

SOCIÉTÉ NAUTIQUE SAINT-TROPEZ

CAP SUR L'AMERICA'S CUP!



ORIENT EXPRESS

MEMBER OF All

REVUE ANNUELLE 2023

Yearbook



ORIENT  EXPRESS





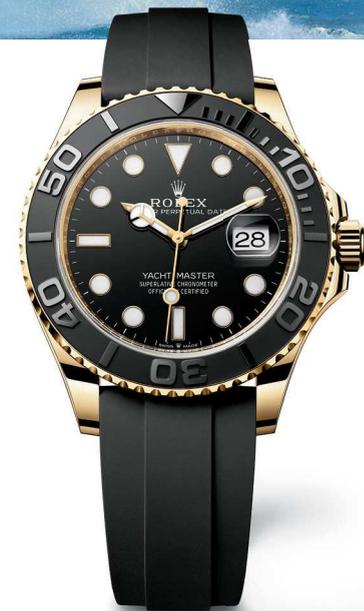
QUI SONT-ILS ?

Dans les régates de SailGP, les concurrents ne sont pas des pilotes. Même s'ils savent dompter la gravité par la seule force du vent. Ce ne sont pas des scientifiques, même s'ils sont rompus aux lois complexes de la vitesse, à l'implacable physique des éléments comme à l'alchimie propre aux grands équipages. Ce ne sont pas des pionniers, même s'ils mettent constamment à l'épreuve du terrain les instruments les plus élaborés, repoussant les limites d'un art que l'humanité a mis plus de 6000 ans à perfectionner. Ce ne sont pas non plus des rêveurs. Si ce n'est peut-être leur conviction profonde que celui qui ne tombe pas peut voler. **Bienvenue au championnat SailGP.**

*#Perpetual**

SAIL GP™

* Perpétuel



OYSTER PERPETUAL YACHT-MASTER 42


ROLEX

ÉDITORIAL

EDITORIAL



Photo Thomas Campion.

*Par Pierre Roinson,
Président de la SNST*

*A word from Pierre Roinson,
president of the SNST*

Chers sociétaires, chers amis,

Même avec une équipe réduite, l'année 2022 fut très belle pour la SNST. Nous avons assuré toutes les manifestations nautiques avec sérieux. Depuis janvier, l'équipe en place, Chloé de Brouwer (attachée de direction et responsable communication), Frédérique Fantino (responsable des régates) et Philippe Martinez (responsable technique, logistique en mer) a été renforcée. Bienvenue donc à Lisa Segura (assistante communication et marketing) et Julie Lecca (accueil, secrétariat, gestion du bar et des festivités au Club). Nous avons aussi la chance de pouvoir compter sur le soutien indéfectible de la Ville de Saint-Tropez représentée par M^{me} le Maire, Sylvie Siri. Je remercie toute l'équipe municipale et tous ceux investis dans nos événements.

N'oublions pas nos partenaires qui permettent d'organiser au mieux et plus sereinement nos manifestations : Rolex, BMW, North Sails, Suzuki Marine et les nouveaux venus : Galeries Bartoux, Highfield et Paprec.

Nous sommes également reconnaissants à la centaine de bénévoles présents lors des régates du Club, dont les Voiles de Saint-Tropez, et pour leur aide lors des réceptions. Merci à tous, les anciens, les fidèles et les nouveaux venus.

Notre calendrier 2023 s'enrichit encore avec la nouvelle épreuve des 52 Super Series, la course au large rebaptisée Paprec 600 Saint-Tropez, la venue de SailGP pour la troisième année et notre épreuve phare, Les Voiles de Saint-Tropez, conçues avec un nouveau format, de nouvelles dates et un village déplacé.

Enfin, forte de son statut de Club international, la Société Nautique de Saint-Tropez devient le Club référent de l'équipe française de l'America's Cup « Orient Express Team », parrainée par le groupe Accor, qui représentera la SNST en 2024 à Barcelone !

« Les gens de mer sont les plus autonomes qui soient, mais au prix du doute méthodique. » Hervé Hamon

Dear members, dear friends,

Even with a reduced team, 2022 was an excellent year for the SNST, with all the nautical events being run using a conscientious approach. The on-site team, Chloé de Brouwer (Executive Assistant and Communications Manager), Frédérique Fantino (Regatta Secretary) and Philippe Martinez (Technical Manager in charge of on-the-water logistics), was fleshed out in January, so we extend a warm welcome to Lisa Segura (Communications and Marketing assistant) and Julie Lecca (reception, secretarial management of the bar and festivities at the Club). We're also lucky enough to have the unwavering support of the Town of Saint Tropez represented by the Mayor, Sylvie Siri. I'd like to thank all those involved in our events.

Let's not forget our partners, who enable us to organise our events with professionalism and confidence: Rolex, BMW, North Sails, Suzuki Marine and newcomers Galeries Bartoux, Highfield and Paprec.

We are also grateful to the hundred or so volunteers attending the Club's regattas, including Les Voiles de Saint-Tropez, and assisting during receptions. Thank you everyone, from old hands to loyal supporters and newcomers.

Our 2023 event schedule has been enriched with the 52 Super Series event, the renamed Paprec 600 Saint-Tropez offshore race, hosting of the SailGP for the third year, and our flagship event, Les Voiles de Saint-Tropez, featuring a new format, new dates and a new location for the race village.

Finally, as an international Club, the Société Nautique de Saint-Tropez has become the reference Club for the French America's Cup squad, 'Orient Express Team', sponsored by the Accor group, and due to represent the SNST in 2024 in Barcelona!

"Seafarers are the most self-reliant people there are, but at the cost of methodical doubt." Hervé Hamon



NORTHSAILS.COM

**WE ARE
NORTH SAILS**

SOMMAIRE

CONTENTS

Photo de couverture.
Avec l'AC75 *Orient Express*,
il y aura un concurrent
français pour participer
aux phases de sélection
de la 37^e America's Cup
à Barcelone.
With the AC75 *Orient Express*,
France will take part in the
selection phases for the
37th America's Cup in Barcelona.

Illustration Orient Express Team.



Responsable de la publication :
Pierre Roinson, président de la SNST.

Réalisation : Antoine Sézérat,
antoine.sezerat@orange.fr
Création graphique : Florence Richin.
Photogravure : Fabienne Ploquin.
Suivi éditorial, rewriting : Michèle Hors.

Textes : Chloé de Brouwer,
Antoine Sézérat.

Traduction anglaise : Kate Jennings.

Photos : AC37 Event, Gilles Martin-Raget,
Nico Martinez/52 Super Series, Paolini
Photography, Rolex/Carlo Borlenghi,
John Buckle/Thomas Lovelock/Ricardo
Pinto/SailGP, Antoine Sézérat, SNST,
Franck Socha/Accor/OET.

Dépôt légal à parution.
© SNST, Parking du Port, BP 72,
83992 Saint-Tropez Cedex,
tél. 04.94.97.30.54, info@snst.org

Imprimé en France par Chirat
à Saint-Just-la-Pendue (42).

6 Cap sur l'America's Cup!

On course for the America's Cup!

12 Naufragés sur la plage
Shipwrecked on the beach

24 52 Super Series : top départ!
Clean start!

33 Portfolio : l'année bleu, blanc, rouge

Year of the blue, white and red

42 Ils nous ont rejoints
They've joined the club

44 Les résultats des régates 2022
2022 race results

46 Les événements 2022

The 2022 Events

68 Master Fishing Suzuki
Vive la cohabitation!
Hurrah for coexistence!

RENCONTRER

par Antoine Sézérat, photos Franck Socha/Accor/OET

37^E AMERICA'S CUP BARCELONA

CAP SUR L'AMERICA'S CUP!

Devenir yacht-club référent pour représenter K-Challenge à Barcelone en 2024 pour la 37^e America's Cup, voilà la fière histoire qui est arrivée fin 2022 à la Société Nautique de Saint-Tropez. Pierre Roinson, président de la SNST, nous raconte l'origine de ce choix.

Becoming the reference yacht club to represent K-Challenge in Barcelona in 2024 for the 37th America's Cup, such is the title awarded to the Société Nautique de Saint-Tropez as of late 2022. Pierre Roinson, President of the SNST, proudly shares with us the reasoning behind this decision.

Les premiers échanges remontent à trois ans, quand SailGP est venu pour la première fois à Saint-Tropez, un événement parfaitement organisé qui a conquis Stephan Kandler à la tête de K-Challenge. Pierre Roinson, président de la SNST raconte: « Nous avons échangé plusieurs fois pendant l'événement avec l'équipe de K-Challenge et de SailGP. Accueillir une épreuve comme SailGP demande une logistique importante, mais historiquement nous sommes habitués aux grands événements comme les Voiles de Saint-Tropez, la Rolex Giraglia et d'autres semaines de régates de portée mondiale. Stephan Kandler l'a bien compris et choisir la Société Nautique pour s'engager formellement dans l'America's Cup avait tout son sens.

« En outre, le protocole issu du Deed of Gift stipule que le Club doit être capable d'organiser des régates internationales, qu'il soit composé de plus de 250 membres et qu'il ne soit pas éphémère ou fantoche comme par le passé mais actif. Nous cochons toutes les cases!

« Avec le défi K-Challenge, la Société Nautique n'a qu'un rôle administratif, nous n'intervenons pas dans les choix sportifs, stratégiques, financiers ou autres. Le bénéfice pour la Nautique vient du rayonnement de l'America's Cup parmi le yachting mondial. Nous sommes sportivement à l'égal du Royal Yacht Squadron, du New York Yacht Club, de la Société Nautique de Genève ou du Royal New Zealand Yacht Squadron. A l'image du défi italien Luna Rossa Prada Pirelli, qui a choisi le Circolo della Vela Sicilia, ce défi nous offre une visibilité sans pareille. Rassurons nos membres, l'engagement de la Société Nautique de Saint-Tropez dans la 37^e America's Cup Barcelona n'entamera en rien les finances du Club.

« Pour le moment (février 2023), nous n'avons pas de calendrier nous concernant. Il est possible qu'à travers le défi Youth and Women sur l'AC40 nous puissions les voir un jour à Saint-Tropez, mais compte tenu de l'engagement tardif de l'AC75 *Orient Express* soutenu par Accor, l'AC40 devrait rester dans les eaux de Barcelone. C'est une nouvelle belle histoire qui débute pour la Nautique. »

Initial talks date back three years, when SailGP made its Saint Tropez debut, an exquisitely organised event, which won over Stephan Kandler at the head of K-Challenge.

Pierre Roinson, President of the SNST explains: "We spoke with the K-Challenge and SailGP teams on several occasions during the competition. Hosting an event like the SailGP requires substantial logistics, but historically we're used to hosting major events like Les Voiles de Saint-Tropez, the Rolex Giraglia and other regattas with a global reach. Stephan Kandler really understood that, so choosing the Société Nautique to formally engage in the America's Cup made perfect sense.

"In addition, the Deed of Gift protocol stipulates that the Club must be able to organise international regattas, that the Club has over 250 members and operates as a yacht club rather than being a transient or puppet club, as has previously been the case. We tick all the boxes!

"With the K-Challenge campaign, the Société Nautique only has an administrative role. We do not get involved in competitive, strategic or financial decisions and so on. The benefit for the Nautique stems from the influence the America's Cup has on global yachting. In sporting terms, we are equal to the Royal Yacht Squadron, the New York Yacht Club, the Société Nautique de Genève and the Royal New Zealand Yacht Squadron. Like the Italian challenge Luna Rossa Prada Pirelli, which has selected the Circolo della Vela Sicilia, this challenge offers us unprecedented visibility. To reassure our members, the Société Nautique de Saint-Tropez's involvement in the 37th America's Cup Barcelona will in no way impact the Club's finances.

"For now (February 2023), there is no timetable for us. It's possible that through the AC40 Youth and Women, we can one day see them in Saint Tropez, but given the late involvement of the AC75 *Orient Express* supported by Accor, the AC40 is set to remain in the waters off Barcelona. It's the start of a wonderful new story for the Nautique."



LE COMMUNIQUÉ OFFICIEL

Dans le prolongement de son développement dans l'univers maritime, avec la construction par les Chantiers de l'Atlantique de deux navires à voile *Orient Express Silenseas*, le groupe hôtelier Accor, un leader mondial de l'hôtellerie, s'engage, aux côtés de la plateforme K-Challenge, sur le plus vieux trophée sportif et l'un des plus exigeants dans le monde de la voile de compétition : l'America's Cup. Sa marque Orient Express devient le Partenaire Titre du Challenger français officiel qui portera le nom d'Orient Express Team. Ce dernier, piloté par Stephan Kandler et Bruno Dubois, qui se sont entourés de talents français tels l'architecte Benjamin Muyl, le skipper Quentin Delapierre ou encore Franck Cammas pour la

En compagnie de Sébastien Bazin, PDG d'Accor, de Hervé Berville, secrétaire d'État chargé de la Mer, de Sylvie Siri, maire de Saint-Tropez et Pierre Roinson, président de la SNST (à droite), Bruno Dubois et Stephan Kandler ont annoncé la participation du défi K-Challenge à l'America's Cup sous la bannière d'Accor.

Accompanied by Sébastien Bazin, CEO of Accor, Hervé Berville, Secretary of State for the Sea, Sylvie Siri, Mayor of Saint Tropez and Pierre Roinson, President of the SNST (right), Bruno Dubois and Stephan Kandler have announced K-Challenge's participation in the America's Cup under Accor's banner.

Quentin Delapierre, à droite, actuel barreur du bateau français en SailGP, a été naturellement choisi par Stephan Kandler et Bruno Dubois comme skipper de l'AC75 *Orient Express*.

Quentin Delapierre, right, current helm on the SailGP's French boat, was a natural choice for Stephan Kandler and Bruno Dubois to skipper the AC75 *Orient Express*.

performance et Antoine Carraz, directeur technique, se confrontera en septembre 2024 aux quatre autres challengers avec pour objectif de porter haut, le plus loin possible dans la compétition, les couleurs de son partenaire Orient Express.

LA GENÈSE DE L'ORIENT EXPRESS TEAM

Si la Coupe est née d'un défi entre yacht-clubs anglais et américain en 1851, l'Orient Express est né de l'esprit pionnier de Georges Nagelmackers et a accompli son aller-retour inaugural entre Paris et Constantinople en 1883. Des défis quasi jumeaux issus de la passion, de l'engagement, de la technologie, les combos gagnants depuis des années que reprennent aujourd'hui le groupe Accor, sa marque Orient Express et K-Challenge.

Sébastien Bazin, Président-directeur général de Accor, a déclaré : « *C'est dans la droite ligne de ses engagements en matière de responsabilité sociale et environnementale que Accor apporte son soutien aux équipages français et poursuit ainsi son ambition : s'imposer comme un partenaire incontournable de l'excellence et de l'innovation. Notre groupe est animé par la passion, la soif d'aventure et l'esprit d'équipe. C'est pour cela que la voile entre si fortement en résonance avec nos valeurs.*

« *Avec ses 172 ans d'existence, l'America's Cup est un emblème du monde de la voile. Légendaire par son histoire et sa quête ininterrompue d'excellence, il était naturel pour nous de choisir cette course pour lancer le tout premier voilier de compétition aux couleurs d'Orient Express.* »

Stephan Kandler, fondateur et CEO de K-Challenge : « *Nous sommes très heureux et fiers de porter les couleurs d'une marque française aussi iconique qu'Orient Express du groupe Accor qui rayonne dans le monde entier et exporte l'excellence française. Le soutien d'Accor avec deux de ses marques est un engagement global et ambitieux qui va permettre à notre plateforme sport-tech K-Challenge, codirigée avec Bruno, de s'engager dans de multiples projets sportifs et technologiques mettant en valeur le savoir-faire français, des talents hors norme, l'innovation et contribuant à la transition écologique de la mobilité.* »

L'ORIENT EXPRESS TEAM PORTÉ PAR LA SOCIÉTÉ NAUTIQUE DE SAINT-TROPEZ ET PILOTÉ PAR UN COLLÈGE D'EXPERTS

L'America's Cup est un défi entre yacht-clubs de différentes nations. Pour la campagne 2024, la Société Nautique de Saint-Tropez – très active en matière d'organisation d'épreuves sportives de renom – relève le défi face à ses homologues anglais (Royal Yacht Squadron), italien (Circolo della Vela Sicilia), suisse (Société Nautique de Genève), américain (New York Yacht Club) et bien sûr l'actuel détenteur du Trophée, le club néo-zélandais, le Royal New Zealand Yacht Squadron.



