

Ring Andersen

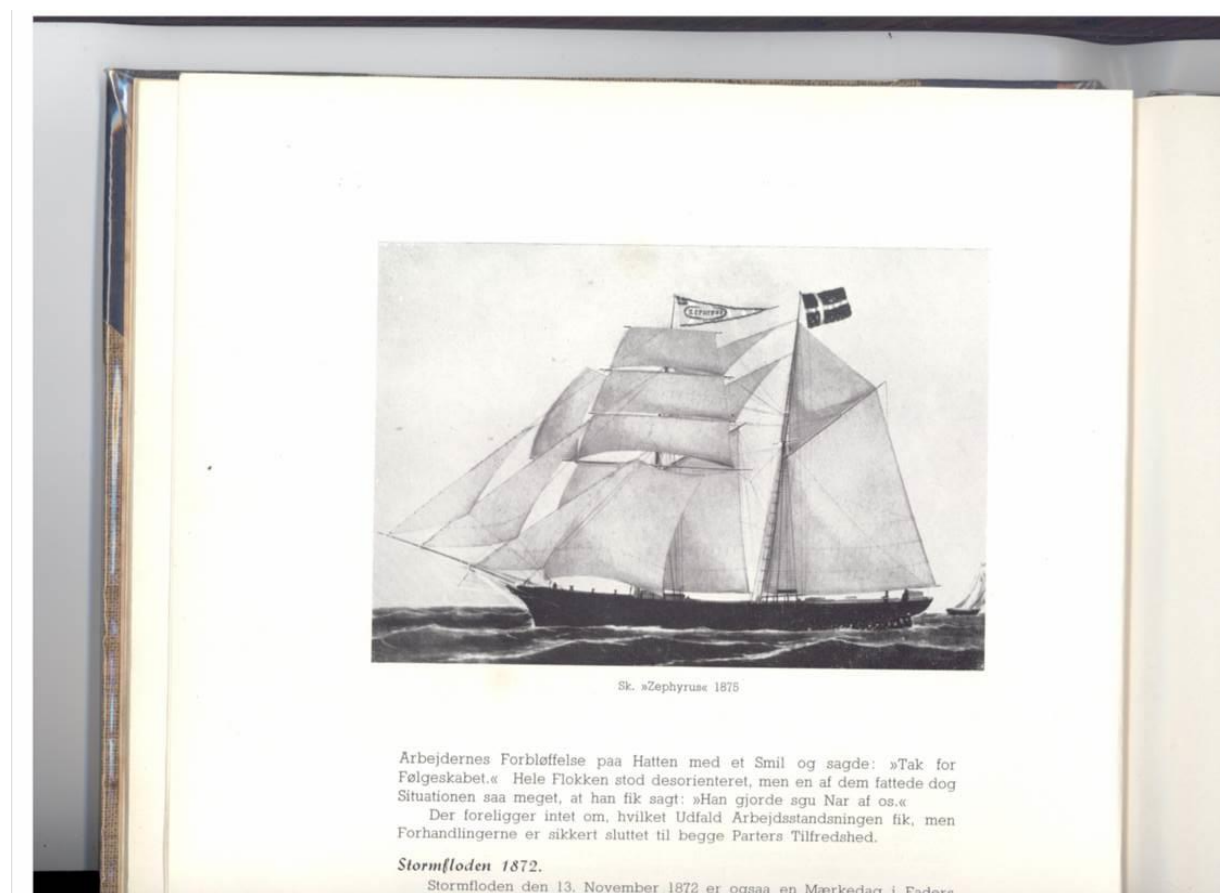
L'histoire d'un futur



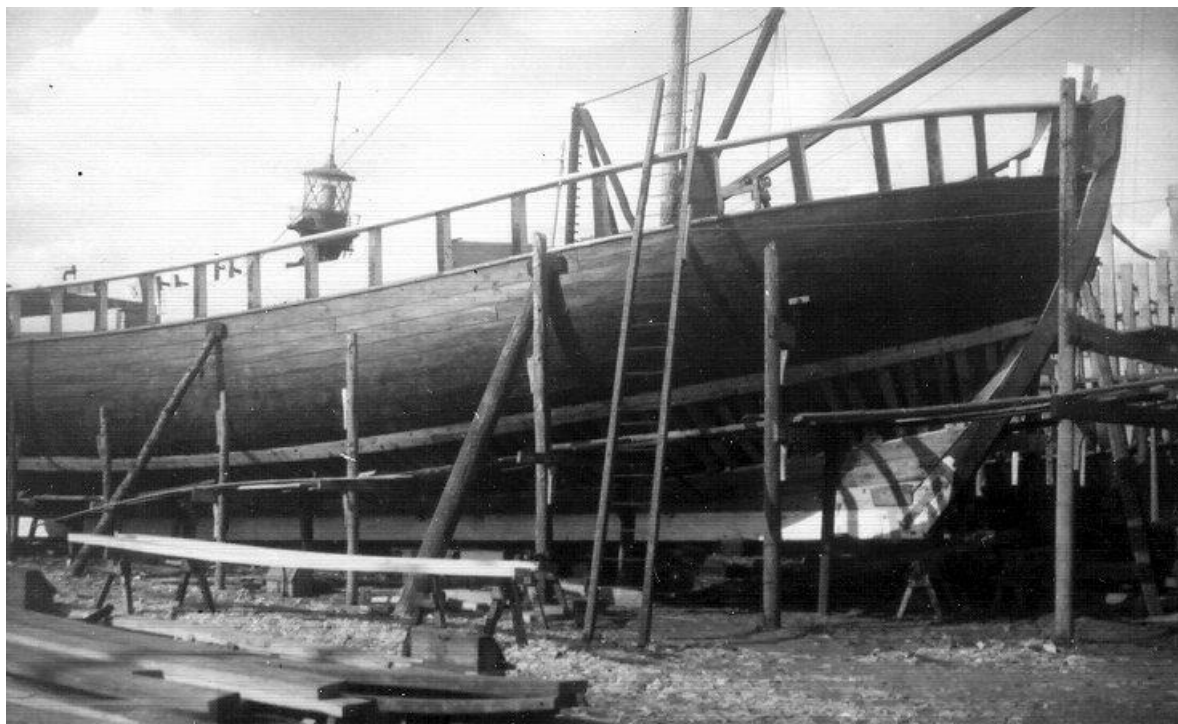
Le Ring Andersen est un ketch de la Baltique (Baltic Trader) dont la construction a commencé en 1946 à Svenborg au Danemark par le chantier éponyme Ring Andersen.

Le chantier naval J. Ring Andersen a été fondé en 1860 par Johannes Ring-Andersen (1842 - 1943). C'est l'un des plus anciens chantiers de construction navale du Danemark.

Depuis 1862 et jusque vers 1950, date de la fin des constructions de bateaux à coque en bois par ce chantier, environ 190 unités ont été construites. Actuellement sous la responsabilité de Peter Ring-Andersen, le chantier ne construit plus de nouveaux navires mais a recentré son savoir-faire plus que centenaire sur la restauration d'unités en bois.

