



Les Voiles de Saint-Tropez 2006

Rolex partenaire des Voiles de Saint-Tropez

A l'occasion du 25^{ème} anniversaire de la création de la célèbre Nioulargue, rebaptisée depuis 1999 "Les Voiles de Saint-Tropez", Rolex annonce son entrée dans le "Club des Partenaires".

Les Voiles de Saint-Tropez, événement incontournable dans le calendrier voile en France, sont en parfaite adéquation avec l'élégance et l'esprit de compétition que Rolex véhicule sur les mers du monde entier depuis de nombreuses années.

Il est naturel que Rolex soutienne cette course qui rassemble, tous les ans, les plus extraordinaires voiliers modernes aux côtés des plus beaux yachts classiques, et rende ainsi hommage à la tradition, au sens tactique, à la technologie et à l'esprit d'équipe.

Rolex, un partenaire engagé dans la voile

Chaque année, Rolex parraine une vingtaine d'événements voile en France et à l'étranger. Avec les Voiles de Saint-Tropez, la marque confirme son attachement à la Cité du Bailli de Suffren et son soutien à la Société Nautique de Saint-Tropez puisqu'elle est partenaire depuis 9 ans de la Giraglia Rolex Cup, une autre grande classique de la Méditerranée qui relie Saint-Tropez à Gênes, en Italie.

Rolex est aussi sponsor titre de courses mythiques comme la Rolex Sydney Hobart, la Rolex Fastnet Race ou encore la Maxi Yacht Rolex Cup qui vient de s'achever avec une très belle victoire du super maxi Alfa Romeo.

Organisées par la Société Nautique de Saint-Tropez, les Voiles de Saint-Tropez se dérouleront du samedi 30 septembre au dimanche 8 octobre. Pour cette édition 2006, les participants seront répartis en trois catégories : les voiliers "Modernes", la catégorie "Esprit de Tradition" et enfin la magnifique classe "Tradition".

Un nouveau Trophée

Un « Trophée Rolex » sera attribué lors de la cérémonie de remise des prix, dimanche 8 octobre, au voilier de "Tradition" de plus de 16 mètres qui aura cumulé le plus de points sur l'ensemble des régates. Le vainqueur recevra également une Rolex Submariner, partenaire emblématique de tout exploit nautique.

Rolex et le sport

La société horlogère est aujourd'hui fortement engagée au niveau international dans quatre autres grands sports : le golf, le tennis, l'équitation et la course automobile.

Rolex s'associe avec fierté à la quête d'excellence et aux performances exceptionnelles réalisées par les grands sportifs de plus haut niveau dans le monde entier.

Qualité incontestable, supériorité technique reconnue, une montre Rolex est un objet de passion, tout comme peut l'être un voilier et la pratique d'un sport nautique à un niveau de compétition. Elle incarne aussi le savoir-faire et la tradition, également et brillamment illustrés par ce rassemblement à Saint-Tropez de prestigieux voiliers.



Les Voiles de Saint-Tropez 2006

Créé en 2004 et traditionnellement organisé le jeudi de la semaine des Voiles, le Trophée de la Grande Classe rassemble les plus beaux yachts de course traditionnels, dans l'esprit des courses anglaises des années 1880 à 1930. Il s'agit d'une régates de 25 milles nautiques courue en temps réel (sans handicap) au cours de laquelle la flotte doit contourner La Nioulargue, la bouée qui marque les fameux bas-fonds de la Méditerranée.

En 2004, le Trophée de la Grande Classe a vu la courte victoire de *Mariquita* sur *Eleonora*. En 2005, le trophée, demi-coque de *Valkyrie II*, challenger anglais de 1893, a été remis en jeu et le restera jusqu'à ce qu'un bateau remporte trois victoires. *Cambria* l'a remporté l'année dernière et cette année, le Trophée sera une réédition de la « Big Boat Series » avec le retour de *Lulworth*, le plus grand cotre aurique du monde, qui a dominé ce type de course de 1925 à 1933.

Au Royaume-Uni à la fin des années 1920, la « Grande Classe » était principalement constituée de *Britannia* (1893), *White Heather* (1907), *Shamrock* (1908), *Westward* (1910) et *Lulworth* (1920). La remise à l'eau de *Lulworth*, après plus de 70 ans d'absence et 5 ans de restauration, constitue une occasion exceptionnelle. Le plus grand cotre aurique du monde, doté d'un mât de 52 mètres, a en effet retrouvé l'élément liquide au printemps dernier à La Spezia en Italie.

Construit à l'origine en Angleterre en 1920 sur des plans de Herbert W. White, le géant *Lulworth*, qui présente une surface de voile de 828 m² au près et de 1 355 m² au portant, fut l'un des plus redoutables yachts de la Grande Classe de son époque. La moitié de sa structure d'origine et 80% de ses aménagements intérieurs ont été conservés, ce qui fait de la restauration de *Lulworth* la rénovation la plus remarquable du siècle.



Les Voiles de Saint-Tropez 2006

3e Trophée Mer et Bateaux de la Grande Classe

Une ligne de départ, une ligne d'arrivée : que le meilleur gagne !

Ce Trophée a vu le jour, il y a deux ans, sur une idée de Philippe Lechevalier, skipper de *Moonbeam IV* depuis l'année dernière. De nombreux bateaux de Saint-Tropez participent en effet depuis les années 1920 à ces régates vraiment spéciales créées autour du *Britannia*, le yacht aux 1 300 victoires de la famille royale anglaise.