THE OFFICIAL PRESS RELEASE

This commitment to sports oldest trophy: the America's Cup, one of the most demanding in competitive sailing, alongside K-Challenge, continues the expansion of the Accor hotel group into the maritime world following the construction of two *Orient Express Silenseas* sailing ships by Chantiers de l'Atlantique. Its Orient Express brand becomes title partner of the Official French challenger, which will be known as Orient Express Team. The latter, led by Stephan Kandler and Bruno Dubois, and including talented French specialists such as naval architect Benjamin Muyl, skipper Quentin Delapierre, head of performance Franck Cammas, and technical director Antoine Carraz, will face four other challengers in September 2024 with the aim of flying the flag for its partner Orient Express for as long as possible in the competition.

THE ORIGINS OF THE ORIENT EXPRESS TEAM

While the Cup was born of a challenge between English and American yacht clubs in 1851, the Orient Express was born of the pioneering spirit of Georges Nagelmackers and completed its inaugural round trip between Paris and Constantinople in 1883. These are almost twin challenges born of passion, commitment, and technology, a timeless and winning combination that Accor Group, its Orient Express brand, and K-Challenge are adopting.

Sébastien Bazin, CEO of Accor, explains: "In line with our global commitments toward eco-responsibility, Accor is furthering its ambitions to become a key partner in promoting excellence and driving innovation, while supporting the French sailing teams. All of us at Accor are motivated by passion, adventure, and team spirit, which is why sailing resonates so strongly with us."

"At 172 years old, the America's Cup is an icon of the sailing world. Legendary in terms of its history and its unrelenting pursuit of excellence, it is the natural choice for the first ever Orient Express-sponsored competitive boat!"

Stephan Kandler, Founder and CEO of K-Challenge: "We are very happy and proud

Pierre Roinson, président de la SNST : « *L'Orient Express Team qui nous représentera sur l'America's Cup, compétition d'excellence, peut compter sur le soutien indéfectible des plus de 500 membres de la Société Nautique de Saint-Tropez, très heureuse d'être une pierre angulaire de la campagne 2024.* »

DERRIÈRE CHAQUE PROJET AMBITIEUX ŒUVRE UNE ÉQUIPE

Stephan Kandler, qui a fondé K-Challenge en 2001 pour une précédente campagne d'America's Cup, a été rejoint par Bruno Dubois en 2021. Les deux associés ont depuis lors sans cesse œuvré à la constitution d'une équipe de France forte et talentueuse.

C'est ainsi qu'autour de ces chefs d'orchestre nous retrouvons :

- Benjamin Muyl, Principal Designer,
- Antoine Carraz, Directeur Technique,
- Franck Cammas, Responsable de la Performance et coordination Design-Navigants,
- Un Sailing Team dirigé par Bruno Dubois, porté par le skipper Quentin Delapierre et coaché par Thierry Douillard.

Bruno Dubois, Directeur général et Manager du Sailing Team K-Challenge : « *En France, il y a un vivier de talents au niveau technique, technologique, navigants que nos concurrents ont bien identifié depuis des années puisqu'ils font appel à eux sur chaque campagne. Notre souhait avec Stephan était de réunir un maximum de ces compétences et former une équipe tricolore de choc. Grâce au soutien du groupe Accor et à l'engagement d'Orient Express, nous avons rassemblé un collège d'experts pour piloter le groupe : Benjamin Muyl au Design, Antoine Carraz à la Technique, Franck Cammas à la Performance, une équipe navigante qui sera emmenée par Quentin Delapierre.* »

UN ACCORD TECHNOLOGIQUE AU SERVICE DE L'ÉQUIPE DE FRANCE

L'équipe de K-Challenge, désormais Orient Express Team, travaille depuis des mois afin que la France, nation reconnue et experte dans le domaine de la voile de compétition, puisse s'aligner sur cette édition de l'America's Cup et avoir les moyens de performer. C'est pourquoi un accord technologique a été noué entre l'équipe de France et le Defender, Emirates Team New Zealand. Une fantastique opportunité qui permet d'effacer la dette en temps induite par un engagement tardif et qui place les Français à armes égales face à une concurrence talentueuse.

Stephan Kandler : « *Avec Bruno, notre postulat de départ était de sécuriser le fait que l'équipe de France soit compétitive. Au-delà du budget qu'il nous fallait réunir, nous avons discuté rapidement avec le Defender, Emirates Team New Zealand, avec lequel nous entretenons de très bons liens depuis la première campagne de K-Challenge en 2003.* »

**Fer de lance du programme
Youth and Women, l'AC40 sera livré
aux Français par les Néo-Zélandais après
ceux commandés par les autres défis.**

Spearheading the Youth and Women's programme, the AC40 will be delivered to the French by the Kiwis once the other challengers have their boats.

Photo AC37 Event.

to fly the flag of such an iconic French brand as Orient Express, part of the Accor Group, which has a worldwide reputation and exports French excellence. Accor's support through two of its brands is a global and ambitious commitment that will allow our sport-tech platform K-Challenge, co-managed with Bruno, to engage in multiple sporting and technological projects. These projects will highlight French know-how, extraordinary talent and innovation, as well as contribute to a transition to ecological transportation."

THE ORIENT EXPRESS TEAM SUPPORTED BY THE SOCIÉTÉ NAUTIQUE DE SAINT-TROPEZ AND PILOTED BY A COLLEGE OF EXPERTS

The America's Cup is a challenge between yacht clubs from various nations. For the 2024 campaign, the Société Nautique de Saint-Tropez, which is very active in its organisation of renowned sporting events, is taking up the gauntlet against its counterparts in the UK (Royal Yacht Squadron), Italy (Circolo della Vela Sicilia), Switzerland (Société Nautique de Genève), America (New York Yacht Club) and of course the current defender of the Trophy, New Zealand (Royal New Zealand Yacht Squadron).

Pierre Roinson, President of the SNST: "The Orient Express Team, which will represent us at the America's Cup, a contest of excellence, can count on the unfailing support of the more than 500 members of the Société Nautique de Saint-Tropez. We are very happy to be a cornerstone of the 2024 campaign."

BEHIND EVERY AMBITIOUS CAMPAIGN IS A TEAM

Stephan Kandler founded K-Challenge in 2001 for a previous America's Cup campaign. He was joined in 2021 by Bruno Dubois, and since then the partners have been dedicated to building a strong and talented French team.

The wider team includes:

- Benjamin Muyl, Principal Designer
- Antoine Carraz, Technical Director
- Franck Cammas, Head of Performance and Design/Sailor Coordinator



« Aujourd'hui, ce partenariat technologique comprend un design package dernière génération à partir duquel nous allons travailler et construire notre propre AC75 Made in France. Ce partenariat nous permet de partir à armes égales avec les autres challengers. Il s'agit d'une grande première dans l'histoire d'un défi français. »

LA CONSTRUCTION MADE IN FRANCE DE L'AC75 ORIENT EXPRESS

L'AC75, monocoque à foil de 20,70 mètres de long pouvant voler à plus de 100 km/h, est le support officiel sur l'America's Cup depuis la précédente édition. Comme aime à le rappeler Stephan Kandler : « Un AC75 est un avion de chasse avec huit pilotes qui vole à 30 cm au-dessus de l'eau. Un engin hautement technologique et au niveau de ce qui se fait dans l'aérospatiale. »

Pour construire son AC75, Orient Express Team a choisi de travailler avec plusieurs chantiers, bien implantés au cœur de la filière maritime française, reconnue pour son savoir-faire, acquis grâce à la multitude de projets industriels mais aussi pour le monde de la voile de compétition.

Bruno Dubois : « Nous avons la chance en France de bénéficier d'un savoir-faire extraordinaire que nous allons exploiter au maximum. Avec l'équipe, nous avons fait appel au chantier Multiplast, basé à Vannes dans le Morbihan, au chantier CDK, basé à Lorient et Port-La-Forêt ainsi qu'à de nombreux sous-traitants. Ces chantiers sont d'ailleurs, pour certains, ceux qui œuvrent, avec les Chantiers de l'Atlantique, sur l'Orient Express Silenseas. Le fait de travailler avec plusieurs entités nous permet aussi de gagner du temps. La construction

– A Sailing Team managed by Bruno Dubois, led by skipper Quentin Delapierre and coached by Thierry Douillard.

Bruno Dubois, CEO and Manager of the K-Challenge Sailing Team: "In France, there is a pool of technical, technological, and sailing talent that our competitors have identified over the years and used for their campaigns. Stephan and I want to bring together as many of these skills as possible to form a strong French team. Thanks to the support of Accor Group and the commitment of Orient Express, we have assembled a college of experts to steer the group: Benjamin Muyl in Design, Antoine Carraz in Technical, Franck Cammas in Performance, and a sailing team which will be led by Quentin Delapierre."

A TECHNOLOGY AGREEMENT AT THE SERVICE OF THE FRENCH TEAM

K-Challenge, now Orient Express Team, has been working for months to ensure that France, a nation recognised as an expert in the field of competitive sailing, will not only compete in this edition of the America's Cup, but perform. To this end, the French team has signed a technology agreement with the Defender, Emirates Team New Zealand. This fantastic opportunity will nullify the time lost in being a late entry and put the French on an equal footing with their talented competitors.

Stephan Kandler: "The starting point for Bruno and I was to ensure that the French team was competitive. Beyond the budget that we had to put together, we very quickly entered discussions with the Defender, Emirates Team New Zealand, with whom we have had a very good relationship since the first K-Challenge campaign in 2003.

"The resulting technological partnership includes a latest generation design package

Pour compenser leur engagement tardif, les Français vont bénéficier d'un pack de technologie d'AC75 fourni par Team New Zealand.

To offset their late signing, the French will benefit from an AC75 technology pack supplied by Team New Zealand.

Photo Gilles Martin-Raget.



Bien que naviguant toujours avec Gitana Team et Charal, Franck Cammas est le coach Performance et Design de l'AC75 Orient Express.

Though still sailing with Gitana Team and Charal, Franck Cammas is the Performance and Design coach on the AC75 Orient Express.



de notre AC75 va débiter en avril prochain pour s'achever au printemps 2024. »

Stephan Kandler: « La construction de l'AC75 Orient Express va nécessiter de nombreuses compétences et des heures de travail. Notre partenariat avec le groupe Accor va ainsi bénéficier à l'économie française et engendrer des emplois pour plusieurs mois. C'est un élément important tant sur le plan économique que sur celui de la mise en valeur du territoire national et de toute la filière. À l'image des investissements du groupe Accor dans les technologies comme l'hydrogène, nous allons pouvoir développer de nombreuses innovations technologiques dans la décarbonation de la mobilité. »

L'AC75 Orient Express devrait être mis à l'eau au printemps 2024. En attendant, pas question pour l'équipe navigante de rester passive; elle pourra s'entraîner sur un AC40, monocoque plus petit mais tout aussi puissant, qui servira également de support aux jeunes et aux femmes sur la Youth and Women's America's Cup.

TRANSMISSION ET MIXITÉ

S'engager sur l'America's Cup et performer ne fait pas oublier au défi français un des piliers de son ADN: le partage et la transmission. Orient Express Team et K-Challenge auront à cœur d'aider les figures de la voile à se révéler et à favoriser l'intégration et la formation des femmes et des jeunes dans la voile de compétition à haut niveau.

Stephan Kandler: « Nous sommes très heureux de voir que, pour la première fois de son histoire, l'America's Cup ouvre une épreuve dédiée à 100 % aux athlètes féminines, et avec une finale en plein milieu de l'America's Cup Match entre le dernier Challenger et le Defender, ce qui va induire une belle visibilité pour cette compétition. Nous nous en réjouissons. Avec l'association Team France, la Fédération française de Voile, la Fondation du Sport et nos partenaires privés comme NextWorld Philantropies, et d'autres partenaires annoncés bientôt, nous allons aider la jeune génération, filles et garçons, à se former et à performer dans tous les secteurs de métiers.

« L'association Team France, qui porte ces projets aux côtés de K-Challenge, communiquera plus tard que ce soit sur l'équipe féminine ou encore sur les sélections des jeunes. À suivre donc. » ■

to work from and we will build our own AC75 Made in France. This partnership allows us to compete on equal terms with the other challengers. This is a great precedent in the history of a French challenge.»

THE MADE IN FRANCE CONSTRUCTION OF THE AC75 ORIENT EXPRESS

The AC75, a 20.7 m long foiling monohull able to fly at speeds in excess of 100 km/hr, has been the official America's Cup craft since the previous edition. As Stephan Kandler likes to point out: "An AC75 is a fighter jet with eight pilots, which flies 30 cm above the surface of the water. A highly technological machine it is on a par with the evolutions in aerospace."

To build its AC75, Orient Express Team has chosen to work with several well-established shipyards at the heart of the French maritime industry. They are renowned for their know-how gleaned from the many industrial projects they have worked on and from the world of competitive sailing.

Bruno Dubois: "We are fortunate in France to benefit from an extraordinary amount of expertise that we will exploit to the full. We will work with Multiplast, based in Vannes in the Morbihan region, CDK, based in Lorient and Port-La-Forêt, as well as numerous subcontractors. Some of these shipyards also work with Chantiers de l'Atlantique on the Orient Express Silenseas project. Working with several entities means we can save time. Construction of our AC75 will start in April and will be completed in spring 2024."

Stephan Kandler: "Building the AC75 Orient Express will require many skills and hours of work. Our partnership with Accor Group will benefit the French economy and create jobs for several months. It is important both from an economic point of view and in terms of the enhancement of the country and the entire sector. Like Accor Group's investments in technologies such as hydrogen, we will be able to develop numerous technological innovations geared towards the decarbonisation of transport."

The AC75 Orient Express is scheduled to launch in spring 2024. In the meantime, there's no question of the sailing team remaining passive. Indeed, they will train on an AC40, a smaller but equally powerful monohull that will also be used as the platform for the Youth and Women's America's Cup.

KNOWLEDGE TRANSFER AND GENDER EQUALITY

Knowledge transfer, one of the pillars of the French challenger's DNA, will not be overshadowed by the team's involvement and performance in the America's Cup. On the contrary, discovering and developing sailors and favouring the integration and training of women and young people in elite competitive sailing will remain at the heart of Orient Express Team and K-Challenge's mission.

Stephan Kandler: "We are very happy to see that for the first time in its history, the America's Cup is hosting an event that is 100% dedicated to female athletes. The fact that the Women's America's Cup is scheduled around the America's Cup Match between the ultimate Challenger and the Defender, will give it a great deal of visibility. We are delighted. Alongside Team France, the French Sailing Federation, the Fondation du Sport and private partners such as NextWorld Philantropies, and others soon to be announced, we plan to help the younger generation, girls and boys to train and perform across all sectors.

Soon, the Team France association, which is carrying out these projects alongside K-Challenge, intends to communicate about the women's team and the youth selections. To be continued." ■

VÉCU

propos recueillis par Antoine Sézérat



NAUFRAGÉS SUR LA PLAGE

Le matin du 18 août 2022, au fond du golfe de Girolata sur la face ouest de la Corse, le Salona 44 *Imagine* de Gérard Marchetti est ancré en compagnie de l'Antares 9.80 de son ami Olivier. Leur croisière paisible bascule en quelques minutes au passage d'un orage d'une violence extrême qui projette les deux bateaux à la côte. Récit.

*On the morning of 18 August 2022, at the far end of the Gulf of Girolata on Corsica's west coast, Gérard Marchetti's Salona 44 *Imagine* is anchored alongside his friend Olivier's Antares 9.80. In a matter of minutes, their peaceful cruise takes a very different turn as an extremely violent storm rolls through, spitting the two boats out onto the coast. Account.*



Membre de la Société Nautique de Saint-Tropez depuis plus de vingt ans, Gérard Marchetti passe l'été en Corse pendant plusieurs semaines à bord de ses *Imagine* (il en est à son troisième). En régate, il a participé à au moins dix Tours de Corse. Un familier des lieux, c'est sûr. Il apprécie particulièrement le golfe de Girolata.

« C'est un des plus beaux mouillages que je connaisse. Le 15 août, je quitte Saint-Tropez, le 16 je suis dans la baie. J'ancre dans un endroit assez caché des mouillages sur bouée, bien dissimulé par la tour génoise perchée sur le cap. Par 10 mètres de fond, je mouille 40 mètres de chaîne avec une ancre soc de charrue. Le 17, je change de place et nous allons dans la petite calanque de Tuara de l'autre côté du mouillage de Girolata. Nous mouillons dans 9 mètres d'eau sur du sable à 40 mètres du bord. Une petite houle s'est levée puis est tombée dans la nuit. Dans la calanque, nous sommes sept bateaux dont deux catas. Girolata est plein, port et corps-morts saturés avec au moins cinquante bateaux. J'ai l'habitude de

L'arcus en « Bow echo » a frappé la Corse au niveau des îles Sanguinaires à Ajaccio. Au premier plan la tour génoise de la Parata. Ce monstre va générer des vents de plus de 200 km/h sur toute la côte ouest de l'île.

