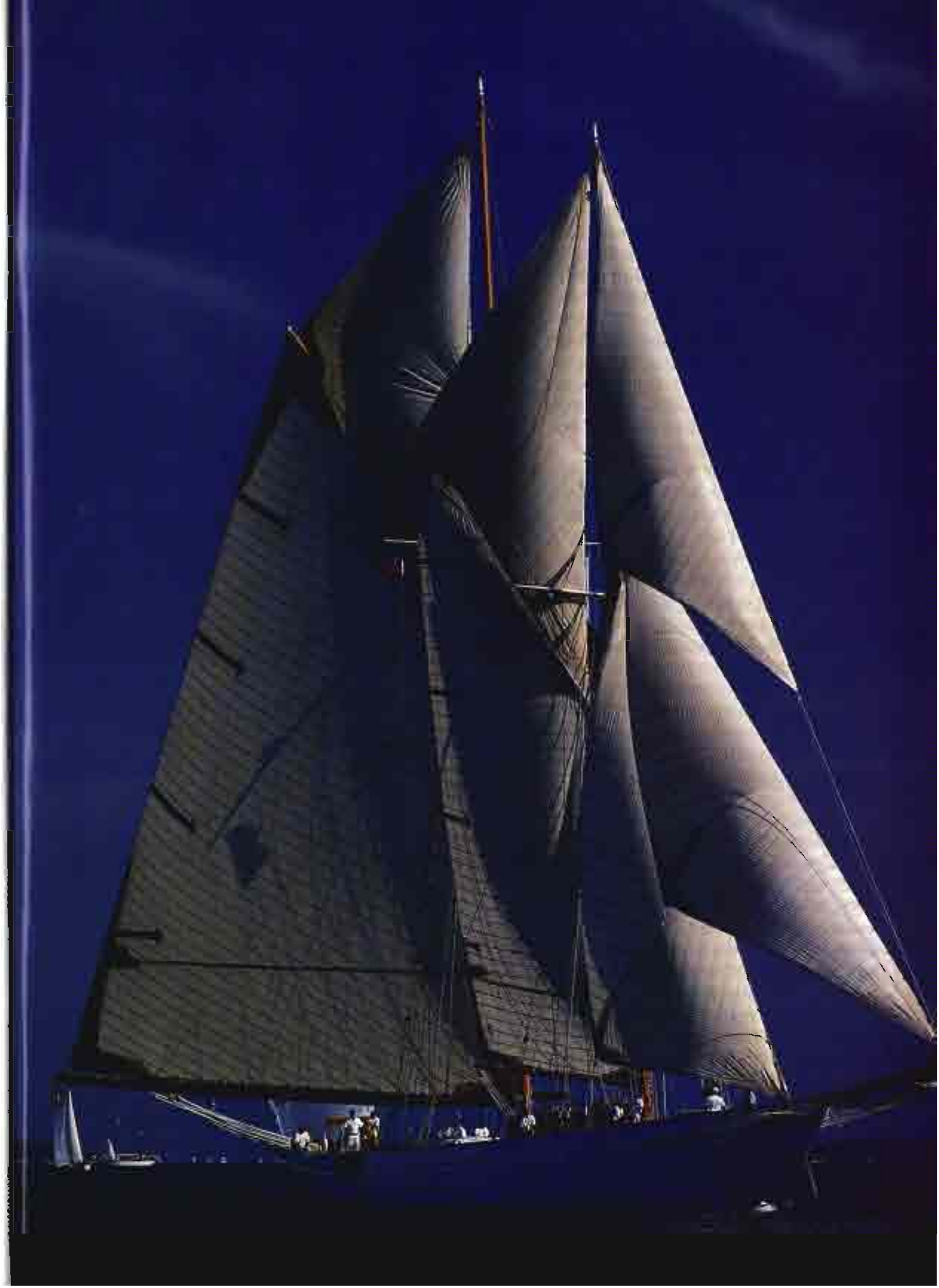
On 17 March 1966, on the way to Marseilles from Barcelona, she was caught out in a bad squall from the northeast at Cap Creus, which is quite the worst spot in the Gulf of Lions when the Mistral is blowing. Despite the bad weather, *Orion* was sailing closehauled at 7 knots when the inner forestay broke; the masts fell partly on to the deck and partly into the water. Towed to Marseilles by a passing boat, she left her broken masts there, and limped slowly back to the harbour at La Spezia under her own power.