Le trophée est une demi-coque de *Valkyrie II*, le challenger anglais de la Coupe de l'America 1893. Il sera remis au voilier qui aura gagné trois fois la course. Après *Mariquita* et *Cambria*, qui l'emportera cette année ?

Le principal objectif de cette régata est de faire s'affronter les plus gros yachts du monde. Avant la Jauge internationale de 1906, les bateaux étaient invités à concourir dans cette « grande série » composée de yachts jaugeant entre 40 et 150 tonnes, à l'exception du yacht royal *Britannia* qui jaugeait 154 tonnes (il s'agit bien ici de tonneaux de jauge et non pas de tonnes de déplacement).

La classe « J1 » des bateaux de 23 mètres a ensuite été ajoutée, suivie de l'ensemble de la classe J, qui constitue une jauge spéciale principalement conçue pour la Coupe de l'America et utilisée dans ce cadre en 1930, 1934 et 1937. La classe « J1 » des bateaux de 23 mètres a été modifiée de façon à pouvoir s'intégrer à la classe J, dont le règlement n'est appliqué qu'à dix bateaux (six aux Etats-Unis et quatre en Angleterre). En août 1931, une régata de la Grande Classe a été organisée à Cowes pour les bateaux de Classe J et les yachts classiques (inévitavelmente hors jauge) avec un handicap supérieur à 76.

Commission pour le retour de la Grande Classe :

André Beaufiles, Président de la SNST, Noëlle Duck, Tony Harris, Dr William C. Collier.

Contact : Noëlle Duck, + 33 (0) 6 03 22 69 22



Les Voiles de Saint-Tropez 2006

Liste des yachts invités à participer au Trophée 2006

Altair	Moonbeam IV
Cambria (vainqueur 2005)	Shamrock V
Lulworth	Sumurun
Eleonora	Sunshine
Mariette	Velsheda
Mariquita (vainqueur 2004)	

Altair

Construit à l'origine dans le chantier naval de William Fife en 1931 en vue d'une traversée vers les mers du Sud, *Altair*, goélette de 33 mètres, n'est en fait jamais allée plus loin que la Méditerranée, où elle reste miraculeusement intacte malgré sa réquisition pour des travaux de déminage au cours de la Seconde Guerre mondiale.

Le fait qu'*Altair* ait pu conserver autant d'équipements d'origine est en grande partie dû à son cinquième propriétaire, Miguel Sans Mora, qui en fait l'objet de toutes ses attentions pendant 34 ans. On peut également citer son propriétaire suivant, Albert Obrist, qui en confie la barre à Paul Goss, lequel supervise sa remise en état au chantier naval Southampton Yacht Services en 1987. Avec son intérieur d'origine et ses aménagements d'époque, *Altair* est le voilier classique le plus authentique encore à flot. Il participe régulièrement aux nombreuses régates traditionnelles organisées en Méditerranée.

Longueur hors tout : 33 m
Longueur à la flottaison : 24 m
Bau maximum : 6,2 m
Tirant d'eau : 4,2 m
Surface de voilure : 637 m²

Cambria (*tenant du titre*)

Dessiné par William Fife et construit en Ecosse en 1928, *Cambria* est considéré comme le plus grand plan Fife encore à flot. Conformément aux souhaits de son premier propriétaire, le patron de presse Sir William Berry, ses lignes respectent la jauge internationale des 23 mètres, une classe qui lui permet de s'aligner chaque année bord à bord avec les illustres Classe J de la Coupe de l'America lors des régates de Cowes.

A partir de 1972, c'est sous pavillon des Etats-Unis que *Cambria* navigue dans le monde entier. Le voilier se distingue dans la Coupe de l'America à Fremantle en 1987 et c'est là qu'il est vendu à un navigateur néo-zélandais. La nouvelle vie de *Cambria* commence en 1994 lorsqu'il est racheté par un groupe dans les rangs duquel l'on compte l'architecte australien Iain Murray, grande figure de la Coupe de l'America, et qui entreprend d'importants travaux de restauration. En 1995, plus de 27 000 heures de travail sont ainsi consacrées au voilier.



Les Voiles de Saint-Tropez 2006

Cambria (*suite*)

En 2000, son gréement de ketch est remplacé par une configuration à un seul mât similaire à celle de sa mise à l'eau d'origine. *Cambria* retrouve le monde de la compétition lors du jubilé de la Coupe de l'America à Cowes en 2001, après 40 ans d'absence des circuits. Enfin, en 2003, le voilier est homologué en tant que Classe J.

Longueur hors tout : 37,46 m

Bau maximum : 6,2 m

Tirant d'eau : 4,4 m

Eleonora

Eleonora est une spectaculaire goélette aurique inspirée de Westward, la fameuse goélette de Nathaniel Herreshoff. Construite en acier au chantier Van der Graff, en Hollande en 2002, *Eleonora* fait 49 mètres de long avec son beaupré. Exemple même de l'élégance classique, *Eleonora* offre un spectacle magique lorsqu'elle navigue toutes voiles dehors. Cependant, l'aménagement intérieur n'offre aucun élément superflu en termes de confort. Le pont incroyablement large et dégagé d'*Eleonora* offre un espace suffisant pour une grande table extérieure et des sièges à l'agréable et élégante finition.

Son magnifique intérieur lambrissé respire le bon goût et une élégance sans fard, tout en restant dans le ton de ses lignes raffinées. Présents depuis sa construction d'origine, la multitude de hublots et de claires-voies d'*Eleonora* lui permettent d'associer espace et luminosité à une décoration traditionnelle.