The 'Bow echo' arcus hit Corsica around the Sanguinaires archipelago off Ajaccio. In the foreground is the Genoese tower of Parata. This monster generates winds of over 200 km/hr along the island's entire west coast.

Photo Paolini Photography.

A member of the Société Nautique de Saint-Tropez for over twenty years, Gérard Marchetti spends several weeks of the summer in Corsica aboard his latest boat by the name of *Imagine* (he's on his third). In racing configuration, he's participated in at least ten Tour de Corse rallies. A regular visitor to these parts then and particularly fond of the Gulf of Girolata.

"It's one of the most beautiful anchorages I know. On 15 August, I leave Saint Tropez and on 16th I reach the bay. I anchor in a fairly hidden spot away from the laid moorings, nicely concealed by the Genoese tower perched on the headland. At a depth of 10 metres, I drop 40 metres of chain with a plough anchor. On 17th, I switch

faire de la croisière en Corse avec mon ami Olivier qui possède un Antares 9.80. Il était parti avant moi de Saint-Tropez et je l'ai rejoint à Girolata où nous avons mouillé ensemble côte à côte.

« Je ne sais pas si les poissons sont sensibles aux phénomènes inhabituels mais ce furent trois jours de pêche exceptionnels. Olivier, qui est un membre de la Nautique et pêche tous les jours dans ses coins favoris, à la traîne, en attrape un ou deux dans la semaine. En Corse au mois d'août, c'est bien. Là, les deux premiers jours, en dix minutes, il attrape deux dentis, de 3 et 6 kilos et une sérieole de 10 kilos!

« JE VOIS PAR LES HUBLOTS DU BATEAU QUE L'ON EST SUR LA PLAGES. »

« Bref, le jeudi 18 à 8 heures du matin, je sors faire un tour sur le pont. La mer est plate, la brume très présente, le ciel bas, ce qui n'est pas forcément un signe de mauvais temps. Je rentre, tout le monde dort. Je ne fais pas tout de suite le café et je m'allonge quand je sens le bateau qui se déplace latéralement sans vague ni vraiment du vent.

« Je décide de remonter sur le pont. J'attrape mon short, je passe la première jambe et... je n'ai jamais pu enfiler l'autre! Avec une rapidité incroyable, le bateau se couche à 45° et le vent passe de 0 à 100 nœuds! Le temps d'essayer de passer la seconde jambe du short, je vois par les hublots du bateau que l'on est sur la plage... Le tout a duré quelques secondes. En fait, dès que le vent a atteint son

location and we head into the small rocky inlet of Tuara on the other side of the Girolata anchorage. We anchor in 9 metres of water on sand, laying out 40 metres of chain again. A slight swell picks up before easing overnight. There are seven boats in the rocky inlet, including two catamarans. Girolata is full. The port and permanent mooring buoys are packed with at least fifty boats. I'm used to cruising in Corsica with my friend Olivier, who has an Antares 9.80. He set sail from Saint Tropez before me and I've joined him at Girolata where we've anchored alongside one another.

I don't know if fish are sensitive to unusual phenomena, but they were three exceptional days for fishing. Olivier, who is a member of the Nautique and goes fishing every day in his favourite spots, generally has one or two successes a week trolling for fish. In Corsica in August that's good. In this instance, on the first two days, in the space of ten minutes he's caught two sea bream weighing 3 and 6 kilos and a 10-kilo amberjack! In short, on Thursday 18 at 08:00 hours, I go up top and stroll around the deck. The sea's flat, there's quite a pervasive mist and low cloud, which isn't necessarily a sign of bad weather. I go back down below. Everyone's sleeping. I don't make a coffee straightaway. I'm just laying down when I feel the boat shift sideways without a wave or any real breeze.

I decide to go back up on deck. I grab my shorts, getting the first leg into them and... I never had time to slip the other leg through! With incredible speed, the boat is laid over at 45° and the wind goes from 0 to 100 knots! By the time I've got the second leg into my shorts, I see via the boat's portholes that we're on the beach... The whole thing takes a matter of seconds. In fact, as soon as the wind was at its fiercest, the boat was laid over at 45-50°. The following wave lifts us two metres higher up the beach. I'm used to keeping the electronics on all the time and my first reflex is to look at the instruments and I read 98!

I say to myself: what is that, the direction of the wind? Then I read 96, then two dashes, namely 00, as it's only a two-figure dial. We had more than 100 knots!

As you can see in the photos, the Antares has run aground alongside me. Olivier was thrown against the window opening, unable to stay upright. Of the seven boats moored at Tuara, *Imagine* and the Antares were the first to run up onto the shore. The anchorage was split into three lines. Along the line furthest offshore, there were two catamarans. One pitchpoled under the force of the wind, which flipped it like a pancake, and the other, which rode up virtually intact onto the beach, had her starboard hull smacked into by a big 18-metre Italian launch. As the water poured through the hole, it ravaged the catamaran under the force of the wind and waves, which were very big by that point, filling it with dead Posidonia seagrass and detritus. In an instant, the Italian launch opened up like a can of sardines. Aboard the Antares, Olivier has seen his 3.80-metre tender fly up vertically into the air in the extreme wind, still attached to the launch, a 6-h.p. engine uppermost.

Inside *Imagine*, I climb over the furniture to close all the portholes. We get out of the boat in a hail of pebble bullets to take shelter behind a low wall some 50-metres away. It's pretty dangerous as there are fragments of boats swept up by the hurricane, along with clothes, shoes, inflated lifejackets and fenders. I find a full wallet, which turns out to belong to an English woman. She thanks me in tears, it's all she has left.

All the boats at the Tuara anchorage have run aground and are badly damaged or destroyed. Around us, thirty or so scared and frightened people are weeping. The living hell has lasted almost an hour. It's a long time. We see a mother and two children arriving in a life raft. They capsize in the beach rollers and I manage to recover one of the kids in extremis, who'd disappeared in the dark water. Likely the passengers of the wrecked launch.

Of all the boats which ran aground, we're among the least affected and Olivier's Antares



À l'intérieur d'Imagine, la vie à 45° de Gérard Marchetti s'organise après les rafales à 100 nœuds qui ont envoyé les bateaux sur la plage.

Inside *Imagine*, Gérard Marchetti is heeled over at 45° getting himself organised after 100-knot gusts force the boats up onto the beach.

Photo *Imagine*.



Tous les bateaux de la calanque de Tuara, dont l'Antares d'Olivier, se sont échoués sur la plage de gravier. En touchant les rochers, un catamaran s'est éventré rapidement, pilonné par le ressac qui avait porté les autres bateaux.

All the boats in the rocky inlet of Tuara, including Olivier's Antares, ran aground on the stony beach. Hitting the rocks a catamaran is quickly ripped open, pounded by the surf that swept up the other boats.

Photo Imagine.



paroxysme, le bateau est resté couché à 45-50°. La vague suivante nous transporte deux mètres plus haut. J'ai l'habitude de ne jamais arrêter l'électronique et mon premier réflexe a été de regarder les instruments et je vois 98!

« Je me dis : c'est quoi ça, l'axe du vent ? Puis je vois 96, puis deux barres, c'est-à-dire 00, puisqu'il n'y a que deux chiffres sur le cadran. Il y avait plus de 100 nœuds!

« Comme on le constate sur les photos, l'Antares est échoué à côté de moi. Olivier a été projeté sur la baie vitrée, incapable de tenir debout. Des sept bateaux qui étaient au mouillage à Tuara, *Imagine* et l'Antares sommes arrivés à la côte les premiers. La zone de mouillage était répartie sur trois lignes. Sur celle la plus au large, il y avait deux catamarans. L'un a sancé sous la force du vent qui l'a retourné comme une crêpe et l'autre, qui avait dérivé presque entier à la plage, s'est fait percuter par une grosse vedette italienne de 18 mètres sur le flotteur tribord. L'eau, en entrant dans le trou, a dévasté le cata sous la force du vent et des vagues, bien grosses maintenant, remplies de posidonies mortes et de détrit.

Suffisamment hauts pour ne pas être malmenés par les vagues qui ont persisté plusieurs heures, les deux bateaux compères de la SNST ont échappé au pire car, à droite ci-dessous, les enrochements étaient proches!

High enough up the beach to avoid being pummelled for hours on end by the waves, the two boats belonging to the SNST's members have escaped the worst of it as, below and to the right, the rock-fill was close by!

Photos Imagine et DR.



En un instant, la vedette italienne s'est ouverte comme une coquille. À bord de l'Antares, Olivier a vu son annexe de 3,80 mètres partir en l'air à la verticale sous le vent extrême, encore attachée à la vedette, moteur de 6 chevaux au plus haut.

« À l'intérieur d'*Imagine*, j'escalade les aménagements pour fermer tous les hublots. On sort du bateau sous une pluie de petits cailloux qui volent comme des balles pour s'abriter derrière un muret à 50 mètres de là. C'est assez dangereux car il y a des morceaux de bateaux emportés par l'ouragan, des vêtements, des chaussures, des gilets de survie percutés, des pare-battage. Je retrouve un

À GIROLATA, LES BATEAUX SE SONT FRACASSÉS LES UNS SUR LES AUTRES.

portefeuille complet qui s'avère être à une Anglaise. Elle me remercie en pleurs, c'est tout ce qui lui reste.

« Tous les bateaux au mouillage de Tuara sont à la côte, échoués, très endommagés ou détruits. Autour de nous, une trentaine de personnes apeurées, effrayées, qui pleurent. L'enfer a duré presque une heure. C'est long. On voit arriver une mère et deux enfants dans un canot de survie. Dans les rouleaux de la plage, ils chavirent et je réussis à récupérer in extremis un des gamins qui avait disparu dans l'eau noire. Probablement des passagers de la vedette détruite.

« De tous les bateaux échoués, nous sommes parmi les moins touchés et l'Antares est simplement posé à plat même si les arbres d'hélice et un safran sont pliés. Une partie du gravier de la plage, très creusée, s'est déplacée et la quille d'*Imagine* s'est enterrée.

« Le temps s'apaise rapidement et les éclaircies apparaissent. Il reste une houle très importante qui va durer trois ou quatre jours, mais le vent est tombé. Une barge d'avitaillement en alu est arrivée de Girolata. Et ils ont embarqué les gens qui n'avaient plus de bateaux. Certains qui ne voulaient plus remonter sur un bateau ont

Il y avait au moins cinquante bateaux sur corps-morts et au mouillage à Girolata. Ils se sont fracassés les uns sur les autres dans la furie du vent, sans contrôle possible. Certains ont coulé après l'impact sur les rochers au fond de la baie.

There were at least fifty boats on moorings and at anchor in Girolata. They smashed into one another amidst the wind's fury, impossible to control. Some sank after hitting the rocks at the far end of the bay.

Photos DR.



was simply laid flat even though the propeller shafts and a rudder have bent. With the beach scoured out dramatically, some of the little stones have buried *Imagine's* keel.

The storm quickly subsides allowing for some clear spells. There's still a very substantial swell, which will last for 3 or 4 days, but the wind has dropped away. An aluminium supply barge has arrived in Girolata and they're recovering people who no longer have boats. Some of those who don't want to get back aboard a boat opt instead for the hour-long walk to Girolata. We follow them five hours later.

In Girolata, the majority of the moorings have held out, but the boats have smashed into one another. They've dismasted and sunk. With the furlers opening up and releasing the sails, the boats have ploughed into one another at crazy speeds.

We're given an extraordinarily warm welcome. The local staff open up a restaurant, gathering together on the terrace the supplies from the boats, which were going to be abandoned, enabling those who are shipwrecked to take comfort from the spirit of solidarity.

We didn't want to leave those boats that had run aground unattended because, from the first evening, looters came over land to them. Olivier stayed on the Antares overnight because he could sleep on it on the flat. He chased off four people from our boats, who subsequently toured the other wrecks and made off with four bags filled with instruments, sails, a tender and likely some personal effects... We took it in turns to keep watch on the other evenings. Initially, we rented a hikers' lodge to sleep in. Girolata was closed to clean up, get the equipment off the wrecks and respect the memory of the lost fisherman, whose body was found at Tuara.

rejoint Girolata par un sentier au bout d'une heure de marche. On les a suivis cinq heures plus tard.

« À Girolata, les corps-morts avaient tenu pour la plupart, mais les bateaux se sont fracassés les uns sur les autres. Ils ont démâté, coulé. Les enrouleurs, en s'ouvrant, ont emmené les bateaux les uns contre les autres à des vitesses folles.

« On est accueilli de façon extraordinaire. Le personnel local ouvre un restaurant, rassemble sur la terrasse le ravitaillement des bateaux qui allaient être abandonnés, permettant aux naufragés de se reconforter dans une certaine solidarité.

« APRÈS INSPECTION POUSSÉE, DEUX HEURES PLUS TARD, J'AI DÉMARRÉ LE MOTEUR. »

« Nous n'avons pas voulu laisser les bateaux échoués sans surveillance car, dès le premier soir, les pilliers d'épave sont arrivés de terre. À la nuit, Olivier est resté sur l'Antares car il pouvait y dormir à plat. Il a fait fuir quatre personnes de nos bateaux qui sont allés visiter les autres épaves pour repartir avec quatre sacs pleins d'instruments, des voiles, une annexe et probablement des effets personnels... On s'est relayé pour veiller les autres soirs. Nous avons d'abord loué un gîte de randonneurs pour dormir. Et Girolata a été fermé, d'abord pour nettoyer, évacuer du matériel des épaves et respecter la mémoire du pêcheur disparu dont le corps a été retrouvé à Tuara.

« Les évacuations se sont faites petit à petit par navette vers Porto, et certaines en bus, car dans la baie il y avait plus de quarante bateaux touchés ou incapables de faire route donc plus de deux cents personnes.

« À Porto, nous avons loué un hôtel et un semi-rigide pour organiser le flouement du bateau. Il faut savoir que, sans un accord d'expert, on ne peut pas faire fonctionner les assurances. Finalement, après accord, nous avons trouvé une entreprise qui a coordonné les travaux avec une pelle de chantier. Elle a cheminé jusqu'à Tuara par un sentier oublié qui avait servi à la construction des maisons de Girolata! La SNSM de Calvi était débordée, on a dû faire appel à une pilotine de 600 chevaux. Une opération délicate pour un voilier avec un grand tirant d'eau. La tractopelle a fouillé le fond permettant à la mer de rentrer et de libérer la quille. En un quart d'heure nous flottions. À flot, les fonds sont restés secs. Heureusement nous avons déjà bien nettoyé la cale remplie d'algues et d'eau sale. J'ai pris un corps-mort à Girolata et, après inspection poussée, deux heures plus tard, j'ai démarré le moteur. Tout allait bien. Le lendemain, j'ai fait la route jusqu'à Ajaccio pour procéder à l'expertise. Pour rentrer sur le continent, l'expert a imposé la pose de contreplaqué CTBX vissé et collé à l'époxy sur les zones rabotées par le sable et les cailloux. Mauvaise idée de mettre les vis puisque c'est là que ça a commencé à fuir! Le reste c'est encore de l'expertise et des travaux d'hiver... ■

The evacuations were done bit by bit via a shuttle to Porto, and some by bus, because in the bay there were over forty boats affected or incapable of making headway, which equates to more than two hundred people.

In Porto, we rented hotel rooms and a tender to arrange for the boat to be refloated. It's important to note that without an expert's agreement, you cannot get the insurance to pay out. In the end, once we'd come to an agreement, we found a company which coordinated the work with a site excavator. It made its way to Tuara via a forgotten path, which had been used to build the houses at Girolata! The SNSM lifeboat rescue service in Calvi were up to

their eyes in work so we got hold of a 600 h.p. pilot boat. With a deep draught yacht it was a tricky operation. The excavator dug out the sediment enabling the sea to flood into the hole and free up the keel. In a quarter of an hour we were afloat. Back on an even keel, the bilge remained dry. Fortunately, we'd already given it a good clean to get rid of the seaweed

and dirty water. I picked up a mooring at Girolata and, following an extensive inspection, two hours later I started the engine. Everything went well. The following day, I made for Ajaccio to get a survey done. To get the boat back to the mainland, the expert required CTBX plywood to be screwed and glued to the areas scraped by the sand and stone. It was a bad idea to drive in the screws as that in itself caused water ingress! The remainder of the story revolves around surveys and winter refits... ■

Clin d'œil au beau temps retrouvé, les vaches corses cherchent l'ombre! Imagine, gruté devant la SNSM, montre les plaques de contreplaqué saturées d'époxy qui ont permis de retraverser en sécurité vers le continent.