Some time later, a young naval architect, 27-year-old Ugo Faggioni, was contacted by Argo,

Ci-contre: Orion porte à nouveau 800 m<sup>2</sup> de toile.



Opposite: Orion once again carrying 800m<sup>2</sup> of canvas.





rejoindre Buenos-Aires. Enfin, en 1930, son nouveau propriétaire, Miguel Mz de Pinillos l'amène à Cadix, le met sous pavillon espagnol et le baptise *Orion*. Il enrichit le bateau de beaux meubles anglais et d'une vaisselle d'argent. Durant seize années, il va passer beaucoup de temps à bord, à naviguer. C'est alors que le yacht connaît une certaine stabilité. Et sa première fortune de mer: en 1935, au cours d'une croisière en Manche, une explosion détruit le dog-house, la timonerie, et endommage la bôme qui doit également être remplacée.

La période espagnole d'*Orion* se poursuit avec Manuel Beltran Mata, puis la société Fragesco S.A. qui emmène le bateau à Barcelone en 1949, et enfin la Lebo Entreprise S.A. de Panama, qui le revendra à un propriétaire italien. Pendant le convoi de Barcelone à Marseille, le 17 mars 1966, le bateau est pris dans un coup de vent de Nord-Est en plein dans le nez au cap Creus, le plus mauvais endroit du golfe du Lion par temps de mistral; le mauvais temps, *Orion*, au près serré, navigue à 7 nœuds, quand l'étai de trinquette se rompt, entraînant la chute des mâts, en partie sur le pont et dans l'eau. Remorqué jusqu'à Marseille par un bateau qui passait par là, *Orion* y laisse ses mâts brisés, puis rejoint La Spezia au moteur, à petite vitesse.

Quelque temps plus tard, le chantier italien Argo, dans le petit port des Grazie, proche de Portovenere, appelle un jeune architecte naval de vingt-sept ans, Ugo Faggioni, afin de redessiner le gréement et le plan de voilure. Avec son frère, Ugo fait un projet de gréement de goélette aurique, mais le propriétaire préfère un gréement facile de goélette à voile d'étai, inspiré de l'*Ailée*, de Virginie Hériot. Les deux mâts, plus courts que les mâts d'origine, sont faits d'une seule pièce, le mât de misaine à voile d'étai et fisherman, le grand mât à corne. Un foc volant, un clin foc et une trinquette constituent les voiles d'avant. Et on installe un winch hydraulique pour faciliter les manœuvres de grand'voile. *Orion*, qui porte près de 800 m<sup>2</sup> de toile, revit.

Une série de croisières le mènent en France, en Espagne, en Grèce et en Afrique du Nord, se permettant, par un mistral bien frais, d'effectuer la traversée Monaco-cap Corse à 17 nœuds de moyenne! Hélas, cela ne durera guère.

Nous allons le retrouver dix ans plus tard, en piteux état. Le yacht, qui avait toujours été bien entretenu pas ses propriétaires, a été l'objet de mauvais traitements qui touchent au vandalisme. Les meubles ont été démontés et ôtés; les panneaux

d'acajou qui constituent les lambris intérieurs sont peints en blanc. Aucun entretien n'a été effectué. Après deux changements de propriétaires, les frères Braghieri, yachtsmen italiens, découvrent *Orion* en 1978. Tombés littéralement amoureux du bateau, ils entreprennent un long travail de remise en état, confié au chantier Valdetaro. Qu'on imagine le yacht tel qu'il est à cette époque: hormis le gréement, en bon état, des intérieurs abîmés, un revêtement de pont à changer, et la quille, dont la couverture de cuivre a beaucoup souffert, à revoir. Les propriétaires veulent, peu à peu, remettre *Orion* dans un état proche de l'origine ont beaucoup de chance: ils engagent Ignazio Torrente comme capitaine et chef de projet de restauration. Homme d'expérience, très compétent, il va aider au sauvetage du bateau et rester onze ans à bord. Chaque hiver, le bateau entre au chantier, et son état s'améliore. On ponce toutes les boiseries intérieures pour éliminer la laque blanche et retrouver une patine plus conforme à l'esprit du yacht. Il est à nouveau