Eleonora participe régulièrement à des compétitions, notamment à la régates de yachts classiques d'Antigua, où elle remporte plusieurs trophées en 2003, notamment celui du concours d'élégance, toutes catégories confondues. En 2006, la goélette participe de nouveau à la semaine d'Antigua, où elle se classe deuxième de la régates classique en Classe D et remporte le concours d'élégance de Boat International dans la catégorie « Spirit of Tradition : Professionally Maintained ».

Longueur hors tout : 49 m

Longueur coque : 41,6 m

Longueur à la flottaison : 29,30 m

Bau maximum : 8,20 m

Tirant d'eau : 5,28 m

Lulworth

Avec une longueur hors tout de 46,30 mètres et un mât aussi haut qu'un immeuble de 17 étages (52 mètres), *Lulworth* est le plus grand cotre aurique naviguant aujourd'hui. Sur des plans de Herbert White, le voilier est construit en tout juste huit mois par les frères White de Southampton en 1920.

Splendide témoin de l'histoire de la voile, *Lulworth* est le seul survivant de la classe des « Big Five » des années 20, décennie où il détrône définitivement *Britannia*, qui régnait alors sur les flots. Comme ses contemporains, *Lulworth* joue un rôle essentiel dans l'avènement de la fameuse Classe J.



Les Voiles de Saint-Tropez 2006

Lulworth (suite)

Lulworth connaît quatre propriétaires différents au cours de sa carrière sportive entre 1920 et 1930, notamment Richard H. Lee de Torbay, qui décide de lui faire affronter *Britannia* du roi d'Angleterre. Son deuxième propriétaire, Herbert Weld, lui apporte quelques modifications et le voilier remporte la prestigieuse King's Cup pour la première fois en 1925.

A l'écart des compétitions à partir de 1930, *Lulworth* reste reclus pendant 70 ans. En 2001, il est redécouvert à l'extérieur du chantier Beconcini de La Spezia, en Italie, par le maître d'œuvre Giuseppe Longo et l'entrepreneur néerlandais Johan van den Bruele. Le voilier est alors ressuscité au terme de cinq années de méticuleux travaux de restauration pour un coût de plusieurs millions d'euros. Il est fait appel aux méthodes traditionnelles pour cette restauration et le voilier retrouve un état aussi proche que possible de celui d'origine.

La référence choisie pour le gréement et l'intérieur est l'année 1926, un ensemble complet de photos et de plans, tant extérieurs qu'intérieurs, étant disponibles pour cette année-là, laquelle correspond par ailleurs à l'apogée de la carrière sportive de *Lulworth*.

Longueur hors tout : 46,30 m

Longueur à la flottaison : 24,60 m

Bau maximum : 7,60 m

Tirant d'eau : 5,20 m

Surface de voilure : 828 m²

Mariette

Mariette est dessiné et construit par Nathanael G. Herreshoff en 1915 pour J. Frederick Brown de Boston, un riche marchand de laine qui barrera le voilier dans le cadre de régates et de croisières le long des côtes nord et sud de Boston jusqu'en 1927. Cette même année, Francis B. Crowninshield rachète le voilier et le rebaptise *Cleopatra's Barge* 11, d'après le premier yacht américain construit par son ancêtre. *Cleopatra's Barge* 11 reste en service pendant 13 ans, jusqu'à ce qu'il soit réquisitionné par l'administration des Etats-Unis en 1942.

Mariette est converti pour naviguer à l'affrètement aux Antilles dans les années 70 avant de traverser l'Atlantique en direction des chantiers navals de La Spezia, en Italie, où il est entièrement reconstruit en 1982.

En 1995, Thomas J. Perkins, de San Francisco, rachète *Mariette* à son propriétaire italien. M. Perkins rétablit le gréement et la configuration d'origine du voilier au chantier Beconcini, toujours en Italie. Pour la première fois en près de cinquante ans, *Mariette* retrouve en 1997 les eaux de la Nouvelle-Angleterre pour participer au prestigieux Atlantic Challenge du New York Yacht Club. La même année, il participe à la régate de yachts classiques d'Antigua, ainsi qu'aux compétitions de La Nioulargue.



Les Voiles de Saint-Tropez 2006

Mariette (*suite*)

Mariette est l'un des rares grands voiliers du « Sorcier de Bristol » encore à flot. Quasi-jumeau du deuxième Vagrant de Harold S. Vanderbilt, ce voilier d'un déplacement de 165 tonnes est rapide et confortable.

Longueur hors tout : 42,8 m
Longueur à la flottaison : 24,4 m
Bau maximum : 7,3 m
Tirant d'eau : 4,7 m
Surface de voilure : 807 m²

Mariquita

Voilier de 19 mètres dessiné par William Fife, *Mariquita* sort des chantiers de Fairlie en 1911 sous le numéro 595. Dans les années précédant la première guerre mondiale, la classe des 19 mètres est considérée comme la catégorie reine des grands voiliers de course et *Mariquita* y jouit d'un très honorable palmarès. Dans les années 20, le voilier continue à participer à des compétitions et fait partie de la flotte de grands voiliers qui entoure *Britannia* lors du rétablissement des courses de la Grande Classe.

Désarmé dans les années 30, *Mariquita* passe près de 60 ans sur la côte du Suffolk où il sert de bateau d'habitation. En collaboration avec le Dr William Collier, le chantier de restauration de Fairlie intervient pour sauver le voilier en 1991. Son état est stabilisé et il est conservé à Port Hamble.