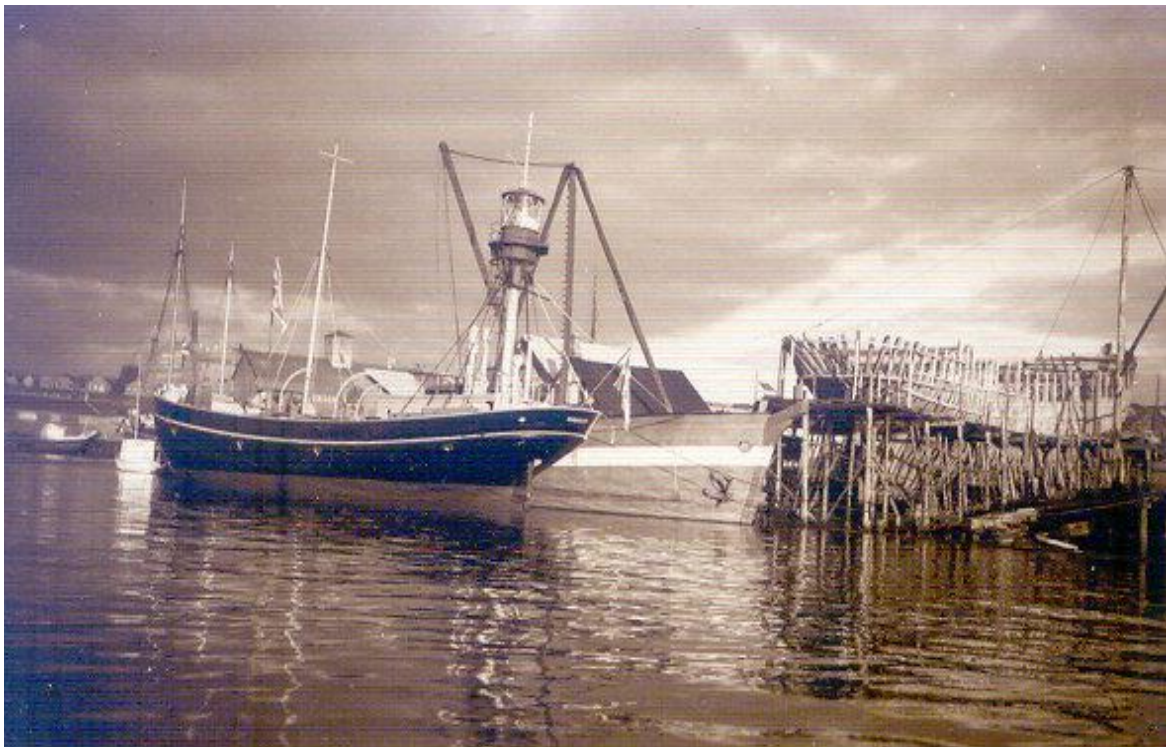


Le Ring Andersen, qui porte le numéro de coque 180 a été construit selon le design utilisé par le chantier depuis les débuts de ses constructions. Le navire a été lancé le 25 octobre 1947.





Le Ring Andersen a été construit pour le Capitaine Rasmus Pilegaard de Søborg pour la somme de 204.000 KR. Il a été lancé en février 1948 sous le numéro OYCJ / E467 et armé au transport.





Du fait de son lancement tardif en 1948, c'est l'un des tout derniers Baltic Traders à avoir été construit selon les méthodes en cours entre la deuxième partie du XIXème siècle et le début de la seconde guerre mondiale. Le bordé de 70 mm d'épaisseur avec des fixations par chevilles de bois sur les couples ainsi que les mats d'un seul tenant en témoignent.



Ceci est plus précisément pertinent au regard du plan de voilure aurique, déjà détrôné un peu partout à l'époque par le gréement bermudien, et pratiquement seul moyen de propulsion, le moteur de faible puissance ne servant que pour effectuer des manœuvres de port. En effet, à partir de la fin de la deuxième guerre mondiale, les navires marchands dont les Baltic Traders mais aussi les bateaux de pêche ont été munis de moteurs de propulsion et les voiles ont rapidement disparu.

Entre 1948 et 1962, il a transporté du sel, des céréales et d'autres denrées entre la mer Baltique et l'Afrique. Son activité de cargo a rapidement cessé du fait de la concurrence des cargos à moteur.

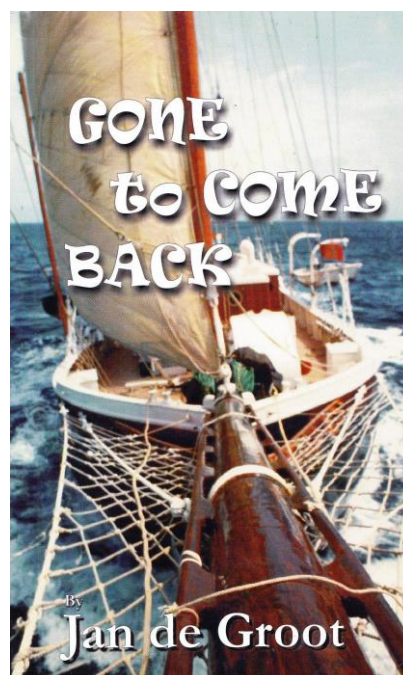
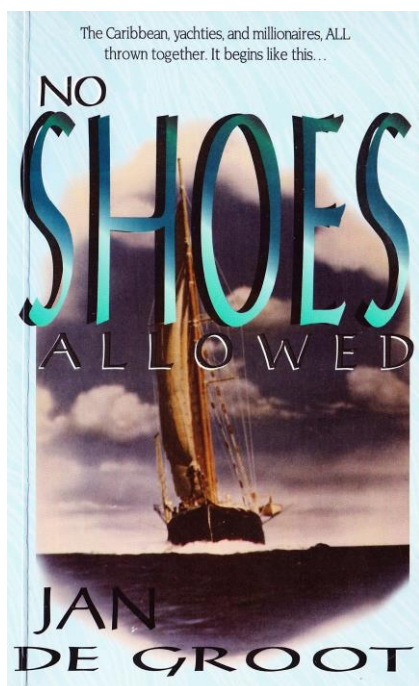
En 1962, le Ring-Andersen a été vendu à un propriétaire canadien, Denis Love, qui souhaitait disposer d'un yacht dont les aménagements luxueux et spacieux conviendraient à l'activité de charter dans les Caraïbes qu'il projetait, mais qui garderait le caractère authentique d'un bateau classique.