A nod to the return of the fine weather, the Corsican cows hunting for shade! *Imagine*, hauled out in front of the SNSM, shows the plywood sheets saturated with epoxy, which made it possible to safely return to mainland France.

Photo DR et Antoine Sézérat.



UNE MÉTÉO ULTRA VIOLENTE

Chronologie et analyse du phénomène orageux très violent et des vents extrêmes du 18 août 2022 sur le littoral ouest Corse.

Timeline and analysis of the very violent storm phenomenon and extreme winds of 18 August 2022 along the west coast of Corsica.

Dans un contexte très instable persistant depuis plusieurs jours sur la France avec une succession de violents orages, notamment près de la Méditerranée, la Corse subit le passage d'une intense ligne d'orages en début de journée de ce 18 août, balayant très rapidement la région d'ouest en est.

Si les orages s'étaient déjà formés bien au large quelques heures auparavant, ceux-ci ont adopté une structure arquée peu avant d'aborder l'île, mettant en évidence un risque de rafales de vent potentiellement destructrices à leur passage.

Les orages ont abordé l'île par le sud-ouest aux alentours de 8 heures du matin, touchant d'abord la région d'Ajaccio avec une structure nuageuse de type arcus particulièrement impressionnante et agressive à l'avant.

Ceux-ci se sont ensuite décalés vers le nord-est en balayant l'île avant de s'évacuer en mer Ligurie après 9 heures 30, engendrant des rafales de vent destructrices sur leur passage. C'est notamment sur le nord-ouest de l'île que les rafales les plus puissantes ont pu être observées avec une valeur exceptionnelle de 225 km/h à Marignana (2A) lors du passage du grain, un nouveau record absolu pour cette station. On a également pu relever une exceptionnelle valeur de 206 km/h à L'Île Rousse ou encore 197 km/h à Calvi et 188 km/h à Bocognano !

En conséquence de ces rafales extrêmement puissantes, les dégâts sont particulièrement nombreux et étendus et plus de 45 000 foyers étaient privés d'électricité en fin de matinée. Si le bilan matériel est lourd, le bilan humain l'est également avec au moins trois victimes, plusieurs personnes disparues et plus d'une dizaine de blessés dont certains grièvement.

COMMENT EXPLIQUER UNE TELLE VIOLENCE ?

Une zone dépressionnaire circulait depuis la fin de semaine précédente sur l'Ouest de l'Europe, apportant un temps très instable sur une large partie du pays avec des phénomènes parfois violents observés les derniers jours. Cette zone dépressionnaire s'est décalée ensuite vers l'Italie en pilotant avec elle un flux de sud-ouest dynamique



Brume, plafond nuageux très bas, l'énorme arcus enveloppe petit à petit le paysage et déchaîne les enfers.

Mist, very low cloud, the enormous arcus gradually envelops the landscape unleashing a hellish storm.

Photo DR.

In a very unstable context, which has persisted across France for several days with a succession of violent storms, especially bordering the Mediterranean, Corsica witnesses an intense squall line rolling through early in the day on 18 August, very quickly sweeping eastwards across the region.

Though the storms had already formed a long way offshore a few hours beforehand, the latter had adopted an arched structure shortly before making their approach on the island, highlighting a risk of potentially destructive gusts as they battered Corsica.

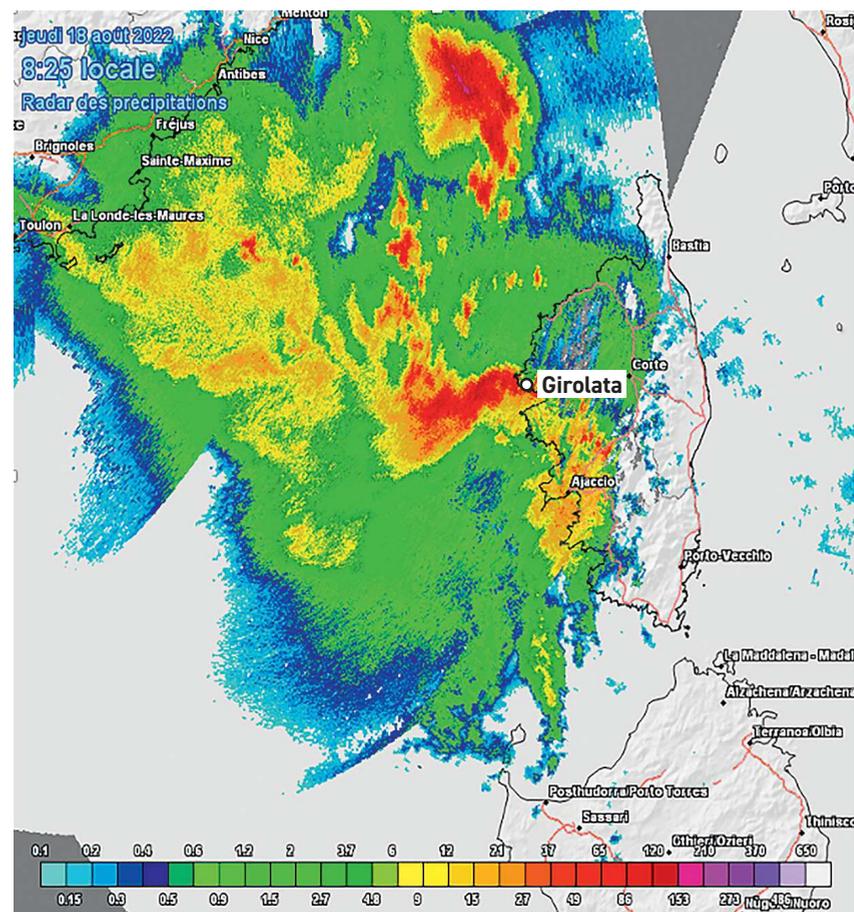
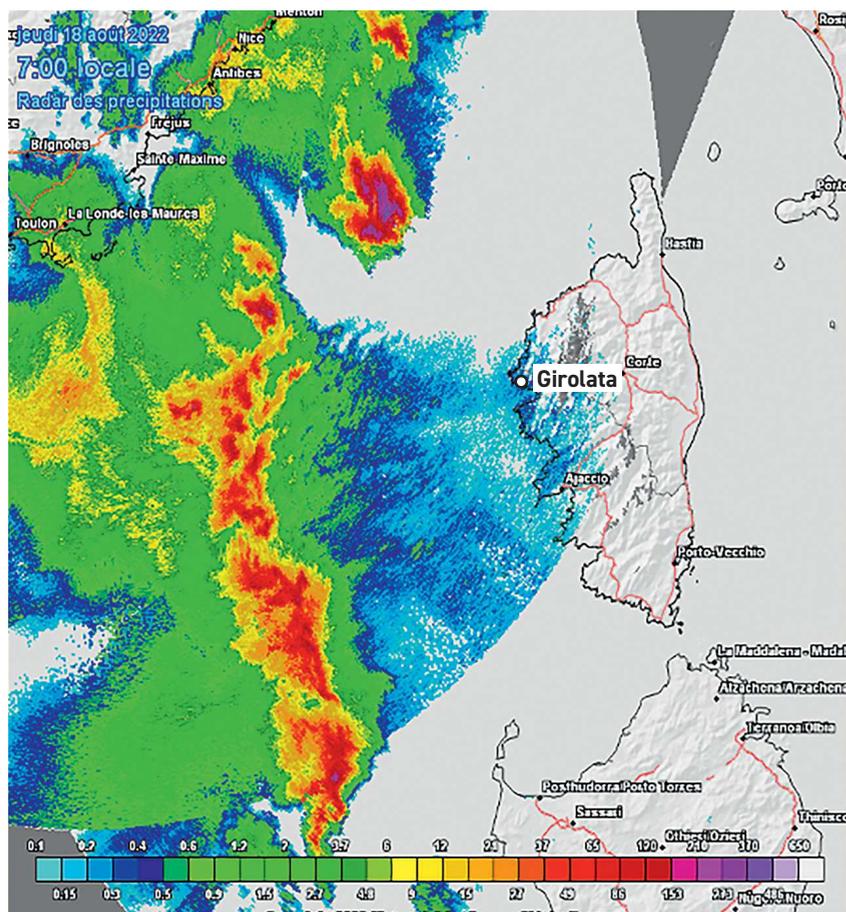
The storms made landfall on the island via the south-west at around 08:00 hours, initially hitting the region of Ajaccio with an arcus cloud structure, which was particularly impressive and aggressive at the front end.

The latter then swept across the north-east of the island before clearing away into the Ligurian Sea after 09:30 hours, generating destructive gusts as they passed through. It's the north-west of the island that is the focus of the most powerful gusts, with an exceptional 225 km/hr wind notched up in Marignana (2A) as a squall rolled through, a new outright record for this weather station. Another exceptional figure was also recorded at L'Île Rousse of 206 km/hr, 197 km/hr at Calvi and 188 km/hr at Bocognano!

As a result of these extremely powerful gusts, the damage is particularly copious and extensive and more than 45,000 households are deprived of electricity by late morning. Though the material toll is heavy, so too is the human toll, with at least three victims, several people lost and over a dozen injured, some of them seriously.

HOW CAN SUCH VIOLENCE BE EXPLAINED?

A low-pressure zone had been circulating western Europe since the end of the previous week, bringing with it very unstable weather across a vast swathe of the country and, in



Les images radar animées de Météo-France reprises par Météociel montrent qu'en 1 h 30 min, le front de pluie et de vent a atteint la face ouest de la Corse avec un impact très sévère au niveau de Girolata.

The moving radar images from Météo-France and reused by Météociel show that in 1 hr 30 min, the rain and wind in the front reached Corsica's western seaboard, which had a very severe impact on Girolata.

Captures d'écran Météociel.

et très instable sur la Corse, favorable à la formation de violents orages sur un axe allant du Centre-Ouest de la Méditerranée au Nord de l'Italie.

Si, comme les jours précédents, d'intenses orages se sont en effet formés en Méditerranée, la présence d'un vigoureux jet d'altitude et de cisaillements marqués (vents de direction variable) en basse couche a permis la formation d'une structure orageuse arquée de type Bow echo (écho en arc) aux abords de la Corse avec une image radar particulièrement parlante.

Ce type d'orage est assez peu fréquent et se montre particulièrement dangereux, notamment par l'intensité des rafales qu'il engendre. Si de nombreux orages violents peuvent produire de puissantes rafales de vent, leur intensité est notamment plus importante en présence d'un Bow echo.

Lorsque le courant descendant d'un orage, refroidi par la pluie, atteint la surface de la terre, il se propage horizontalement, coupant dans la plupart des cas l'alimentation en air chaud et humide à l'avant de l'orage et provoquant sa mort. En contexte de flux rapide comme ce fut le cas ce jeudi matin, cet air frais ne parvient pas à couper l'alimentation d'air chaud et le pousse au contraire à s'élever plus rapidement, l'alimentant donc et permettant à l'orage de se maintenir et de se renforcer.

La limite entre l'air refroidi par la pluie et l'air chaud s'élevant à l'avant de l'orage est définie comme le front de rafales, pouvant se maintenir bien plus

recent days, violent phenomena at times. This area of low pressure then shifted across towards Italy driving a dynamic and very shifty south-westerly breeze over Corsica, conducive to the formation of violent storms on an axis spanning the central western sector to the north of Italy.

As in previous days, intense thunderstorms have formed in the Mediterranean, but this time they're accompanied by a vigorous upper-level jet stream and some pronounced wind shear in the lower levels, enabling the formation of an arched Bow Echo-type storm structure in the area around Corsica giving rise to a particularly graphic radar image.

This type of storm is fairly rare and is particularly dangerous, particularly due to the intensity of the gusts generated. Though numerous violent storms can produce powerful gusts, they are much more intense in the presence of a Bow Echo.

When the downdraft from a thunderstorm, cooled by the rain, reaches the surface of land, it spreads out horizontally, in most cases cutting off the supply of warm, moist air at the front of the storm and causing it to die away. Within the context of strong breeze, as there was that Thursday morning, the cold air doesn't manage to cut off the

durablement dans ce type de situation qu'en l'absence de flux d'altitude.

Plus ce mécanisme se maintiendra, plus l'air froid s'accumulera sous l'orage et plus le front de rafales sera puissant. Son intensité pourra également être renforcée par la présence d'un jet d'altitude marqué, comme ce fut le cas, s'engouffrant dans le nuage via le courant descendant et augmentant l'intensité des rafales au niveau de la limite entre air chaud et air froid.

Toutes les conditions étaient donc réunies pour un épisode sévère sur la Corse avec une instabilité particulièrement prononcée, un vent d'altitude marqué (courant jet) et une dynamique atmosphérique favorable à la formation de ce type d'orages très venteux.

Celui-ci a par ailleurs atteint un maximum d'intensité en arrivant sur le nord-ouest de la Corse, permettant donc aux rafales les plus puissantes d'être observées sur l'île. De telles valeurs de vent sous ce type d'orages sont quasiment inédites en France, notamment mesurées par des stations officielles.

UN PHÉNOMÈNE IMPRÉVISIBLE ?

Si les orages sont l'un des phénomènes les moins prévisibles en météorologie, il est tout de même possible d'appréhender un risque d'occurrence de phénomène violent ou non lors de ce type de dégradation. Comme expliqué précédemment, la Corse était soumise à un flux d'altitude très dynamique couplé à une instabilité marquée dans les basses couches de l'atmosphère et un environnement très cisailé, des conditions favorables à la formation de violents orages pouvant produire d'importantes rafales de vent, de la grêle et d'intenses précipitations.

Si la plupart des modèles de prévisions étaient d'accord sur la survenue d'une dégradation orageuse, il était toutefois difficile d'imaginer une telle intensité jusqu'à la veille au soir sur la Corse comme le montre la modélisation du modèle Arpège datant de 18 heures la veille, envisageant un passage orageux parfois musclé mais rien de véritablement extrême.

Si ce modèle envisageait bien des orages sur la zone ce jeudi, les rafales entrevues restaient très modestes en raison d'une maille trop large ne parvenant pas à bien modéliser les rafales convectives.

Néanmoins, il est important de noter que certains modèles envisageaient bien ce risque de violents orages très venteux dès la mi-journée du mercredi 17 août, ce fut par exemple le cas du modèle Arome développé par Météo-France. La localisation précise des rafales les plus intenses restait en revanche très indéfinie en fonction des réactualisations du modèle avec certains scénarios envisageant une dégradation sévère sur la Corse et d'autres la faisant circuler plus en mer.

Durant toute la journée de mercredi, les différents scénarios de ce modèle (et d'autres) alternaient entre un risque de violentes rafales convectives sur la Corse et une dégradation orageuse localement musclée mais plus classique.

Le risque était donc présent mais se montrait difficile à cerner en raison notamment du placement encore indéfini (et difficile à appréhender même à quelques heures de l'événement) de petites dépressions secondaires.

La Corse se retrouvait donc dans une situation à risque d'orages violents et particulièrement venteux mais pouvait aussi bien rester juste en bordure du plus gros des orages en fonction du placement exact des centres d'action.

Néanmoins, la réactualisation de ce même modèle du tout début de journée de jeudi 18 août 2022 envisageait de nouveau un risque de très puissantes rafales de vent directement sur la Corse et avait même particulièrement bien appréhendé la zone touchée quelques heures plus tard.

supply of warm air, instead prompting it to rise more quickly, thus further fuelling it and causing the storm to intensify.

The boundary between the air cooled by the rain and the warm air rising in the front of the storm is defined as the gust front, which can persist for much longer in this type of situation than in the absence of this high-altitude breeze.