Les travaux de restauration commencent en octobre 2001. Livré à ses propriétaires européens au printemps 2004, *Mariquita* se distingue depuis sur le circuit des régates classiques méditerranéennes.

Fiche technique :

Longueur hors tout : 38 m
Longueur coque : 29 m
Bau maximum : 5,3 m
Tirant d'eau : 3,7 m
Surface de voilure : 585 m²



Les Voiles de Saint-Tropez 2006

Moonbeam IV

Quatrième et dernier *Moonbeam* dessiné par William Fife Jr., Moonbeam IV est aussi le plus grand de la série. Mis à l'eau en 1914, il n'est armé qu'à l'issue de la Première Guerre mondiale, en 1920. L'un des plus beaux cotres auriques du 20e siècle, *Moonbeam* IV remporte la prestigieuse King's Cup de Cowes en 1920 et en 1923.

Le gréement de *Moonbeam* bénéficie en 1927 d'une conversion qui le dote du nec plus ultra des équipements de voiliers auriques, à savoir une longue corne de type Marconi. C'est sous ce gréement qu'il participe ensuite à de nombreuses courses et régates. Remplacé par d'autres voiliers dans la Grande Classe, dont la résurrection lui doit tant, *Moonbeam* participe à des compétitions à handicap et continue de s'aligner au départ de la King's Cup.

Moonbeam navigue plus longtemps sur les circuits de compétition que ses concurrents de la Classe J, mais sa carrière est finalement interrompue par le début de la Seconde Guerre mondiale.

Après la guerre, le cotre est converti en gréement bermudien et migre vers les eaux de la Méditerranée, où il retrouve ses anciens rivaux, *Nyria*, *Astra*, *Cambria* et *Candida*, tous convertis pour la croisière.

Racheté par le Prince Rainier de Monaco en 1950, *Moonbeam* IV est rebaptisé *Deo Juvante*, et voit son gréement converti en ketch bermudien. Sa revente par les Grimaldi signe le début d'une période de déclin qui durera trente ans. *Moonbeam* IV retrouve son nom d'origine, mais malgré un interlude serein dans les années 60 entre les mains du comte Hannibal Scotti, ce qui était autrefois un élégant pur-sang devient un cheval de trait surexploité à l'affrètement, passant de main en main dans l'est de la Méditerranée, avant de disparaître de la circulation. En 1995, sept ans après la restauration de son prédécesseur de 1903 (*Moonbeam* III), *Moonbeam* IV est redécouvert et le long processus de restauration peut commencer. Les travaux sont réalisés au chantier Myanmar de Burma entre 1999 et 2001.

Longueur hors tout : 32,10 m
Longueur coque : 29 m
Bau maximum : 5,05 m
Tirant d'eau : 3,80 m
Surface de voilure : 507,69 m²



Les Voiles de Saint-Tropez 2006

Shamrock V

Construit en 1930 sur des plans Nicholson pour le cinquième et dernier défi de la Coupe de l'America disputé par Sir Thomas Lipton, *Shamrock V* est le premier yacht britannique à respecter la toute nouvelle jauge de classe J. Parmi les trois derniers Classe J des années 30 encore à flot, *Shamrock V* est le dernier à présenter une construction bois.

A l'issue de la seconde guerre mondiale, c'est l'armateur italien Mario Crespi qui fait réaliser l'élégant intérieur en érable moucheté que *Shamrock V* arbore encore de nos jours. En 1962, *Shamrock V* est vendu au navigateur italien Piero Scanu qui, en 1967, fait rapatrier le voilier aux chantiers Camper & Nicholson de Gosport, en Angleterre, pour une rénovation complète de trois ans.

En 1986, la Lipton Tea Company rachète *Shamrock V* à M. Scanu et en fait don au musée de la voile de Newport, dans le Rhode Island, aux Etats-Unis. En 1989, la restauratrice de yachts classiques Elizabeth Meyer entreprend de nouveaux travaux importants de remise en état. En 1995, l'école internationale de restauration de voiliers (IYRS, International Yacht Restoration School) de Newport rachète *Shamrock V* pour l'intégrer à sa collection de yachts classiques. Le voilier est vendu en 1998 à la Newport *Shamrock V* Corporation, qui continue à en assurer l'exploitation en Nouvelle-Angleterre et aux Antilles.

Suite à une régate remarquable et remarquée à Antigua, qui l'oppose à *Velsheda* et *Endeavour* en 1999, *Shamrock V* retrouve les eaux britanniques et subit une nouvelle rénovation complète d'un an aux chantiers Pendennis de Falmouth, en Angleterre. Au cours de ces travaux, l'accastillage et le gréement du voilier retrouvent leur configuration d'origine. Un nouveau gréement et de nouvelles voiles sont également ajoutés pour améliorer ses performances.

En août 2001, *Shamrock V* s'aligne avec *Endeavour* et *Velsheda* au départ de la première régate de classe J à être organisée dans les eaux britanniques en 65 ans, avant de participer au jubilé de la Coupe de l'America à Solent, en Angleterre. Après avoir traversé le Pacifique et participé à la Coupe de l'America en Nouvelle-Zélande, le voilier navigue actuellement dans les eaux de la Méditerranée.