L'audacieuse et complexe transformation a été réalisée dans un chantier de la province danoise du Jutland Glyngøre sous la direction du célèbre architecte naval A. Slaaby-Larsen. A. Slaaby-Larsen a dessiné de nombreuses unités dont des yachts privés et des bateaux de course dont les Vampire et Corsair ainsi que des yachts comme le Safir en 1955. Il a remporté de nombreuses récompenses de design de yacht. Les travaux de A. Slaaby-Larsen sont maintenant exposés au Danish Museum for Yachting à Valdemar Slot, Danemark.

Le gréement aurique a été remplacé par un gréement bermudien d'une surface de 450 m² plus confortable à manœuvrer. Le deck house a été modifié pour avoir sa forme actuelle, et le Ring Andersen accueille maintenant 8 passagers dans 3 cabines et 5 membres d'équipage.



En 1971, le Ring Andersen a de nouveau été vendu, à un capitaine et écrivain, Jan de Groot. Ce capitaine-écrivain a écrit plusieurs ouvrages sur sa vie et celle de ses hôtes sur le Ring Andersen, dont «No Shoes Allowed" et « Gone to come back ».

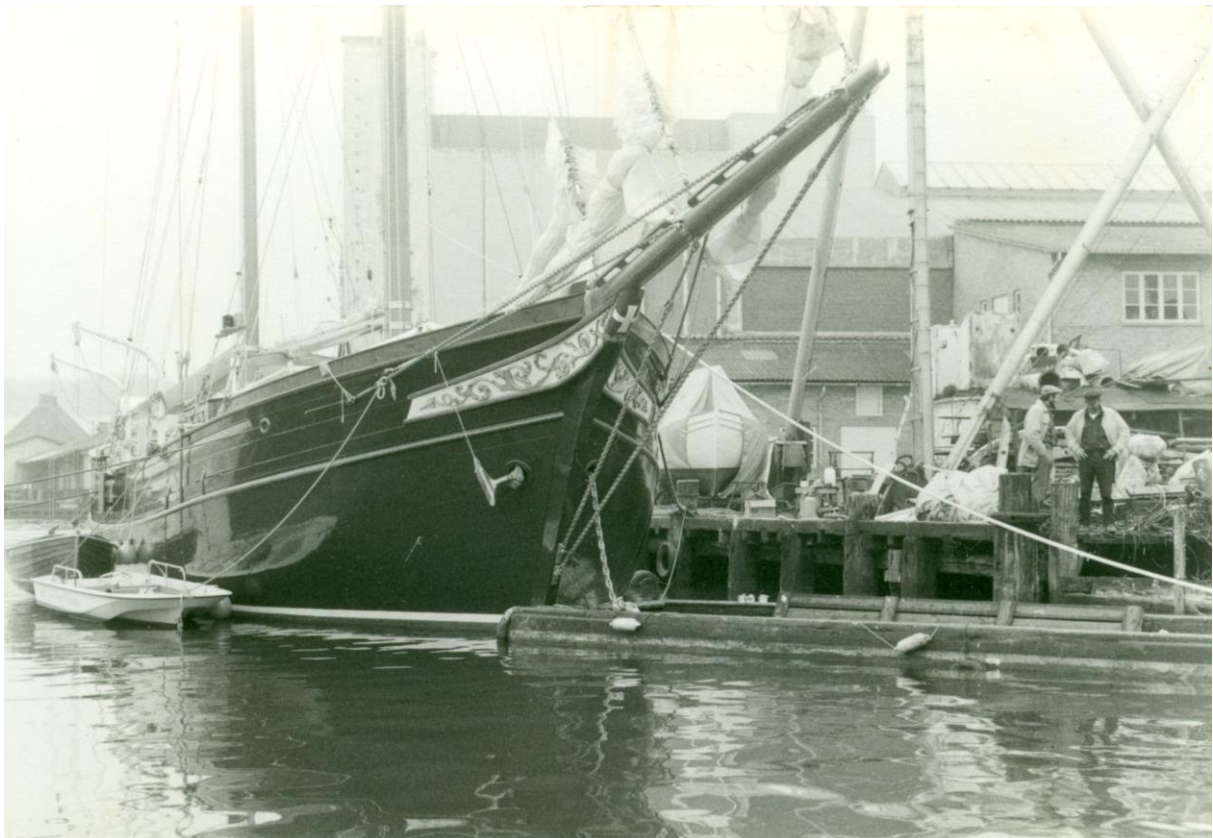


Le Ring Andersen a continué son activité de charter dans les Caraïbes en accueillant de nombreuses personnalités à son bord. Il participe à de nombreuses manifestations et régates dans les caraïbes dont l'Antigua Classic.