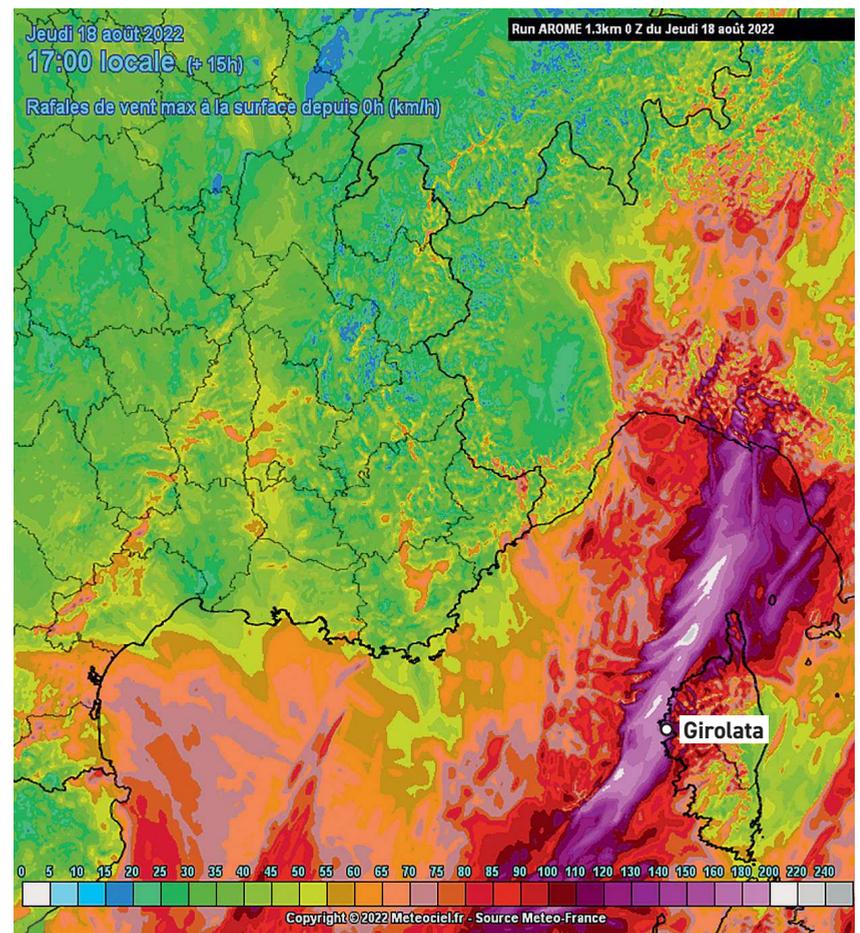
The longer this mechanism persists, the more the cold air will accumulate under the storm and the more powerful the gust front will be. Its intensity may also increase with the presence of a pronounced high-altitude jet stream, as was the case here, the air rushing into the cloud via the downdraft and making the gusts more intense around the area bordering the warm air and the cold air.

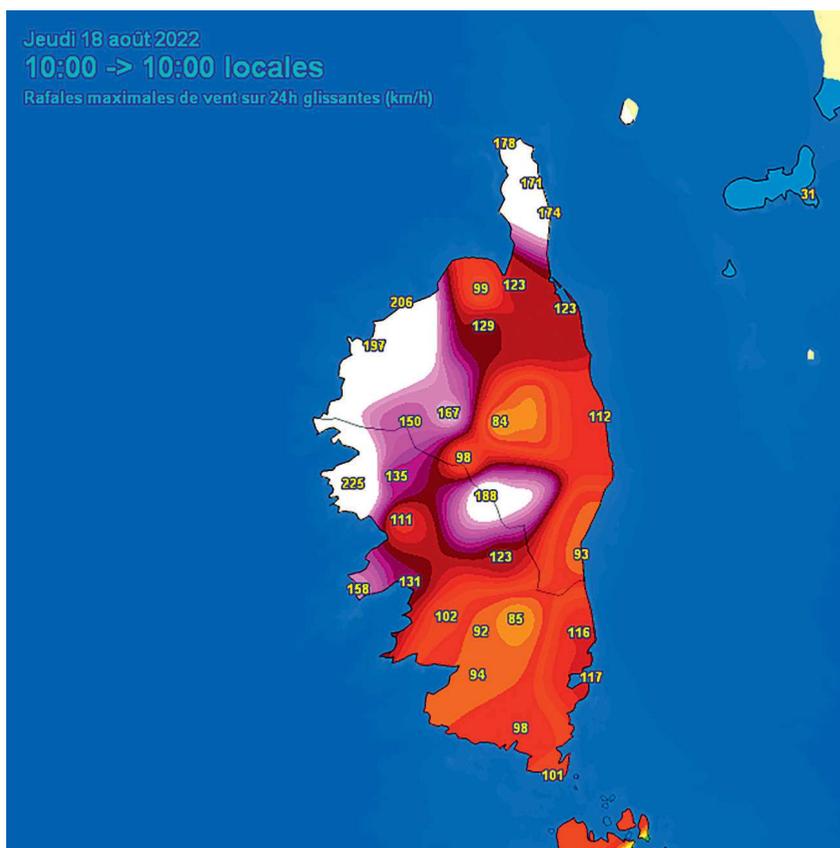
In Corsica then, everything came together in this way to create a severe episode across the island with particularly pronounced instability, conspicuous high-altitude wind (jet stream) and an atmospheric phase that was conducive to these very windy storms. Moreover,

Le modèle Arome de Météo-France, réactualisé toutes les six heures, montre que, le 18 août au matin, il fallait s'attendre à des vents de 150 km/h, voire plus. À Calvi, on a relevé plus de 200 km/h.

Météo-France's Arome model updates every six hours and shows that, on the morning of 18 August, winds of 150 km/hr and more could be expected. In Calvi, in excess of 200 km/hr is recorded.

Capture d'écran Météociel.





Les relevés des rafales de vent vers 10 heures du matin, soit deux heures après le premier impact de l'arcus sur la côte ouest de la Corse, montrent clairement que la partie Girolata-Calvi a été la plus exposée aux vents très violents.

Reports of gusts at around 10:00 hours in the morning, some two hours after the arcus first impacts the west coast of Corsica, clearly show that the Girolata-Calvi sector was most exposed to the very violent winds.

Capture d'écran Météociel.

Une telle modélisation (rafales convectives supérieures à 200 km/h sur le nord-ouest de l'île) appelait donc à une grande vigilance sur le secteur, d'autant plus seulement quelques heures avant le début de la potentielle dégradation.

Cependant, les scénarios indécis depuis la veille et d'autres modèles envisageant une dégradation bien plus classique, le doute restait encore possible sur une dégradation pouvant au final éviter l'île.

Ce doute s'est néanmoins fortement réduit au lever du jour où une imposante ligne orageuse s'avancit progressivement vers la Corse, écartant donc les scénarios faisant passer le plus gros de la dégradation plus au nord de l'île. Avec les paramètres présents dans l'atmosphère, cette ligne orageuse déjà virulente au large avait tout le potentiel de provoquer un passage orageux aussi violent et catastrophique que celui observé le matin du 18 août sur l'île de Beauté.

Par Guillaume Séchet/Meteovilles
Tristan Bergen/Riviera Meteo

the latter's intensity peaked as it made landfall to the north-west of Corsica, enabling the most powerful gusts to be observed on the island. Such wind strengths in this type of storm are virtually unheard of in France, especially measured by official weather stations.

AN UNPREDICTABLE PHENOMENON?

Though storms are among the hardest to predict weather phenomena, it is still possible to perceive whether or not there is a risk of a violent phenomenon occurring during this type of worsening situation. As explained above, Corsica was subject to an extremely dynamic high-altitude wind coupled with pronounced instability in the lower layers of the atmosphere and substantial wind shear in the environment, conditions conducive to the formation of violent storms able to produce significant gusts, hail and intense rainfall.

Though the majority of the forecast models were in agreement about the onset of a deterioration in the thundery conditions, it was hard to imagine such intensity on Corsica until the previous evening, as shown in the modelling of the Arpège model dating from 18:00 hours the day before, which envisages a stormy passage becoming boisterous at times, but nothing really extreme. Though this model envisaged a lot of storms across the area that Thursday, the anticipated gusts remained very modest as a result of too wide a grid-spacing making it impossible to model the convective gusts properly.

Nevertheless, it is important to note that some models did indeed envisage the risk of very windy violent storms from midday on Wednesday 17 August, as was the case for the Arome model for example, which was developed by Météo-France. However, the precise location of the most intense gusts remained very vague according to the model updates, with certain scenarios envisaging serious worsening of the situation on Corsica and others seeing it circulate further offshore.

Throughout the day on Wednesday, the various scenarios of this model (and others) alternated between a risk of violent convective gusts across Corsica and the locally boisterous but more classic deterioration pattern for a storm.

As a result, there was a risk, but it proved hard to pinpoint, particularly due to the still vague positioning of secondary small depressions (and the fact that they were tough to make out, even just hours before the event).

As such, Corsica ended up in a situation where there was a risk of violent and particularly windy storms, but equally it was just as likely that the worst storms would just skirt the edge of the island depending on the exact placement of the centres of activity.

Nevertheless, the updated version of this same model from very early on Thursday 18 August 2022 envisaged a risk of very powerful gusts directly over Corsica and even managed to fairly accurately pinpoint the area which would be affected a few hours later.

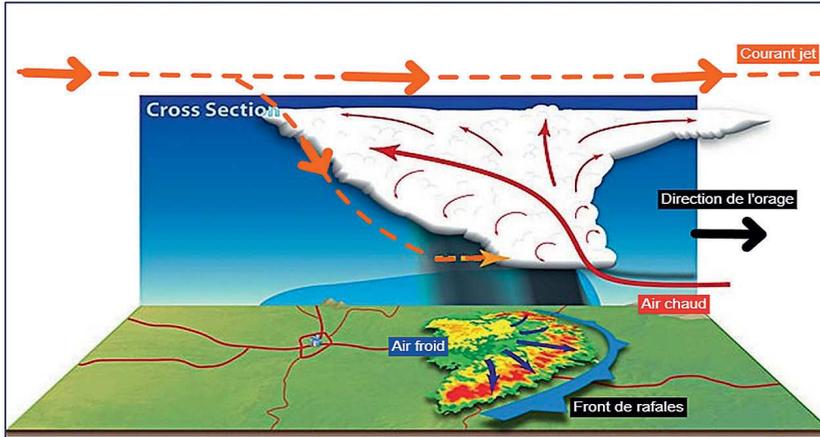
Such modelling (convective gusts in excess of 200 km/hr across the north-west of the island) therefore called for the utmost vigilance across the sector, particularly so just a few hours before the start of the potential worsening of the weather situation.

However, amidst the vague scenarios from the previous day and other models envisaging a much more classic deterioration of the weather, there was still a lingering doubt about whether the island might ultimately avoid this worsening situation.

That said, this doubt lessened considerably by daybreak with an imposing squall line gradually closing on Corsica, ruling out the scenarios which showed the worst of the weather passing further north of the island. With these parameters making up the atmosphere, this already vicious squall line offshore had every chance of causing a stormy passage that was as violent and catastrophic as that observed on the morning of 18 August on the Island of Beauty.

By Guillaume Séchet/Meteovilles
Tristan Bergen/Riviera Meteo

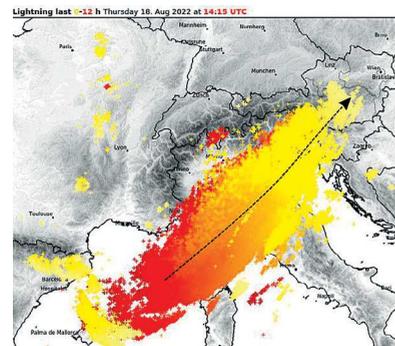
LE MONSTRUEUX DERECHO THE FREAKISH DERECHO



Il faut des contrastes de températures très élevés, un spectre d'action très large et un vent très puissant s'étalant en continu sur la durée pour qualifier un « derecho ». Né vers les Baléares, il a continué son activité jusqu'en Tchéquie.

Very significant differences in temperature, a very wide sphere of activity and a very powerful wind continuously spreading over time indicate a 'derecho'. Forming around the Balearics, it wreaked havoc as far as the Czech Republic.

Illustrations DR.



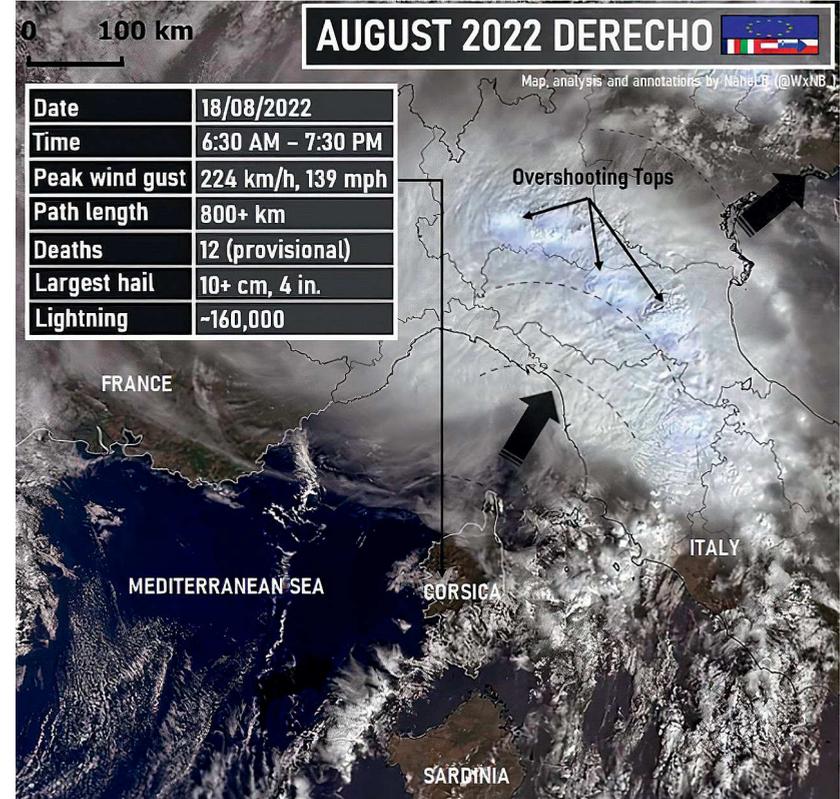
Ce phénomène météorologique est plutôt rare en Europe. Il se classe dans la catégorie des systèmes convectifs de méso-échelle. Les critères qui définissent un derecho sont précis et très restrictifs. C'est pourquoi seuls quelques derechos ou MCS (Mesoscale Convective System) sont enregistrés chaque année dans le monde. Ils répondent aux critères suivants :

- rafales convectives \geq à 90 km/h. Au moins trois rafales \geq à 120 km/h mesurées ou expertisées sur la base de dégâts au sein de la zone couverte par l'épisode (ces trois rafales doivent être séparées d'au moins 64 km les unes des autres)
- [...] zone de vents convectifs s'étendant sur une zone dont le grand axe dépasse 400 km (largeur d'au moins 100 km).
- logique de progression spatio-temporelle clairement identifiable
- pas d'interruption de plus de trois heures entre deux rafales convectives $>$ à 90 km/h

Douze personnes ont été tuées et au moins soixante-dix blessées par ce système orageux qui a pris naissance vers Barcelone dans la nuit du 17 au 18 août 2022 et qui a parcouru plus de 800 km, impactant au total six pays à des degrés assez divers.

C'est la France et l'Autriche qui paient le plus lourd tribut en terme de bilan humain. Cinq décès confirmés en Corse (dont une jeune fille de treize ans), cinq décès également en Autriche, deux morts en Toscane, Italie. Les chutes d'arbres sont les principales causes de décès...

Pour ce qui est de l'activité électrique, en l'espace d'une dizaine d'heures, plus de 160 000 éclairs ont été détectés par le réseau Blitzortung entre la Corse et la Tchéquie avec des densités de foudroiement localement extrêmes. C'est assez considérable pour un seul et unique système orageux.



This weather phenomenon is pretty rare in Europe. It falls into the category of mesoscale convective systems. The criteria which define a derecho are precise and highly limiting. As such, only a few derechos or MCS (Mesoscale Convective System) are recorded each year around the world. They satisfy the following criteria:

- convective gusts \geq 90 km/hr. At least three gusts \geq 120 km/hr measured or assessed on the basis of damage within the area covered by the episode (these three gusts must be at least 64 km apart)
- [...] area of convective winds extending across an area whose major axis exceeds 400 km (and is at least 100 km wide).
- clearly identifiable spatial-temporal progression logic
- no interruption for more than three hours between two convective gusts $>$ 90 km/hr

Twelve people were killed and at least seventy injured by this storm system, which originated around Barcelona on the night of 17 through into 18 August 2022 and covered more than 800 km, affecting six countries in all at varying degrees.

It was France and Austria which paid the heaviest price in terms of the human toll with five confirmed deaths in Corsica (including a thirteen-year-old girl), another five deaths in Austria and two deaths in Tuscany, Italy. Falling trees were the main causes of death...

With regards to electrical activity, in the space of around ten hours, more than 160,000 flashes of lightning were detected by the Blitzortung network between Corsica and the Czech Republic with some extremely dense lightning strikes locally. That's a sizeable tally for a single storm system.

RÉGATER

*par Antoine Sézérat
photos Nico Martinez/52 Super Series*



**52 SUPER
SERIES** 

TOP DÉPART!

Annoncée pour 2021, la venue des 52 Super Series a finalement été reportée en 2023 à cause de la pandémie de Covid 19 qui a bouleversé logistique et agenda. Ces monocoques de régates les plus sophistiqués de leur génération, menés par des armateurs très fortunés et les meilleurs professionnels, font escale à Saint-Tropez du 2 au 6 mai pour la première manche de leur circuit méditerranéen.