Longueur hors tout : 36,30 m

Longueur à la flottaison : 24,71 m

Bau maximum : 6,09 m

Tirant d'eau : 4,50 m

Surface de voilure : 732 m²



Les Voiles de Saint-Tropez 2006

Sumurun

Ce ketch de 28 mètres dessiné par William Fife est un élégant voilier issu des fameux chantiers de Fairlie, en Ecosse. Plus ancien de conception que *Belle Adventure*, *Sumurun* commence sa vie comme présent de Lord Sackville à son épouse. Dans les années 1920 et 30, *Sumurun*, gréé en yawl aurique avec un beaupré de 3 mètres, enregistre un beau palmarès dans la catégorie croisière. Sans moteur, le voilier est néanmoins doté d'un éclairage électrique et d'une annexe à moteur essence. En 1933, il est vendu à F.W. Shenstone, qui installe son premier moteur. Après avoir changé plusieurs fois de propriétaire, *Sumurun* trouve un nouveau grément de ketch dans les années 50. Son propriétaire actuel, A. Robert Towbin, l'achète en 1983 à Lord Avebury et entreprend rapidement sa restauration.

Sumurun participe à de nombreuses courses-croisières estivales organisées par le NYYC. En 1997, il remporte l'Atlantic Challenge Cup en temps compensé. En 2005, il arrive premier au classement de la division classique du Rolex Transatlantic Challenge. Vainqueur à deux reprises de la régates de yachts classiques d'Antigua, il se classe également premier de à l'Antigua Race Week dans la division croisière, ainsi qu'à La Nioulargue. Il est skippé par Armin Fishcher depuis 15 ans.

Longueur coque : 28,65 m

Longueur à la flottaison : 20.85 m

Bau maximum : 5 m

Tirant d'eau : 3,65 m

Sunshine

Ce voilier est une réplique du *Sunshine* original de 1900, goélette aurique dessinée par William Fife. Il est également inspiré d'Astor, un autre plan Fife. La construction du « nouveau » *Sunshine* débute en 1999 au chantier naval Myanmar de Yangon, en Birmanie. En effet, les techniques de construction qui y sont appliquées sont similaires à celles que l'on utilisait en Ecosse au début du 20e siècle. Le navire est mis à l'eau en 2003.

La coque en acier et le grément en épicea de Sitka sont fidèles aux plans d'origine de 1900. L'intérieur fait à la main en teck et en bois de rose a été légèrement modifié par rapport aux plans d'origine pour des raisons de mise aux normes actuelles de sécurité, notamment en matière de cloisons étanches. Le pont est constitué de longues lattes de teck massif posées sur une structure en acier, avec un calfatage de coton. La coque en acier est strictement conforme aux réglementations SSC de la Lloyd's.

Longueur coque : 31 m

Bau maximum : 5,60 m

Tirant d'eau : 3,40 m

Surface de voilure : 412,19 m²



Les Voiles de Saint-Tropez 2006

Velsheda

Construit en 1933 sur des plans Charles Nicholson dans les chantiers Camper & Nicholson pour W.L. Stephenson, propriétaire de la chaîne de vente au détail Woolworth, *Velsheda* est le deuxième Classe J dessiné par Nicholson et le deuxième grand voilier de Stephenson.

Velsheda est le seul Classe J à n'avoir pas été conçu pour participer à la Coupe de l'America. Pourtant, le voilier aura affronté les plus grands noms de la voile classique, notamment *Britannia*, *Endeavour* et *Shamrock* entre 1933 et 1936. Au cours de sa deuxième saison, *Velsheda* remporte plus de 40 courses et enregistre un palmarès exceptionnel dans le cadre des régates organisées de Southend à Dartmouth.

A son époque, à la fin des années 30, *Velsheda* est à la pointe de la technique en termes de conception d'espars, de gréement, de voiles, d'équipement de pont et de cordages. Ses mâts en aluminium sont constitués de tôles arrondies et rivetées. Ses voiles sont confectionnées en fils de Térylène, une toute nouvelle matière. Des winchs sont intégrés à l'équipement de pont pour faciliter la manœuvre des voiles. Le gréement dormant est déjà (nous sommes dans les années 30) en rod continu, mais la tension exercée sur le gréement et les systèmes de voiles est telle qu'il est difficile de maintenir la linéarité de la mâture et d'éviter les démâtages par vent fort.

Ce voilier unique est extrait d'une vasière de la rivière Hamble (Royaume-Uni) en 1984 par Terry Brabant, lequel le réhabilite à moindre frais pour une exploitation à l'affrètement et le dote d'un nouveau mât en acier et d'aménagements intérieurs limités. Toujours sans moteur, le voilier navigue régulièrement à l'affrètement le long de la côte sud du Royaume-Uni, ainsi qu'en Méditerranée et aux Antilles.

En 1992, *Velsheda* change à nouveau de mains et une importante campagne de rénovation est entreprise aux chantiers Camper & Nicholson de Gosport, sous la direction de l'architecte naval G. Dijkstra. Malheureusement, une fois la coque mise à nu et le lest retiré, seule une petite partie du travail de rénovation sur la structure en acier est réalisée lorsque les travaux sont interrompus. La coque en acier nu est mise à flot à Gosport, où elle reste à l'ancre pendant plus de deux ans. En janvier 1996, le projet est repris par un nouveau propriétaire désireux de poursuivre la rénovation selon des critères de qualité très stricts. Il entreprend notamment de doter le voilier de nouveaux ponts en teck et d'espars en carbone. *Velsheda* est donc à nouveau mis à l'eau en novembre 1997.

Velsheda participe aux régates du circuit méditerranéen de la voile classique, ainsi qu'à la régata de yachts classiques d'Antigua où, en 2002, il établit le meilleur temps de sa catégorie et arrive premier au classement général dans la catégorie « Spirit of Tradition ».