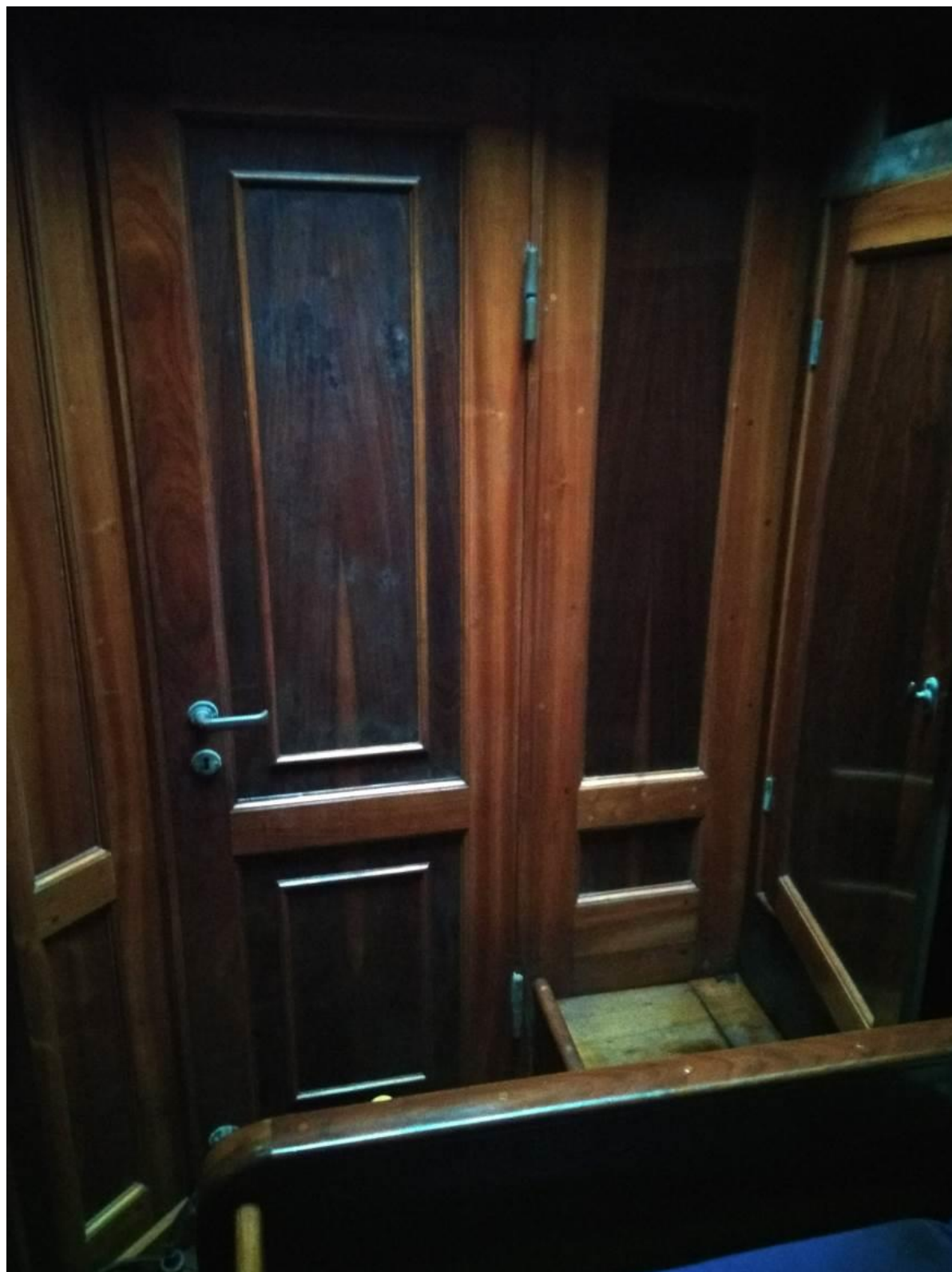


Le Ring Andersen change une nouvelle fois de propriétaire. Son nouvel acquéreur, la société Ring Andersen Ltd de Guernesey, a besoin d'un yacht encore plus luxueux pour ses clients. Compte tenu de l'ampleur des transformations envisagées, il est alors décidé que le Ring Andersen retourne dans son chantier d'origine à Svenborg. En effet, qui mieux que ce chantier qui l'avait fait naître, était à même de réaliser ces travaux importants en gardant l'authenticité du bateau.