Originally announced for 2021, the arrival of the 52 Super Series has finally been rescheduled for 2023 due to the Covid-19 pandemic disrupting both logistics and calendars. Helmed by very wealthy owners and leading professionals, the most sophisticated racing monohulls of their generation will be making a stopover in Saint Tropez from 2 to 6 May for the first leg of their Mediterranean circuit.



Comme dans beaucoup de régates très courtes, sur des supports à armes égales, un départ placé et précis, qui doit être inférieur à la seconde sur la ligne, reste la clé pour espérer atteindre le premier la bouée au vent.

As with many very short races on boats designed for level racing, a placed and precise start timed to within a second on the line is key to standing a chance of being first to the windward mark.



Pour comprendre pourquoi une telle série est devenue le pinacle de la voile régatère, il faut remonter aux années 2000. À Los Angeles, en Californie, le Transpacific Yacht Club organise toutes les années impaires la Transpac, une course allant de Los Angeles à Honolulu-Hawaii. Depuis les années 1970, les stars de la Transpac étaient les ULDB – Ultra Light Displacement Boat –, des 70 pieds étroits, légers – 13 tonnes –, conçus pour les 2 200 milles des alizés du Pacifique. C’était l’époque du « fast is fun » prôné par Bill Lee et ses Santa Cruz 70 dont le plus fameux a été *Merlin*. Le règne des ULDB déclinant au bout de trente ans, le Transpacific Yacht Club lança en 2001 une nouvelle classe, l’ULDB52 qui deviendra Transpac 52 puis TP52, aux formes modernes, deux fois plus léger, capable de planer très tôt, d’aller aussi vite qu’un 70 pieds et d’être utilisé dans d’autres régates et courses au large. Particularité de la classe : l’encadrement des mesures par une « box rule ». Une forme de monotypie où l’architecte peut jouer sur quelques variables de mesures de poids et de dimensions à l’intérieur de limites bien définies, mais

In order to understand how a series like this has won such acclaim in yacht racing circles, you have to go back to the noughties. In every odd-numbered year in Los Angeles, California, the Transpacific Yacht Club organises a race from Los Angeles to Honolulu-Hawaii. In the seventies, the event’s stars were the ULDBs –Ultra Light Displacement Boats –, slender 70-footers weighing just 13 tons –, designed for the 2,200-mile passage through the Pacific trade wind. It was a ‘fast is fun’ age advocated by Bill Lee and his Santa Cruz 70s, the most famous of which was *Merlin*. With the ULDB’s popularity waning some thirty years later, the Transpacific Yacht Club launched a new class in 2001, the ULDB52, which would go on to become the Transpac 52 and then the TP52. Half the weight, with a modern form as quick as a 70-footer and capable of coming up onto the plane very early, it’s suited to both inshore and offshore races. A special feature of the class is that it’s governed by a box rule, making it a one-design of sorts, where the naval architect can play around with certain variables for measuring weight and dimensions within some well-defined limits, albeit with a fairly free rein on the design. It was an immediate hit and a TP52 secured the outright win in the 2003 Transpac.

Sled, barré par Takashi Okura et représentant le New York Yacht Club, a fait carton plein en 2021, remportant le championnat du monde et les 52 Super Series. L'équipage est majoritairement néo-zélandais avec Francesco Bruni, de *Prada*, à la tactique.

Sled, helmed by Takashi Okura and representing the New York Yacht Club, scored full marks in 2021, winning the world championship and the 52 Super Series. The crew is mainly from New Zealand with *Prada's* Francesco Bruni calling tactics.



Couronné en Dragon, Harm Müller-Spreer mène *Platoon* et sa déco décalée au plus sommet depuis plusieurs années. Triple vainqueur du championnat du monde, il collectionne également les places de dauphin dans les 52 Super Series.

Helming *Platoon* with her quirky livery, Dragon champion Harm Müller-Spreer has been at the top of his game for several years. Triple winner of the worlds, he also collects runner-up places in the 52 Super Series.

qui lui permet de s'exprimer sur la forme. Le succès a été immédiat et, dès 2003, un TP52 remporte la Transpac toutes classes.

Au même moment, en Méditerranée, l'Audi MedCup rassemblait une certaine élite de la régates sur des 50' IMS, fragiles et très chers. Une jauge sur le déclin, trop typée, trop complexe à interpréter, qui engendrait une obsolescence rapide des bateaux optimisés pour des règles réinterprétées tous les ans... Les propriétaires vont alors naturellement s'intéresser à cette nouvelle classe, au concept beaucoup plus simple, la « box rule » permettant de concevoir des bateaux très proches en vitesse et adaptés à tous les types d'allures. Et surtout, plus de course à handicap, plus de rating, seul le temps réel compte et le premier

PLUS DE RATING, SEUL LE TEMPS RÉEL COMPTE ET LE PREMIER ARRIVÉ GAGNE.

arrivé gagne. Ceci étant valable pour les courses de la classe 52 Super Series car un TP52 peut courir en IRC avec tout autant de succès.

Dès 2005, vingt-sept bateaux régatent à travers le monde, représentant dix-sept nations. Le roi Juan Carlos d'Espagne avec *Bribon* et le roi Harald de Norvège avec *Fram* se joignent à la classe et remportent déjà des trophées en Méditerranée.

En 2006, Rob Weiland devient le TP52 Class Manager, fonction qu'il occupe

In the Mediterranean meantime, the Audi MedCup gathered together a certain racing elite on fragile and very expensive 50' IMS boats. On the decline, these fairly typical, but overly complicated boats swiftly became obsolescent as they required constant optimisation due to the rules being reinterpreted every year... Owners are naturally intrigued by this new class with its much simpler concept, the box rule making it possible to design boats with very similar speeds and suited to multiple points of sail. Most importantly this translated as handicaps and ratings being replaced by races in elapsed time with the boat taking line honours declared the winner. This was worthwhile for those in the 52 Super Series as a TP52 can just as successfully compete in IRC.

In 2005, twenty-seven boats representing seventeen nations competed on the global race circuit. King Juan Carlos of Spain with *Bribon* and King Harald of Norway with *Fram* joined the class and promptly amassed a haul of Mediterranean trophies.

In 2006, Rob Weiland became TP52 Class Manager, continuing in that essential role today. Maintaining a certain standard in a class with very wealthy owners, with differing interests at times, is no mean feat...

In 2007, the Audi MedCup hosted two spring races in Florida attracting up to twenty-one



Suivant la force du vent et sa régularité, il arrive que l'on observe des processions de ce type au portant. En tactique, la différence se fait alors au près en chassant adonnantes et refus.

Following the strength and steadiness of the wind, there is a tendency for these downwind processions so a tactical advantage is gained upwind, hunting lifts and headers.



Austin Fragomen, pilier de la classe, est le seul à utiliser une barre à roue. Ayant racheté *Azzurra* en 2020, il a réinstallé à bord d'*Interlodge* son système favori. À droite, Ed Baird, multiple champion du monde.

Austin Fragomen, the class mainstay, is alone in using a steering wheel. Having purchased *Azzurra* in 2020, he's reinstalled aboard *Interlodge* his favourite system. Ed Baird, right, multiple world champion.

UN TP52 EST CAPABLE DE S'ENGAGER DANS LA ROLEX SYDNEY-HOBART ET DE LA REMPORTEUR.

Cette image illustre à quel point tenir sa ligne en traquant le centième de nœud est indispensable pour mener la flotte à la première bouée.

This image illustrates how holding your line on the hunt for another hundredth of a knot of speed is key if you are to lead to the first mark.



encore aujourd'hui. Un atout indispensable. Maintenir pendant quinze ans une classe à ce niveau avec des propriétaires très fortunés aux intérêts parfois divergents n'est certainement pas une chose facile...

En 2007, l'Audi MedCup organise deux courses de printemps en Floride, attirant jusqu'à vingt et un compétiteurs. Seize bateaux participent au championnat du monde à Porto Cervo et on recense environ cinquante TP52 courant dans le monde. Remarquablement, ce type de bateau peut être conçu comme une machine très sophistiquée, construite avec une précision extrême, optimisée pour les régates « banane » mais également judicieusement renforcée pour être capable de s'engager dans la Rolex Sydney-Hobart et la remporter comme *Ichi Ban* en 2019.

Après le krach économique de 2008, la classe ralentit son développement, mais apparaît en 2010 le bout-dehors, scellant l'arrêt de mort des spis symétriques avec tangons, héritage de la Transpac. Audi se retire en 2012, les propriétaires

LES PROPRIÉTAIRES PEUVENT MESURER LEURS TALENTS, CONSEILLÉS PAR LES PROS.

historiques de TP52 créent alors les 52 Super Series et internationalisent leur circuit. Une nouvelle version de la jauge est votée avec l'introduction du concept owner/driver conduisant à un classement séparé. Un moyen de contenter les propriétaires qui peuvent mesurer leurs talents conseillés par les pros de la

Quantum Racing, battu par *Sled* en 2021, est revenu en force en gagnant le championnat du monde, ici à Cascais, et s'adjugeant aussi les 52 Super Series. Barré par Doug DeVos, principal actionnaire de la voilerie, son succès tient beaucoup au tacticien superstar Terry Hutchinson.

*Quantum Racing, a bit off the pace in 2021 behind *Sled*, came back strongly, victorious at the world championship here in Cascais and also the 52 Super Series. Helmed by Doug DeVos, the main shareholder of Quantum Sails, its success is heavily influenced by superstar tactician Terry Hutchinson.*

competitors. Sixteen boats participated in the world championship in Porto Cervo and there were around fifty TP52s racing worldwide. These boats can notably be designed as a highly sophisticated machine built with extreme precision and optimised for windward-leeward races, but they can also be skilfully reinforced to compete for victory in the Rolex Sydney-Hobart, like *Ichi Ban* in 2019.

After the 2008 financial crisis, development of the class slowed, but it appeared in 2010 with a bowsprit, sounding the death knell of symmetric spinnakers with a pole that harked back to the Transpac. Audi withdrew in 2012, at which point the historic TP52 owners creating the 52 Super

Series and internationalising their circuit. A new version of the class rule was voted on with the introduction of the owner/driver concept leading to a separate ranking. It was a way to appeal to owners, who were able to pit their talent against the racing pros without "standing under a cold shower ripping up 500-euro notes!"

Paprec a fait son retour à Barcelone en 2022 sur le circuit des 52 Super Series avec un nouveau bateau, le *Spirit of Malouen XI*, l'ex-*Bronenosec*, un plan Botin construit en 2019 chez Longitud Cero. Le dernier TP 52 construit à ce jour!

Paprec made her comeback in Barcelona in 2022 on the 52 Super Series circuit with a new boat, the *Spirit of Malouen XI*, ex-*Bronenosec*, a Botin design built in 2019 at Longitud Cero. The very latest of today's TP 52s!





FAITS ET GESTES

- Il faut environ 3 secondes pour hisser le spi sur un TP52. Un peu moins pour le descendre grâce à un très grand tambour de drisse situé au pied de mât, à l'intérieur, couplé aux trois colonnes de moulins à café, avec une démultiplication fonctionnant comme un pédalier de vélo.
- L'angle de remontée au vent est d'environ 23° grâce à un foc dont le point d'écoute est à 25 centimètres du pied de mât.
- Le poids de l'équipage est limité à 1 130 ou bien 1 220 kilos suivant la force du vent du jour. Ce qui correspond à 14 équipiers en moyenne. Après contrôle, une différence de 5 kilos en plus du poids déclaré à la jauge fait perdre trois places. 10 kilos de plus et le bateau est disqualifié!
- Pas de ballast liquide, ni de quille basculante sur un TP52, le rappel humain est la clé du couple de redressement, donc de la vitesse.
- Website: www.52superseries.com

ACTIONS

- It takes around 3 seconds to hoist the spinnaker on a TP52. It's a little quicker to dump it using a very large halyard drum located inside the mast base and connected to three coffee grinders, with a gear ratio operating like a cycle gear mechanism.
- To windward, the boat's AWA is around 23° thanks to a jib whose clew is 25 centimetres from the mast base.
- The crew weight is limited to 1,130 or 1,220 kilos according to the strength of the wind on the day. This corresponds to an average crew of 14. Upon inspection, if there is a weight difference of over 5 kilos then the boat is relegated three places. An excess of 10 kilos results in disqualification!
- No liquid ballast or canting keel on a TP52, hiking out being key to righting moment and hence speed.
- Website: www.52superseries.com

régate et éviter le syndrome de « chanter sous la douche glacée tout habillé en déchirant des billets de 500 euros »!

En 2015, changement de certaines mesures de la jauge et neuf nouveaux bateaux sont spécialement construits pour le circuit méditerranéen. Trois ans plus tard, neuf autres nouveaux bateaux vont s'adapter aux subtiles modifica-

LE CARBONE HAUT MODULE PERMET DE PRENDRE DES TENSIONS D'ÉTAI SUPÉRIEURES.

tions de la jauge pour profiter de l'avancée des nouvelles caractéristiques du carbone haut module qui permet de prendre des tensions d'étau supérieures à 8 tonnes, la coque ne subissant que 15 millimètres de flexion en longitudinal. Un point capital car l'objectif n°1 est de passer la première bouée au vent en premier donc de pouvoir « tenir sa ligne » en conservant cap et vitesse avec une précision extrême.

Après une année 2020 presque blanche – une seule épreuve en Afrique du Sud avant le confinement général –, le circuit a repris en 2021 instaurant depuis un championnat du monde patronné par Rolex. Après avoir fêté ses vingt ans d'existence, la classe se développe encore, à l'image du premier concurrent thaïlandais qui a participé au circuit en 2022. On se réjouit également du retour de Paprec qui revient en 2023 avec un superbe bateau, le dernier TP52 construit, aux mains de l'équipe de Stéphane Névé qui brille également sur le Wally 107' *Spirit of Malouen X*. ■

In 2015, there was a change to certain class measurements and nine new boats were specially built for the Med circuit. Three years later, another nine new boats would adapt to the subtle modifications to the rule and benefit from advances in the new properties associated with high modulus carbon, which afford forestay tensions in excess of 8 tons, the hull only being subject to 15 millimetres of longitudinal flexion. This is key as the primary objective is to be first around the windward mark, so you need to be able to 'hold your line' whilst maintaining your course and speed with extreme precision.

After a virtually void 2020 – a single event in South Africa prior to the general lockdown –, the circuit got back down to action in 2021 and has since established a world championship sponsored by Rolex. Having celebrated its twentieth anniversary, the class is continuing to develop, as evidenced by the first Thai competitor participating in the circuit in 2022. We're also delighted that Paprec is returning in 2023 with a fantastic boat, the very latest TP52, sailed by Stéphane Névé's team, who also excelled on the Wally 107' *Spirit of Malouen X*. ■

Team Alpha Blue Racing, de Hong Kong, sera le dixième participant aux 52 Super Series à Saint-Tropez. L'équipe a racheté l'ex-Luna Rossa (Botin 2018) et sera composée en partie de vétérans de l'America's Cup.

Team Alpha Blue Racing from Hong Kong will be the tenth participant in the 52 Super Series in Saint Tropez. Racing the ex-Luna Rossa (Botin 2018), the team includes America's Cup veterans.

52 SUPER SERIES						
RÉSULTATS 2022						
Quantum Racing	19	33	44	34	16	146
Phoenix	27	42	25	41	23	158
Platoon	26	40	51	41	18	176
Sled	43.5	44	36	39	26	188.5
Alegre	43	41	52	46	19	201
Provezza	61	54	42	46	19	222
Interlodge	39	71	50	75	32	267
VĀYU	45	54	79	54	38	270
Gladiator	60	73	71	74.5	38	316.5





PORTFOLIO

par Antoine Sézérat

L'ANNÉE BLEU, BLANC, ROUGE

**La star de l'année 2022
a été l'équipe de France de SailGP.
Même s'il n'a pas remporté l'épreuve
à domicile, le bateau français fonce
vers l'exploit en 2023.**

**The star of the year 2022 was
SailGP's French team. Even though
it didn't win the event on home
waters, the French boat
is gearing up for that in 2023.**

**Tout en maîtrise de la vitesse,
la jeune équipe de Quentin
Delapierre sait faire le spectacle.**

*Controlling the speed, Quentin Delapierre's
young team knows how to put on a show.*

Photo Thomas Lovelock/SailGP.





La 69^E ROLEX GIRAGLIA

Dans un souffle, *Magic Carpet*³, de Sir Lindsay Owen Jones, glisse vers la ligne d'arrivée de la 69^e Rolex Giraglia à Gênes pour l'emporter en temps réel après trente-quatre heures de course, vingt minutes devant *Arca SGR*, un vieux maxi australien (Don Jones, 2003) qui l'avait battu de la même valeur l'an passé. Une victoire de plus qui complète un palmarès exceptionnel pour le Wally Cento, un plan Reichel-Pugh âgé de dix ans, conçu comme un «cruiser-racer» et doté d'aménagements confortables.