Longueur hors tout : 39,5 m

Longueur à la flottaison : 27,80 m

Bau maximum : 6,6 m

Tirant d'eau : 4,8 m

Surface de voilure : 839 m²



Rolex et le Sport

Rolex fit ses débuts dans le sport en 1927 lorsque l'athlète, Mercedes Gleitze, traversa la Manche à la nage, avec une Rolex « Oyster » au poignet, la première montre véritablement étanche.

Depuis 1933, Rolex parraine les expéditions himalayennes. Au cours de leurs ascensions, les alpinistes portent une montre Rolex. Le modèle « Oyster Perpetual » a été la première montre à atteindre le point le plus élevé du monde, en 1953, lors de l'expédition menée par Sir John Hunt au Mont Everest, sommet vaincu par Sir Edmund Hillary et le Sherpa Tensing Norgay.

En 1967, le golfeur Arnold Palmer recevait une montre Rolex en reconnaissance de ses exploits sur les parcours de golf. Cette commémoration a marqué le début d'une longue relation de confiance de la marque avec le golf.

Rolex est aujourd'hui fortement engagé, au niveau international, dans cinq grands sports : la voile, le golf, le tennis, l'équitation et la course automobile.

Calendrier des manifestations de voile parrainés par Rolex en 2006

Tout au long de l'année 2006, Rolex parrainera de nombreuses manifestations sportives, dont la liste complète est donnée ci-dessous.

Rolex Miami OCR

22 – 27 janvier 2006

Miami, FL, Etats-Unis

Créée en 1990, cette course annuelle (Classes Olympiques), organisée sous l'égide de l'Olympic Sailing Committee de l'US Sailing Association, est disputée dans la baie de Biscayne. Elle rassemble l'élite du monde de la voile dans les classes sélectionnées pour les Jeux Olympiques et Paralympiques. Seule compétition ISAF de grade 1 courue aux Etats-Unis pour les classes olympiques, la Rolex Miami OCR est très prisée par les équipages étrangers.

Rolex TP52 Global Championship

7 – 12 mars 2006

Miami, FL, Etats-Unis

L'édition 2006 du championnat du monde Rolex TP52 Global Championship sera disputée dans le cadre de l'Acura Miami Race Week. Au programme de ces six jours de compétition, dans les conditions réputées difficiles que l'on rencontre au large de Miami, une course au vent et sous le vent (windward-leeward), une course longue distance (18-24 heures) et une course côtière. La flotte disputera également une course en temps réel avec des règles de skipper/propriétaire très strictes pour le championnat.

Rolex International Regatta

24 – 26 mars 2006

St Thomas, Iles Vierges américaines

La « Rolex » est une joute des plus excitantes qui attire amateurs et navigateurs chevronnés vers Saint Thomas, dans les Iles Vierges américaines. La compétition combine des courses par handicap et monotypes pour plus de 10 classes de voiliers, notamment les divisions avec ou sans spinnaker. La régate, dont Rolex est un partenaire de la première heure, célèbre en 2006 son 33^{ème} anniversaire.



Rolex Capri Sailing Week

27 avril – 1^{er} mai 2006

Capri, Italie

Suite au succès rencontré l'an passé pour sa première édition, la Rolex Capri Sailing Week renoue avec les eaux turquoise de Capri, donnant avec brio le coup d'envoi de la saison méditerranéenne. Accueillie par le Yacht Club de Capri et le Yacht Club Costa Smeralda, la Rolex Capri Sailing Week réunit, pendant une semaine, les monotypes Swan 45 et Farr 40 ainsi que les classes Mini-Maxi IMA, Comet 41S, 45S, 50 et 51S. L'île de Capri offrira un cadre tout aussi pittoresque que magnifique pour cette compétition nautique qui se jouera au large de la baie de Naples.

Rolex Antigua Sailing Week

30 avril – 6 mai 2006

English Harbour, Antigua, Antilles

En 39 éditions, la Rolex Antigua Sailing Week s'est imposée comme le point d'orgue de la saison dans les Caraïbes. Cette manifestation est passée du statut de compétition réservée aux marins locaux à celui de régates internationale s'étalant sur 6 jours et attirant plus de 200 voiliers et 1 500 participants, des stars de la Coupe de l'America et de la compétition nautique aux amateurs éclairés. Les alizés qui balayaient la région créent des conditions de navigation exceptionnelles pour les voiliers qui s'affronteront lors de courses croisières ou de courses à étapes. Le soir venu, une fois de retour sur la terre ferme, les concurrents se retrouvent pour des moments de détente dans les plus beaux sites de l'île.

Sardinia Rolex Cup

5 - 10 juin 2006

Porto Cervo, Sardaigne, Italie

Ce trophée par équipes, très convoité, organisé par le Yacht Club Costa Smeralda, est couru tous les deux ans. Chaque équipage national participant à la Sardinia Rolex Cup 2006 comprendra trois bateaux : un Farr 40, un Swan 45 et un TP52. L'ISAF a décidé que la régates compterait pour l'Offshore Team World Championship et plus de 6 équipes nationales s'affronteront également pour remporter le Rolex Offshore Team World Championship Trophy.