Le chantier a duré 3 années, de 1980 à 1983. Le gréement a été démonté et la coque démantelée. 164 des 186 couples ont été remplacés. Les travaux ont coûté à l'époque 1,5 million de dollars US. Le bordé en hêtre a été remplacé par un bordé de chêne blanc, dont l'épaisseur est de 70 mm.



Un nouvel intérieur a été conçu. Les trois cabines des hôtes ont été reconstruites dans des bois différents : la première en bois de rose, la seconde en orme danois et la dernière en noyer de France.



Les quartiers de l'équipage, celui du capitaine, les salons et la bibliothèque, mais aussi le nouveau pont a nécessité l'utilisation de 16 logs (grumes) de teck de Birmanie.

Deux projets de gréement, l'un aurique, dans l'esprit de ce qu'il était précédemment et l'autre bermudien ont été imaginés. Finalement, le gréement bermudien a été retenu, probablement pour des questions de facilité de manœuvre. Tous les plans originaux ainsi que les dessins de projets, dont celui de gréement aurique, ont été conservés.

Après ces trois années passées dans le chantier danois, le nouveau Ring Andersen retransverse l'Atlantique et retourne dans les Caraïbes où il retrouve son activité de charter cinq étoiles. Il participe de nouveau et pendant plusieurs années aux «Antigua Classic Week » au cours desquelles il se distingue.



En 2003, le Ring Andersen a été donné à la Virginia Maritime Heritage Foundation, propriétaire du schooner « Virginia ». La fondation décide de vendre le Ring Andersen en 2008. Il est transporté dans un chantier naval de la Chesapeake Bay au nord de Norfolk

Le Ring Andersen est alors abandonné et coule dans le port.



Il est acheté par la société AMD, afin d'être restauré et exploité. 70% du bordé est remplacé ainsi que les systèmes électriques, électroniques et d'aide à la navigation.



Après une restauration de près d'un an, le Ring Andersen regagne l'Europe et rejoint La Rochelle fin 2009, puis Lorient, son port d'attache fin 2009.



Le Ring Andersen est à nouveau restauré en 2019 - 2020. Son moteur Detroit est remplacé à un moderne Volvo D13.

Le Ring Andersen passe sous pavillon français et rejoint Port Haliguen puis Vannes, son nouveau port d'attache. Il est exploité par la société Les Voiles Océane.

Spécifications du Ring Andersen :

Constructeur et designer : Ring Andersen Shipyard

1962 : transformation en yacht par l'architecte A. Slaaby-Larsen

1980-1983 : reconstruction par le chantier Ring Andersen. Architecte Peter Ring-Andersen.

Le bordé est en chêne d'une épaisseur de 70 mm sur des doubles couples de chêne de 200 x 200 mm.

Dimensions :

Longueur hors tout 114' - 35 m

Longueur à la ligne de flottaison : 78' - 23,70 m

Largeur : 21' - 6,40 m

Déplacement : 230 tonnes

Tirant d'eau : 11' - 3,30 m

Hauteur du grand mat : 89' - 27,00 m

Motorisation : Volvo D13 300 cv (2019)



Documentations et références :

De nombreuses documentations et informations sont disponibles sur internet concernant le Ring Andersen. Il a été également présenté et décrit dans de nombreux ouvrages et magazines dont :

- « A bord des plus beaux voiliers du monde » par Erwan Quéméné - Hachette
- « Les grands voiliers du monde » de Chapman
- « Les plus beaux yachts du monde » Editions Glenat
- « Abord du Ring Andersen » Voiles et voiliers numéro 100
- « No Shoes Allowed » Jan de Groot
- « Gone to come back » Jan de Groot
- « Ketch with a past in need of a future » Soundings
- « Caribbean Travel Roundup Newsletter » Gert van Dijken, Editor

Ainsi que diverses revues nautiques et journaux tant en Europe qu'aux Etats Unis et aux Caraïbes.