In a breath, Sir Lindsay Owen Jones' *Magic Carpet*³ slips towards the finish line of the 69th Rolex Giraglia in Genoa to secure victory in elapsed time after thirty-four hours of racing, twenty minutes ahead of *Arca SGR*, an old Australian Maxi (Don Jones, 2003), which had beaten her by the same amount the year before. Another victory to add to the exceptional list of accolades of the Wally Cento, a ten-year-old Reichel-Pugh creation, designed as a cruiser-racer and boasting a comfortable fit-out.

Photo Rolex/Carlo Borlenghi.





SAILGP SAINT-TROPEZ

La sensation du Range Rover France Sail Grand Prix couru à Saint-Tropez pour la deuxième fois a été le record absolu de vitesse établi par l'équipage de Quentin Delapierre sur le F50 dans un mistral puissant: 99,94 km/h avec la petite aile de 28 mètres carrés! Depuis, l'équipage français a accumulé les victoires à Cadix et à Sydney et pointe dans le trio de tête des dix équipes, à un point du Néo-Zed Peter Burling devancé par l'Australien Tom Slingsby. Objectif, rester au sommet pour se battre en finale à San Francisco, avec à la clé un million de dollars!

The big news in the Range Rover France Sail Grand Prix, raced in Saint Tropez for the second time, was the outright speed sailing record set by Quentin Delapierre's F50 crew in a powerful mistral: 99.94 km/hr with a small 28-square metre wing! Since then, the French crew has racked up a series of victories in Cadiz and Sydney and is in the top three of ten teams, one point shy of the New Zealander Peter Burling, who is behind Australian Tom Slingsby. The goal is to remain at the top of the leader board to do battle in the final in San Francisco with a million dollars up for grabs!

Photo Ricardo Pinto/SailGP.





LE TROPHÉE ROLEX

Lors des Voiles de Saint-Tropez, c'est la classe des goélettes qui régatait pour l'enjeu du Trophée Rolex. Des sept participants, c'est *Shenandoah of Sark*, une goélette de 44 mètres à trois mâts, en acier, sur plans Theodore Ernest Ferris et construite en 1902 à New York chez Townsend & Downey, qui l'emporte devant *Orianda* et *Naema*. *Shenandoah*, qui a eu une vie très tourmentée et a changé de propriétaire plus d'une dizaine de fois, fut en 1972 la propriété du baron Bich à qui elle servit de résidence lors de la Coupe de l'America à Newport quand il régatait sur les *France*. La coque bleue de *Shenandoah* devance ici, au vent, *Naema*, puis *Ashanti IV* et *Puritan*.

During Les Voiles de Saint-Tropez, the schooner class competed for the Rolex Trophy. Of the seven contenders, it was *Shenandoah of Sark*, a three-masted 44-metre steel schooner designed by Theodore Ernest Ferris and built in 1902 in New York at Townsend & Downey, which took the win ahead of *Orianda* and *Naema*. *Shenandoah* has led a very turbulent life and in 1972 she became the property of Baron Bich, who lived aboard her during the America's Cup in Newport, when he was racing on the *France* boats. *Shenandoah's* blue hull is ahead here, to windward of *Naema*, *Ashanti IV* and *Puritan*.

Photo Gilles Martin-Raget.

LES VOILES DE SAINT-TROPEZ

Lors de la deuxième semaine des Voiles réservée aux maxis de l'IMA, le plus intrigant des participants a été *Flying Nikka* de Roberto Lacorte, doté d'un rating IRC stratosphérique de 3,831 ! Directement issu du concept des AC 75, le plan Mark Mills ne mesure que 60 pieds mais porte des foils sur des bras articulés similaires à ceux des concurrents de la Coupe. Seule différence, il est muni d'une quille étroite, profonde, ballastée, qui lui permet de rester statiquement au mouillage en sécurité et d'éviter le chavirage en cas de décrochage des foils en navigation. Le manque de vent de la semaine n'a pas permis d'exprimer les valeurs du prototype, mais on le reverra assurément à Saint-Tropez et, avec du mistral, le spectacle sera assuré.

During the second week of Les Voiles, which is reserved for the IMA Maxis, surely the most intriguing participant was Roberto Lacorte's *Flying Nikka* with her stratospheric IRC rating of 3,831! Hailing directly from the AC 75 concept, the Mark Mills design only measures 60-feet in length, but carries foils on articulated arms, akin to those competing in the Cup. The only difference is that she has a slender, deep, ballasted keel, enabling her to remain stable when static and avoid capsize should the foils stall whilst under way. The lack of wind that week meant that the prototype was unable to really show what she was made of, but we're sure to see her in Saint Tropez again, where she's guaranteed to put on a show with a mistral.

Photo Gilles Martin-Raget.





ILS NOUS ONT REJOINTS

par Chloé de Brouwer

Plus de quarante nouveaux membres ont été accueillis dans la famille de la SNST en 2022. Ils vont participer aux multiples et prestigieux événements sportifs, voile et moteur, qui font l'attractivité du Club.

More than forty new members were welcomed into the SNST family in 2022. They'll participate in the multiple prestigious sports events for sail and motor boats, which are part of the Club's appeal.

MARTINE ACHY

parrainée par Olivier Allez et Roger Gibert

EMILIO ALVAREZ

parrainé par Lionel Péan et Pierre Roinson

CHRISTIAN AUDEGUY

parrainé par Stéphane Roder et Vincent Coste

CLAUDE ALEXANDRE BARTH

parrainé par Georges Korhel et Pierre Roinson

ELIE BEAUROY

parrainé par Frédéric Blua et Charlotte Hellman

CAROLE BRETAGNE

parrainée par Thibaut Garnotel et Patrick Dalle Ore

THIERRY CAMINATI

parrainé par Sylvain Bretagne et Thibaut Garnotel

CAMILLE CASTEL

parrainée par Hugh Morrison et Jason Beken

JÉRÉMY COMBE

parrainé par Pierre Roinson et Guy Curnillon

CHRISTOPHE COUTAL

parrainé par Marcel Aubour et Tony Otter

DIDIER DELHAYE

parrainé par Annie Wilhelm et Sophie Valory



ÉRIC DELUME

parrainé par Michel Delsemme et Alain Noulhiane

RENÉ FRANÇOIS DO

parrainé par Michel Pinder et Sylvain Rimbaud



TOM DO

parrainé par Michel Pinder et Jean-Pierre Cappuccio



JANINE DUEZ

parrainée par Françoise Bougeard et Guy Curnillon



PASCAL FAN

parrainé par Thibaut Garnotel et Patrick Dalle Ore

CHRISTIAN FICHET

parrainé par Michel Delsemme et Lionel Michon



NICOLAS FOURNIER

parrainé par François Schettino et Jean-Pierre Cappuccio



BRUNO HASLE

parrainé par Gilles Doyen et Luc Lepage

XAVIER JANOV

parrainé par Gilles Pacaud et Jean-Michel Baratoux

DANIEL KUBITZA

parrainé par Olivier Allez et Roger Gibert



CLARISSE LÉGER

parrainée par Alex Brion et Joël Seckle



CHRISTOPHE LOISON

parrainé par Pierre-Yves Barasc et Jean-Michel Baratoux

ANDREA MALORTIGUE

parrainé par Sandra Manzoni et Jerome Stevens

SÉBASTIEN MAURETTE

parrainé par Jean-Guy Loisel et Daniel Diligenti

JORDAN WILLIAM MORRIS

parrainé par Hugh Morrison et Jason Beken

ALAIN NOULHIANE

parrainé par Pierre Roinson et Georges Korhel

NATALY OUILLON

parrainée par Lionel Péan et Pierre Roinson

DAVID REYMOND

parrainé par Jean-Denis Giraud et Jean-Guy Loisel

MURIEL REYMONDON

parrainée par Guy Curnillon et Denis Martin

ISABELLE ROBIN

parrainée par Annie Wilhelm et Sophie Valory



MARC ROZO

parrainé par Jean-Guy Loisel et Daniel Diligenti

PHILIPPE SAINT ANDRÉ

parrainé par Stéphanie et Christian Lecolle

JEROEN SCHOO

parrainé par Pierre Roinson
et Victor Roinson



VÉRONIQUE SEEVERS

parrainée par Jo Roinson
et Michel Barthel



BRUNO SEGARD

parrainé par Alex Brion
et Joel Seckler



CHRISTOPHE SIMONART

parrainé par
Bastien de Brouwer
et César Chuffart

HERVÉ TAIEB

parrainé par Patrick Dalle Ore
et Jacky Faucogney



GÉRARD TOURNISSOUX

parrainé par Frank Lenoir
et Pierre Roinson

SÉBASTIEN VIAL

parrainé par Thibaut Garnotel
et Sylvain Bretagne



MICHAEL WERDER

parrainé par
Philippe Reymondon
et Guy Curnillon



BERNARD ZWIBEL

parrainé par Philippe Moles
et Michel Pavillon



IL NOUS A QUITTÉS

Membre depuis 1993, Philippe Thienot nous a quittés en mars 2022 à l'âge de 93 ans. Secrétaire Général de notre association de 2002 à 2013, Philippe fut un pilier de la SNST, participant à l'organisation des événements, fidèle aux régates et à toutes les sorties! Philippe était à l'image de notre Club, sérieux dans le travail mais toujours enjoué et heureux de partager cette passion commune avec les autres membres. Nous perdons une fois de plus un ami cher, parti rejoindre d'autres horizons.

A member since 1993, Philippe Thienot passed away in March 2022 at the age of 93. Secretary General of our association from 2002 to 2013, Philippe was a mainstay of the SNST, participating in event organisation and a regular at the regattas and all the outings! Like our Club, Philippe was conscientious in his work, but always cheerful and happy to share this common passion with the other members. We have lost another dear friend, who has ventured forth to other horizons.

LES AVANTAGES DES MEMBRES DE LA SNST THE SNST'S MEMBER BENEFITS

Être membre de la société Nautique offre différents privilèges :

- l'accès au club-house et à sa terrasse
- le bar avec consommations à prix réduits et le café offert le matin
- divers magazines (pêche, voile...) à consulter sur place
- licence FFV ou pêche offerte avec la carte de membre
- apéritif chaque vendredi soir de 18h à 21h
- accueil dans les clubs alliés au YCF et dans de nombreux clubs français et internationaux
- remises promotionnelles chez nos partenaires

Being a member of the Société Nautique comes with various privileges:

- access to the clubhouse and its terrace
- the bar with beverages at reduced rates and free morning coffee
- various magazines (fishing, sailing...) to browse on site
- free FFV licence with a member's card
- an apéritif every Friday evening from 18:00 to 21:00hrs
- a warm welcome in YCF associated clubs and in numerous French and international clubs
- promotional presentations among our partners



Photos SNST.

MEMBRE D'HONNEUR



Membre de la SNST depuis 1988, Georges Le Troquer a été intronisé membre d'honneur lors de l'assemblée générale de la SNST du 23 avril 2022. Georges a participé à de nombreuses régates avec son voilier *Pen Kalet* avant de se consacrer à la navigation de plaisance au moteur et à la pêche.

A member of the SNST since 1988, Georges Le Troquer was inducted as an honorary member during the SNST's general meeting on 23 April 2022. Georges competed in numerous regattas with his sailboat *Pen Kalet* before devoting his time to motor boating and fishing.

RÉSULTATS 2022 DES RÉGATES ORGANISÉES PAR LA SNST



FESTIVAL ARMEN

- Trophée Armen

1^{er} combiné ART-MER-NEIGE :

ELEA - Danièle Vanhove (SR Antibes)

- Challenge René Perrier

1^{er} combiné Art-Voile (avec le classement du jury) :

CACHOU - Guy Curnillon (SNST)

- Challenge André Hermann

1^{er} combiné SKI VOILE :

ELEA - Danièle Vanhove (SR Antibes)

- SKI

1^{er} bateau SKI SLALOM

ELEA avec Enzo et Flavio Sessegolo

- Concours d'art

Vote du public :

IMAGINE - Gérard Marchetti (SNST)

Vote du jury : APHEA IV - Rémi Grasset

- Voile, toutes classes confondues :

CACHOU - Guy Curnillon (SNST)

CLASSEMENT VOILE

OSG

1. MAJOLAN - Christian Le Floch (SNST)

2. L'AUTRE FEMME - Lionel Michon (SNST)

3. LA MICHE - Maggy Kolodiegé (CNSM)

OSP

1. CACHOU - Guy Curnillon (SNST)

2. NUTELLA - Max Laout (CN La Napoule)

3. MIKALA - Serge Ehrhardt (SNST/ICYSR)

OSR

1. SENSATION - Thibaut Garnotel (SNST)

2. ALTAIR - Jean-Marie Bisbal (CNSR)

3. BARADOZ - Xavier Bellouard (YCF)

IRC 2

1. VITO 2 - Jean-François Chevalier (SNST)

2. IMAGINE - Gérard Marchetti (SNST)

3. COULEUR SOLEIL - Bernard Marin (SNST)

IRC 3 et 4

1. EXPRESSO - Guy Claeys (SNST)

2. TEAM CAPTAIN NASON'S - Christelle Renaud (CNSM)

3. ALABRAC 2 - Frédéric Peroche (CN La Napoule)

Les membres de la SNST sont indiqués en rouge.

COUPE DE L'HIPPOCAMPE

1. BEDA - Timothy Sukhotin

2. BOTTA DRITTA - Francesco Vauban

3. VAMOS MI AMOR - Charles de Bourbon des deux Siciles

DAMES DE SAINT-TROPEZ

Groupe classique

1. MARIA GIOVANNA II - Sylvie Godquin (CN Croisette)

2. SAGITTARIUS - Florence Urrutti (SR Antibes)

3. ESPAR II - Géraldine Lemaire (SNST)

Groupe Époque aurique

1. EVA - Charlotte Franquet (SNST)

2. OLYMPIAN - Cécile Poujol (CNTL)

3. TUIGA - Anne Rodelato (YC de MONACO)

Groupe Époque marconi

1. ONE WAVE - Alexia Barrier (CR Antibes)

2. HYGIE - Ulrike Grundt (Yacht Club Überlingen)

3. NAGAINA - Nathalie Berthoz (SNM)

BRAVADES

OSG

1. MIKALA - Serge Ehrhardt

2. BANDIT - César Chuffart

3. XANTUS - Bastien de Brouwer

OSP

1. L'AUTRE FEMME - Lionel Michon (SNST)

2. HILARION - Ghyslaine Panaye (Sainte-Maxime)

3. PONENTAU II - Christian Fauret (SNST)

IRC

1. MACAYA - Marc Pons

2. MIDI VOILES - Michel Delsemme (SNST)

3. BIM 3 - Jérémy Combe (SNST)

AU LARGE DE SAINT-TROPEZ

Classement Temps réel :

Doubles : HBF REFOREST ACTION -

Kito de Pavant-Gwen Gbick (SN Grau-du-Roi)

Solos : SOLENN FOR PURE OCEAN -
Ludovic Gérard (CNTL)

Classement final Temps compensé :

DOUBLES :

1. TELEMAQUE 2 - Sébastien Henri-Victor Bordes-Laridan (SNM)

2. SENSATION 2 - Thibaut Garnotel-Fabien Hauret (SNST)

3. EXPRESSO - Guy Claeys-Aurélien Autric (SNST)

SOLOS :

1. CALLISTO - Arnaud Vuillemin (YC Campoloro)

2. TELEMAQUE 3 - Eric Merlier (YC Embiez)

3. WASABIL - Nicolas Mourard

ÉQUIPAGES :

1. TE HOA NUI - Christophe Charbonnier

2. ARCHITEUTHIS² - Jacques Silve

3. CHAAC - Emmanuel Unguran

ROLEX GIRAGLIA

Arrivée Temps réel Course offshore

1. MAGIC CARPET³ - Sir Lindsay Owen Jones, Wally Cento

2. Arca SGR - Furio Benussi, Don Jones 100'

3. TANGO - Charif Souki, Wally Cento

IRC Toutes classes Course offshore

1. LISA R - Giovanni di Vincenzo, Ker 46

2. ITACENTODUE - Adriano Calvini, FY 61

3. AROBAS - Gérard Logel, IRC 52

IRC Toutes classes Course offshore

1. ANITA - Nicolas Ibanez, J122

2. LADY - Ruiz Mones, Dufour 40

3. RESOLUTE SALMON - Andrea Zaoli, one-tonner

TROPHÉE BAILLI DE SUFFREN

Classique

1. EUGENIA V - Baptiste Garnier

2. ARAMIS - Christian Welter

3. HERMITAGE - Olivier Lamit

Esprit de Tradition :

1. FLORA - Philippe Descorps

2. L'ESPRIT D'ÉQUIPE II - Hervé Saint-Hillaire

3. ECBATANE - Alain Monnier

TROPHÉE ROBERT POURCHET

IRC

1. BIM 3 - Jérémy Combe

2. JARO 7 - Alberto Musso

3. HERMITAGE - Lionel Péan

OSA

1. BOOMERANG - Giovanni Cappello

2. L'AUTRE FEMME - Lionel Michon

3. BANDIT - César Chuffart

OSB

1. TOM TOM ET NANA - Christophe Fogel

2. BLISS - Jean-Claude Bertrand

3. KAIROS - Albert Decombe

VOILES DE SAINT-TROPEZ

1^{er} semaine

Trophée Rolex

1. SHENANDOAH OF SARK - Russell Potter (Ferris, 1902)

2. ORIANDA - Sebastiano Marulli (Dahlstrom, 1937)

3. NAEMA - Florian Franke (Mylne, 2006)

Club 55 Cup

Le 12 MJI FRANCE de François Pailloux

devance le 15 MJI TUIGA

Coupe de la Ville de Saint-Tropez

1. NORTH STAR 2 - Peter Dubens, Cape 31

Groupe Grand Tradition - Trophée Besserat de Bellefon

1. SUMURUN - Hugues Boullenger (Fife, 1914)

2. HALLOWEEN - Inigo Strez (Fife, 1926)

3. MARIELLA - Carlo Falcone (Mylne, 1938)

Epoque Aurique A - Trophée Mercantour Events

1. SCUD ! - Patrizio Bertelli (Herreshoff, 1903)

2. MARGA - Matteo Tacconi (Liljegren, 1910)

3. SPARTAN - Charles Ryan (NY50, Herreshoff, 1913)



Lors des Dames de Saint-Tropez, les Classiques régatent et paradent devant le village, comme aux Voiles.