Giraglia Rolex Cup

11 – 17 juin 2006

St Tropez, France – Portofino, Italie

La Giraglia Rolex Cup, grand rendez-vous des navigateurs européens depuis plus de cinquante ans, est l'une des courses au large les plus renommées de la Méditerranée. Les concurrents quittent le port historique de Saint-Tropez (France) et mettent le cap sur les magnifiques îles d'Hyères ; ils prennent ensuite le large vers la Giraglia, îlot rocheux au nord de la Corse, avant de poursuivre vers la ligne d'arrivée à Portofino (Italie) (et la remise des prix à Gênes, fief des organisateurs), couvrant ainsi une distance de 243 milles nautiques.

Bol d'Or Rolex

17 – 18 juin 2006

Genève, Suisse

Près de 600 bateaux se retrouvent chaque année en Suisse sur le lac Léman à l'occasion du Bol d'Or Rolex, épreuve de 80 milles nautiques. Cette manifestation est d'ailleurs considérée comme la plus grande compétition nautique sur plan d'eau fermé. Cette course spectaculaire est organisée par la Société Nautique de Genève.



Rolex Commodores' Cup

25 juin – 2 juillet 2006

Cowes, Ile de Wight, Royaume-Uni

La Rolex Commodores' Cup est une compétition internationale de course au large ouverte à des équipes nationales composées de trois bateaux. Organisée par le Royal Ocean Racing Club, cette manifestation biennale se déroule sur sept jours à Cowes, sur l'île de Wight. Elle met les équipages à l'épreuve dans différentes courses. Le règlement impose que chacun d'entre eux soit constitué au moins pour moitié de navigateurs amateurs.

VIII Trofeo S.M. La Reina Rolex Cup

30 juin – 2 juillet 2006

Valence, Espagne

Le Real Club Náutico de Valence accueillera l'édition 2006 du Trofeo S.M. la Reina Rolex Cup. Tout comme les années précédentes, on s'attend à une affluence record avec plus de 100 voiliers. Trois jours de course au large de Valence attendent la flotte de course composée de TP 52 et d'IMS 500, 600, 670, C et D.

NYYC Race Week à Newport, présentée par Rolex

15 – 23 juillet 2006

Newport, RI, Etats-Unis

Cette course bisannuelle est devenue l'un des rendez-vous préférés des navigateurs grâce à sa formule originale. Les quatre premiers jours de régates sont réservés aux courses par handicap pour les catégories IRC, PHRF, NYYC CR, pour les yachts classiques et les voiliers de 12 mètres. Le mercredi, les navires qui le souhaitent peuvent participer à une course longue distance d'une journée, ouverte à toutes les catégories, autour de l'île de Conanicut. La seconde partie de la semaine est réservée pendant quatre jours aux monotypes regroupant plus de dix classes différentes, dont les championnats nord-américains pour les Bénéteau First 36.7, J/44, J/109, Farr 395 et Farr 40, et les championnats nationaux pour les Melges 32.

Rolex Baltic Week

6 – 13 août 2006

Neustadt, Allemagne

Suite au succès de la première édition en 2004, le Norddeutscher Regatta Verein (NRV) de Hambourg organisera, début août 2006, la troisième Rolex Baltic Week. La manifestation se composera de trois régates différentes et se tiendra à nouveau dans la baie de Lübeck à Neustadt/Holstein sur la Mer Baltique. L'IMS Offshore World Championship et le Star Class European Championship promettent d'être les temps forts de cette édition. Cette année encore, la Rolex Baltic Week 2006 sera le théâtre de la Swan Race, une régate réservée aux voiliers Swan des chantiers Nautor.



Rolex Farr 40 World Championship

1 – 9 septembre 2006

Newport, RI, Etats-Unis

Le championnat du monde Rolex Farr 40 World Championship sera disputé cette année à Newport, Rhode Island. Pendant quatre jours, plus de 35 voiliers de course identiques de 40 pieds venus des quatre coins du globe s'affronteront dans dix épreuves couronnées par le titre de la Coupe du Monde et la remise d'une montre Rolex, particulièrement convoitée. Les équipages sont tous constitués de quatre navigateurs professionnels et cinq ou six amateurs. Chaque voilier doit être mené par son propriétaire et barreur amateur. Les régates sont aussi précises que tactiques et intenses. Avec des moyens techniques et humains équivalents, ce sont bel et bien le talent et la rapidité qui font la différence !

Maxi Yacht Rolex Cup

4 – 9 septembre 2006

Porto Cervo, Sardaigne, Italie

Outre un cadre saisissant de beauté, la Costa Smeralda offre des conditions de navigation idéales pour accueillir la Maxi Yacht Rolex Cup, l'un des temps forts de la saison méditerranéenne. Le premier Championnat du Monde des Maxis a eu lieu en 1980, à l'initiative du Yacht Club Costa Smeralda et de son Président, l'Aga Khan. Réunissant des bateaux de 18 mètres et plus, cette manifestation annuelle est toujours très attendue, tant pour le spectacle qu'elle offre sur l'eau que pour ses soirées élégantes et festives. Chaque année en septembre, elle attire à Porto Cervo un nombre impressionnant de ces yachts majestueux.

Rolex Swan Cup

11 – 17 septembre 2006

Porto Cervo, Sardaigne, Italie

En septembre prochain, Porto Cervo sera le centre de l'univers Swan en accueillant plus d'une centaine de ces voiliers autour d'une semaine de régates. Nautor's Swan est reconnu au niveau international comme l'un des plus grands constructeurs de voiliers de luxe. La Rolex Swan Cup, événement bisannuel, attire des voiliers de course et de course-croisière des quatre coins de la planète. Réunissant les plus grands navigateurs, la manifestation alterne régates et soirées de gala qui ont fait la renommée du Yacht Club Costa Smeralda.