*Le salon reçoit beaucoup de lumière de l'écouille centrale, qui est d'origine, tout comme les boiseries en acajou.*

a yard in the small port of Le Grazie, near Portovenere, to design a new rig for *Orion*. As the new owner didn't want a gaff schooner rig, Ugo designed a simple schooner staysail rig. The two masts, shorter than the originals, were each made in a single piece, the foremast with staysail and fisherman, the mainmast with a gaff sail. The foresails consisted of two flying jibs and a stormsail. The bowsprit and main boom were shortened to reduce the number of crew needed to manoeuvre the yacht, and a hydraulic winch was installed to facilitate mainsail handling. The sail area was now 800m<sup>2</sup>, with sails made by Hood. This rig proved very efficient: on one occasion *Orion* hit 17 knots when cruising with all her sails set between Monaco and the Cape of Corsica.

However, here began the worst period in *Orion's* history. We pick up her story 10 years later. The yacht, which had always been looked after well by her previous owners, was now badly ill treated.

Her furnishings were dismantled and removed; the mahogany panels which lined her interior were painted over in white. No maintenance whatsoever was done. After changing hands twice, in 1978 the Braghieri brothers, Italian yachtsmen, discovered *Orion* in a very sorry state. They literally fell in love with the yacht and began the lengthy task of repairing her. The work was entrusted to the Valdetaro yard, specialists in the restoration of classic yachts.

Imagine the yacht as she was at this time: her interiors spoiled, her decks in bad repair, her keel in need of overhaul, its layer of copper badly damaged. Only her rig was in good order. The owners, who wished to bring *Orion* gradually back to something resembling her original state, made a lucky decision: they hired Ignazio Torrente as captain and head of the restoration project. A highly experienced and competent man, Torrente helped to salvage the yacht and stayed with her for the next 11 years.

In the winter of 1985/86 the electrics and plumbing were completely replaced. Two Onan generators were installed, along with air-conditioning, a desalinator, a new bilge pump and fire pumps, and new navigation and communication equipment. The following year significant structural work was undertaken. The layer of copper was removed from the keel, which was rebuilt in mahogany and green walnut, and all the hull fastening was redone. The lead water tanks and pipework were replaced with stainless steel. Two 230hp Caterpillar engines were installed, where previously *Orion* had only one engine – a relatively powerful one with a propeller aperture set into the rudder. In the winter of 1989/90, when the structural works were finished, attention turned to the decks which were relaid in teak.

*Orion* was now making an appearance at all the major classic yacht rallies that take place in the Mediterranean every year, at La Nioulargue, Imperia, Porto Cervo and Monaco. At this time, she had a reputation for being a slow boat, always left behind by the Fife design *Altair*, her eternal young rival, launched in 1930. But *Orion* has always been the one who attracts admiring glances for the incomparable elegance of her lines.

## Echoes of 1910

In 1998, with new owners, also Italian, *Orion's* life was due to change again. They were



*Plenty of light reaches the saloon through the central hatchway, which is original, like all the mahogany panelling.*



meublé et décoré avec goût. L'hiver 1985/86, on refait complètement l'installation électrique et la plomberie, de nouveaux équipements de navigation et de communication. L'année suivante voit d'importants travaux structurels se faire. On enlève le revêtement de cuivre de la quille, que l'on reconstruit en acajou et en noyer vert, et tout le rivetage de la coque est refait. Les réservoirs et les tuyauteries