Rolex Big Boat Series

14 – 17 Septembre 2006

San Francisco, CA, Etats-Unis

Depuis 1964, le St. Francis Yacht Club organise la Rolex Big Boat Series dans la baie de San Francisco. En 2005, Rolex est devenu sponsor principal de cette prestigieuse course qui comprend des épreuves monotypes et à handicap très disputées, dans des conditions difficiles. Largement reconnue comme l'une des manifestations nautiques les plus importantes aux Etats-Unis, des navigateurs du monde entier viennent se mesurer lors de cet « ancêtre » de la compétition nautique.

Rolex Middle Sea Race

17 – 28 octobre 2006

Marsamxett Harbour, La Vallette, Malte

Considérée comme l'une des plus belles courses du monde, la Rolex Middle Sea Race se déroule en plein cœur de la Méditerranée. Elle a la particularité de partir de Malte pour y revenir, traversant le bleu profond des eaux de Sicile et du détroit de Messine, avec pour amers les îles de Pantelleria et Lampedusa, et même un volcan en activité : le Stromboli. Cette course au large est précédée par deux journées de régates côtières autour de Malte et Gozo.



ISAF Rolex World Sailor of the Year Awards

7 novembre 2006

Helsinki, Finlande

Ces trophées récompensent les meilleurs navigateurs et navigatrices du monde. Les lauréats sont désignés par les 112 autorités nationales membres de l'ISAF parmi une liste de nominés sélectionnés par la communauté mondiale de voile. Les navigateurs récompensés se sont tous illustrés en dominant leur discipline, qu'il s'agisse de courses monotypes ou de courses au large. Cette année, c'est la ville d'Helsinki qui accueillera la cérémonie de remise des prix.

Rolex Sydney Hobart Yacht Race

26 décembre 2006 – 1^{er} janvier 2007

Sydney – Hobart, Australie

La Rolex Sydney Hobart figure certainement parmi les trois plus prestigieuses courses océaniques. Cette course hauturière de 628 milles, organisée par le Cruising Yacht Club of Australia, est connue pour être l'une des plus rudes épreuves pour les skippers, les navigateurs et les équipages. Cette année marquera la 62^{ème} édition de cette manifestation légendaire qui attire bateaux et équipages aguerris, impatients de se mesurer aux éléments.



Contacts Presse

Information Média Internationale

Key Partners (KPMS)
2, rue des Terreaux
CH - 2000 Neuchâtel | Switzerland
Tél: +41 32 724 28 29
Fax: +41 32 724 28 33
Mobile: +41 79 359 15 47
Email: info@regattanews.com

www.regattanews.com

Italie

Ufficio Stampa Rolex Italia
Foro Buonaparte, 54
20121 Milano
Tel: +39 02 72001513
Fax: +39 02 72020171
Email: alberto.franchella@seci1981.it

antonella asnaghi & associati

Via Giacomo Leopardi 14
20123 Milano
Tel: +39 02 48008294
Fax: +39 02 43916618
Email: sinergie@asnaghiassociati.it

Royaume-Uni et Irlande

Giles Pearman
The Old Bakery, The Street
Lodsworth, West Sussex, GU28 9BZ
Tél: +44 (0)79 8443 2948
Fax: +44 (0)20 7861 2470
Email: giles@regattanews.com

Allemagne

Andreas Kling
Foehrdener Strasse 6 | 25563 Wrist
Tél: +49 (0)4822/360 900
Fax: +49 (0)4822/360 901
Mobile: +49 (0)172/257 8817
Email: andreas@regattanews.com

Espagne

Varadero Comunicación | Alejandro Varela
C/ M^a Auxiliadora, 4 | 36202 Vigo
Tél: +34 986441001
Fax: +34 986441830
Email: varadero@telefonica.net

France

Event International
Thomas Champion / Delphine Dandurand
70, rue de la Tour | 75116 Paris
Tél: +33 (0)1 45 03 21 26
Fax: +33 (0)1 45 03 40 04
Email: tcampion@eventinternational.com
ddandurand@eventinternational.com

Portugal

Diogo Muller e Sousa
EgoCorp Comunicação e Imagem
Rua Braancamp, 88 - 5^o Esq. | 1250-052 Lisboa
Tél: +351 21 383 86 00
Fax: +351 21 383 86 10
Mobile: +351 91 727 25 27
Email: dsousa@egocorp.pt

USA

Susan Maffei Plowden
Key Partners / Newport (International Events)
304 Thames Street, Newport | RI 02840 | USA
Tel: +1 401 619 1103
Fax: +1 401 619 1103
Mobile: +1 401 855 0234
Email: suma@regattanews.com

Barby McGowan (National Events)

Media Pro International
41 Memorial Blvd. Newport | RI 02840 | USA
Tel: +1 401 849 0220
Fax: +1 401 847 4535
Mobile: +1 401 225 0249
Email: barby.macgowan@mediapronewport.com

Australie

OMD | Alistair Henderson
32 Pyrmont Bridge Road | Pyrmont, Sydney,
NSW 2009
Tél: +61 2 9692 2000
Fax: +61 2 9692 2222
Email: alistair.henderson@omd.com.au

Pour en savoir plus au sujet de Rolex et ses engagements dans le domaine du sport en général: www.rolex.com.

Pour en savoir plus au sujet de Rolex et ses partenariats au niveau de la voile en particulier: www.regattanews.com.