## Comme en 1910

C'est en 1998, avec de nouveaux propriétaires, toujours italiens, que la vie d'*Orion* va encore changer. A Saint-Tropez, le propriétaire m'affirme : "*Orion*, vous savez, était plutôt habitué des fêtes, des dîners, des soirées avec des invités prestigieux entre Porto Cervo et Monaco, mais les

*Orion à Saint-Tropez, l'an dernier, pour la première fois depuis bien longtemps, a fait jeu égal avec les autres goélettes.*



At Saint-Tropez last year, *Orion* competed on equal terms with the other schooners for the first time in a long while.

de plomb sont remplacés par de l'inox. Et on installe deux Caterpillar de 230 ch, alors qu'auparavant, *Orion* ne possédait qu'un seul moteur, relativement puissant, avec une cage d'hélice dans le safran. L'hiver 1989/90, les travaux structurels étant terminés, c'est au tour du pont de se voir doté d'un nouveau revêtement de teck.

Le bateau est alors tel que nous le voyons chaque année à la Nioulargue, à Imperia, à Porto Cervo, à Palma, à Monaco. A cette époque, il a la réputation justifiée d'un bateau lent, toujours distancé par le plan Fife *Altair*, son jeune et éternel rival, lancé en 1930. Mais ses lignes à l'élégance incomparable attirent toujours les regards.

mondanités, ce n'est pas la seule vocation d'un yacht comme celui-ci. Nous en avons assez qu'il soit toujours dernier, dans les régates, et nous avons décidé qu'il devait retrouver sa place dans le groupe mené par *Mariette* et *Altair*."

Le chantier Beconcini, à La Spezia, expert en restauration de yachts anciens est chargé des travaux. Et l'on fait appel à Ugo Faggioni pour doter *Orion* d'un gréement identique à celui que lui avait conçu Charles E. Nicholson. Le bateau étant enregistré au Lloyd's, et les plans ayant été soigneusement conservés chez C&N, il a été facile de reconstituer le gréement et le plan de pont d'origine. Les espars ont retrouvé leur longueur : le beaupré, qui mesure 11 m, a été rallongé de 3 m et la bôme a

determined, they said, to return *Orion* strictly to her original state to increase her value, but as anyone knows who is deeply involved with owning a classic yacht, that is not such an easy task. They were using the boat for charter, so there seemed little point in spending a large amount of money on a new rig and wardrobe of sails.

However, the owners are proud of their boat and the sparkle they have given back to her: "*Orion* was in regular use for galas, dinners and soirées between Porto Cervo and Monaco with important guests, but a yacht like this is intended for more than society life. We had had enough of always coming last in races, and decided that it

boom gained 1.5m. The masts and spars are made of Douglas fir from America and the rig is exactly the same as the original. However, as it would be out of the question nowadays to have a crew of 25 to sail her, electric winches have been installed, allowing the crew to be reduced to eight people including steward and cook. The deck plan has been reworked and simplified. The rudder post, which echoes the original design, is larger, with the wheel inclined at seven degrees like the original.

Two elements are not original: the boom gallows, now made of bronze but previously made only of iron, and the engine control levers. On the aft deck,



En 1951, *Orion* partage la vedette de *Pandora*, un film d'Albert Lewin, avec Ava Gardner, ici drapée dans une voile, et James Mason. Heureusement, c'est une maquette qui coule à la fin du film !

In 1951, *Orion* had a starring role in Albert Lewin's film *Pandora*, alongside Ava Gardner, here draped in a sail, and James Mason. Fortunately it was only a model that sank at the end of the film!

was time for her to take her rightful place in the group led by *Mariette* and *Altair*."

The yard of Beconcini, in La Spezia, experts in vintage yacht restoration, was commissioned with the necessary work. And Ugo Faggioni was called upon to provide *Orion* with an identical rig to that designed for her by Charles Nicholson. As the yacht had been registered with Lloyd's, and the plans had been carefully preserved by Camper & Nicholsons, it was easy to recreate the rigging and the original deck plan.

The spars were remade to their original length: the 8m bowsprit was extended to 11m and the

eight ventilator covers have been removed. They were "mainly there to look pretty, but required meticulous cleaning every day, took up space and added weight for not very much" according to Captain Renzo Castagna.

Obviously the hull was in need of repair. Some of the planking was replaced, as were the two mast steps and the propellers; the hull was sand blasted and all the paintwork and varnish redone. Two electric WCs were installed, with a reservoir for black water, which has to be emptied at sea for lack of facilities in the marinas but still enables environmental regulations to be observed at



pris 1,50 m. Les mâts et les espars sont en pin Douglas d'Amérique.

Le plan de pont a été remanié et simplifié. Le poste de barre, qui reprend le dessin d'origine, est plus grand, la barre à nouveau inclinée à 7 degrés. Sur la plage arrière, on a supprimé les huit prises d'air dont les dorades en laiton "étaient surtout là pour faire joli, mais exigeaient un entretien

intérieurs sont d'origine, lambrissés d'acajou avec des meubles, garde-robes, commodes, bureaux, intégrés aux cloisons. Une cheminée qui après avoir marché pendant des années, est juste volontairement obstruée, un intérieur largement éclairé par des claires-voies d'origine, entièrement démontables pour laisser entrer la fraîcheur au mouillage, un salon de pont dans le rouf où,

*Le gréement actuel semblable dans sa conception à celui de 1910, les mâts sont seulement un tout petit peu plus courts. Mais le beaupré et la bôme ont retrouvé leurs dimensions.*



*The current rig resembles the 1910 rig in design, except that the masts are very slightly shorter. But the bowsprit and boom have been restored to their original length.*

quotidien et fastidieux, prenaient de la place et faisaient du poids pour pas grand chose", dit le capitaine Renzo Castagna. Bien entendu, la coque a été revue, on a changé quelques bordés, les deux emplantures de mâts, l'hélice, sablé la coque et refait toute la peinture et tous les vernis. On a installé des WC électriques, et un réservoir pour les eaux noires, que l'on vidange au large, faute d'installation dans les marinas, mais qui permet néanmoins de respecter la propreté des mouillages. Les intérieurs n'ont demandé que des améliorations de détail. N'oublions pas que 70 % des

sur des canapés capitonnés datant de 1910, on peut suivre les régates à l'abri: il se dégage d'Orion une ambiance marine rare, et très authentique. On pourrait s'imaginer dans un clipper, et bien peu de yachts, même soigneusement restaurés, possède cette élégance presque austère, et sans faute de goût par rapport à l'esprit du yachting du début du siècle. Souhaitons qu'entre les mains de son nouvel armateur, norvégien, Orion, qui battait toujours pavillon italien au début de l'été conserve longtemps sa splendeur retrouvée, et reste en Méditerranée. ❖

moorings. The interior required only small improvements: for instance, the 'overly heavy and luxurious' soft furnishings were replaced with fabric of simpler design which is easier to care for. Overhead hatches let in plenty of natural light and can be removed at anchor for maximum ventilation.

She is so elegant. She has no need of lacquer, nor 'windows', nor engraved mirrors, nor ostentatious decoration. Some beautiful china, some hand-embroidered linen, crystal glasses, a few silver trinkets, a knowledge of sailing and respect for its traditions; these suffice for this wonderful

*La silhouette est nettement plus authentique sur la page précédente qu'avec le gréement de goélette à voile d'étai que nous avons connu pendant des années.*



*On the previous page Orion clearly cuts a more authentic silhouette than with the staysail schooner rig she carried for many years.*

Her deckhouse is a wonderful place to sit and enjoy a glorious day of sailing under full protection from the elements.

Aboard you can imagine what it was like to be aboard a clipper ship of years gone by. What more could one do to improve such a yacht?

work of art. Ownership of such a yacht may carry responsibilities, but without a doubt it also brings infinite pleasures. Let's hope her new Norwegian owner continues to maintain her splendour and that we have the good fortune to see her frequently around the Mediterranean. ❖

**Remerciements/thanks to: Renzo Castagna, Alex Mazzoni, Ugo Faggioni**