For the Dames de Saint-Tropez, the Classic yachts race and parade in front of the village, like at Les Voiles.

Photo SNST.

Maxi 4 - Trophée Torpez

1. Saïda - Jürg Schneider
2. Kiwi Magic KZ7 - Johan Petersen
3. French Kiss - Christophe Babule

Vainqueur IMA Mediterranean Maxi Inshore Challenge:

CAPRICORNO - Alessandro Del Bono

Meilleur sociétaire de l'IMA :

LYRA - Terry Hui

Coupe de la Ville de Saint-Tropez :

CANNONBALL - Dario Ferrari

Club 55 Maxi Cup :

MAGIC CARPET³ - Sir Lindsay Owen-Jones

Défis : KIWI MAGIC KZ7 - Johan Petersen

Époque Aurique B - Trophée Byblos

1. LULU - Bernard Manuel (Rabot, 1897)
2. ORIOLE - Juan Carlos Eguigaray (NY 30, Herreshoff, 1905)
3. KISMET - Richard Matthews (Fife, 1898)

Époque Marconi A - Trophée Marshall

1. SKYLARK OF 1937 - Martin Fox (S&S, 1937)
2. COMET - William Woodward-Fisher (S&S, 1946)
3. BLITZEN - Charles Dunston (S&S, 1938)

Époque Marconi B - Trophée SNSM

1. BONA - Vera Mogna, 8 MJI (Baglietto, 1934)
2. ONE WAVE - William Borel, 6 MJI (Camatte, 1948)
3. CARRON II - Angelo Mazzarella, 8 MJI (Fife)

Classique Marconi A - Trophée Torpez

1. **EUGENIA V - Baptiste Garnier (Rhodes, 1968)**
2. IKRA - Hugues Destremau (12 MJI)
3. **HERMITAGE - Lionel Péan (Levi, 1965)**

Classique Marconi B - Trophée Turquoise

1. **ESPAR II - Frédéric Rousseau (Sangermani, 1968)**
2. SAGITTARIUS - Frédéric Lafitte (S&S, 1971)
3. OJALA II - Michele Frova (one-tonner, 1973)

Groupe Invité - Trophée Pierre Basset

1. JAP - Harold Cudmore (Fife, 1897)

2. DAINTY - Peter Nicholson (Westmacott, 1922)

3. **MARIA GIOVANNA II - Jean-Pierre Sauvan (S&S, 1969).**

Modernes

IRC B - Trophée North Sails

1. YAZIGA - Laurent Courbin, First 53
2. BEDOUIN - Linda Goddard, Swan 53
3. NERGY - Jean-François Guillon, Solaris 50

IRC C - Trophée BMW

1. NANOQ - Prince du Danemark, TP52
2. BEAU GESTE - Karl Kwok, TP 52
3. JOLT 3 - Peter Harrison, TP52

IRC D - Trophée Suzuki

1. NORTH STAR 2 - Peter Dubens, Cape 31
2. DOPAMINE - Marc Pajot, Cape 31
3. JOLT 4 - Tilly Harrison, Cape 31

IRC E - Trophée Marines de Cogolin

1. KING OF BLUE BY TELEMAQUE II - Pascal Fan
2. TOPAS - Dr Harald Bruning, Farr 30
3. SPACE JOCKEY - Peter Lezhnin, J 99

IRC F - Trophée Bernard Optique

1. PIPPA - Bernard Giroux, Tofinou 9,5
2. OUTSIDER - Damis Duterte-Vielle, Tofinou 9,5

3. TEAM 42 - Jean-Pierre Mustier, Tofinou 9,5

Trophée SNST (100 % féminin)

MOOGLI - Caroline Petit, Dufour 36

Trophée du Yacht Club de France

SUMURUN - Hugues Boullenger (Fife, 1914)

Défilé des équipages

BELLE AVENTURE (Fife 1929)
«L'aventure c'est l'aventure»

2^e semaine : les Maxis

Maxi 1 - Trophée North Sails

1. SPIRIT OF MALOUEN X - Stéphane Névé
2. PATTOO - Waugh James
3. JASI - Toby Clarke

Maxi 2 - Trophée Galeries Bartoux

1. CANNONBALL - Dario Ferrari
2. NORTH STAR 2 - Peter Dubens
3. **MAGIC CARPET³ - Sir Lindsay Owen Jones**

Maxi 3 - Trophée Besserat de Bellefon

1. LYRA - Terry Hui
2. CAPRICORNO - Alessandro Del Bono
3. LES AMIS - Valter Pizzoli

VOILES D'AUTOMNE

FIRST 31.7

1. SAGAI - Dominique Lexa (SN Moussègues, La Seyne-sur-Mer)
2. SATINDOLL - Pierre Paturle (SR Antibes)
3. PROCYON - Guy Gorzerino (Saint Mandrier)

IRC A

1. **EXPRESSO - Guy Claeys (SNST)**
2. TEAM CAPTAIN NASON'S - Christelle Renaud (Sainte-Maxime)
3. **MACAYA - Marc Pons (SNST)**

IRC B

1. GIVE ME FIVE - Adrien FOLLIN (Sainte-Maxime)
2. **RAVING SWAN - Jérôme Stubler (SNST)**
3. **ALBATOR - Philippe Frantz (SNST)**

OSIRIS A

1. BLISS - Jean-Claude Bertrand (CN La Napoule)
2. ALTAIR - Jean-Marie Bisbal (Saint-Raphaël)
3. **MAJOLAN - Christian Le Floch (SNST)**

OSIRIS B

1. **SENSATION 2 - Thibaut Garnotel (SNST)**
2. XBIE - Jérôme Fournier (Bandol)
3. LA BELUGUE - Fabien Badouric (Bandol)

CALENDRIER 2023

JANVIER

Tous les week-ends : **Challenge Calamar d'Or** SNST Pêche ■
28 et 29 : 1^{re} et 2^e courses du **Challenge Interclubs** (Port-Grimaud) YCIPG ■

FÉVRIER

Tous les week-ends : **Challenge Calamar d'Or** SNST Pêche ■
11 et 12 : 3^e et 4^e courses du **Challenge Interclubs** (Saint-Tropez) SNST ■
24 au 5 mars : **Festival ARMEN** (Saint-Tropez) SNST ■

MARS

Jusqu'au 5 mars : **Festival ARMEN** (Saint-Tropez) SNST ■
12 : Banana's Cup (Saint-Raphaël) CNSR ■
26 : Le Verhugue (Sainte-Maxime) CNSM ■
31 : **Assemblée générale** de la SNST ■

AVRIL

21 au 23 : **Coupe de l'Hippocampe** (Saint-Tropez) SNST ■
23 : Coupe de la Ville (Sainte-Maxime) CNSM ■
29 et 30 : **Les Dames de Saint-Tropez** (voiliers de tradition) SNST ■

MAI

2 au 6 : **TP52 Super Series** (Saint-Tropez) SNST ■
7 et 8 mai : Les 3 Caps (Saint-Raphaël) CNSR ■
13 et 14 : Les 100 Milles (Port-Grimaud) YCIPG ■
14 : **Régate des Bravades** (Saint-Tropez) SNST ■
20 et 21 : 5^e et 6^e courses du **Challenge Interclubs** (Sainte-Maxime) CNSM ■
20 et 21 : **Les Voiles Latines** (Saint-Tropez) SNST/Ville ■
Du 24 au 29 : **Paprec 600 Saint-Tropez** (Saint-Tropez) SNST ■
Du 25 au 29 : **Sortie Club Saint-Tropez n°1** SNST ■

■ : Organisation ou co-organisation (Société Nautique de Saint-Tropez : SNST)

■ : Concours de Pêche de la section moteur de la SNST

■ : Organisation des clubs voisins : Cavalaire : YCC ; Port-Grimaud : YCIPG ;
Sainte-Maxime : CNSM ; Saint-Raphaël : CNSR

Des changements pouvant éventuellement intervenir dans ce calendrier,
les pratiquants voudront bien s'assurer de la validité des dates,
auprès de leur club, tout comme des courses qui pourraient s'ajouter.

JUIN

4 : La Solitaire et double (Sainte-Maxime) CNSM ■
9 au 16 : **Rolex Giraglia** (du 10 au 16 à Saint-Tropez) SNST/YCI ■
10 au 12 : Coupe du Président (Saint-Raphaël) CNSR ■
23 au 2 juillet : **Trophée Bailli de Suffren** MRC/SNST ■
24 et 25 : La Bagaudière (Sainte-Maxime) CNSM ■

JUILLET

Jusqu'au 2 juillet : **Trophée Bailli de Suffren** MRC/SNST ■
3 au 8 : **Croisière tropézienne** (Saint-Tropez/Bandol) SNST ■
8 et 9 : Coupe d'été (Saint-Raphaël) CNSR ■

AOÛT

6 : Beryl Cup (Saint-Raphaël) CNSR ■
19 et 20 : **L'Aoûtienne VSC-Trophée Robert Pourchet** (Saint-Tropez) SNST ■
25 au 27 : **Master Fishing Suzuki Marine** SNST Pêche ■
31 au 3 septembre : **Sortie Club Saint-Tropez** SNST ■

SEPTEMBRE

Jusqu'au 3 : **Sortie Club Saint-Tropez n°2** SNST ■
2 et 3 : Coupe Lesbat (Saint-Raphaël) CNSR ■
9 et 10 : **SailGP France** (Saint-Tropez) SNST ■
29 au 8 octobre : **Les Voiles de Saint-Tropez** SNST ■

OCTOBRE

Jusqu'au 8 octobre : **Les Voiles de Saint-Tropez** SNST ■
1^{er} : **Coupe d'Automne Cannes Saint-Tropez** YCF/SNST ■
14 et 15 : Coupe de la Ville (Saint-Raphaël) CNSR ■
28 et 29 : Trophée Port-Grimaud (Port-Grimaud) YCIPG ■

NOVEMBRE

11 et 12 : **Les Voiles d'Automne** (Saint-Tropez) SNST ■
18 et 19 : 7^e et 8^e courses du **Challenge Interclubs** (Saint-Raphaël) CNSR ■
25 et 26 : **Turlutte d'Or** SNST Pêche ■

DÉCEMBRE

Week-ends : **Turlutte d'Or** SNST Pêche ■
1^{er} : Téléthon (Saint-Tropez) SNST ■
9 : remise des prix du **Challenge Interclubs** (Port-Grimaud) YCIPG ■

LES ÉVÉNEMENTS 2023

par Chloé de Brouwer et Antoine Sézérat, avec Lisa Segura, photos SNST

Les F50 utilisés pour les régates de SailGP demandent une maintenance considérable. Hydraulique, électricité, électronique, mécanique réclament un fonctionnement sans faille. Environ quinze personnes constituent le «shore team» de chaque équipe.

The F50s used for the SailGP races require a lot of maintenance. The hydraulics, electric, electronics and mechanics must work like a dream. Around fifteen people make up the 'shore crew' for each team.

Photo David Gray/SailGP.



LES RÉGATES DE L'ANNÉE

Calamar d'Or - Challenge Interclubs - Festival ArMeN - Coupe de l'Hippocampe - Dames de Saint-Tropez - Régate des Bravades - Paprec 600 Saint-Tropez - Rolex Giraglia (YCI-SNST-YCS-YCF) - Trophée Bailli de Suffren - Croisière tropézienne - L'Aoûtienne - Trophée Pourchet - Master Fishing Suzuki - Sorties Club - SailGP - Les Voiles de Saint-Tropez - Voiles d'Automne - Turlutte d'or.
Attention: seuls les avis de course de chaque épreuve font foi en cas de désaccord (date et contenu en particulier).

Calamar d'Or - Challenge Interclubs - Festival ArMeN - Coupe de l'Hippocampe - Dames de Saint-Tropez - Régate des Bravades - Paprec 600 Saint-Tropez - Rolex Giraglia (YCI-SNST-YCS-YCF) - Trophée Bailli de Suffren - Croisière tropézienne - L'Aoûtienne - Trophée Pourchet - Master Fishing Suzuki - The Club outings - SailGP - Les Voiles de Saint-Tropez - Voiles d'Automne - Turlutte d'or.

Note: only the notice of race of each event prevails in case of disagreement (in particular date and content).



PAPREC, PARTENAIRE TITRE DE LA COURSE DE 600 NAUTIQUES EN MÉDITERRANÉE

En 2023, PAPREC, sponsor de longue date de la voile de compétition devient le partenaire titre de cette belle course au large proposant un parcours unique de 600 Nautiques en Méditerranée. L'épreuve est ainsi rebaptisé « Paprec 600 Saint-Tropez ».

Créé il y a trente ans, paprec est le leader français du recyclage et un acteur majeur européen de la production d'énergie verte.





Yacht Club International
Port Grimaud



Plus on participe aux différents week-ends du Challenge Interclubs, plus on est régulier aux places d'honneur, plus on est récompensé. L'assiduité est donc le facteur clé pour triompher.

The more you participate in the various Challenge Interclubs weekends, the more likely you are to bag the top spots and the greater the rewards.

28 ET 29 JANVIER - 11 ET 12 FÉVRIER - 20 ET 21 MAI - 18 ET 19 NOVEMBRE

CHALLENGE INTERCLUBS

QUATRE CLUBS, QUATRE WEEK-ENDS

Le Challenge Interclubs a été créé dans les années 1990 pour rassembler et faire régater les bateaux des clubs du golfe de Saint-Tropez: le Club Nautique de Saint-Raphaël, l'International Yacht Club de Port-Grimaud, le Club Nautique de Sainte-Maxime et la Société Nautique de Saint-Tropez. Quatre clubs, quatre week-ends, un classement général OSIRIS et IRC sont les ingrédients de ce challenge.

Rappelons qu'il rassemble environ cinquante bateaux sur l'ensemble de l'événement et entre vingt et vingt-cinq bateaux par week-end. Pour gagner, il faut de la régularité et participer à un maximum de courses. Le classement général s'effectue sur le total des huit courses organisées.

The Challenge Interclubs was created in the nineties to get boats from clubs right around the Gulf of Saint-Tropez racing together: the Club Nautique de Saint-Raphaël, the International Yacht Club de Port-Grimaud, the Club Nautique de Sainte-Maxime and the Société Nautique de Saint-Tropez. The challenge involves four clubs, four weekends, one overall OSIRIS and IRC ranking.

It's worth noting that the event gathers together around fifty boats in all and between twenty and twenty-five boats per weekend. To win you need to be consistent and enter as many races as possible. The overall ranking encompasses all eight races run.



DU 24 FÉVRIER AU 5 MARS

FESTIVAL ARMEN

TROIS DISCIPLINES POUR TOUS LES TALENTS

Créé en 1978 par René Perrier, alors président de la SNST, le Festival ArMeN est une manifestation reconnue et prisée par plus de soixante-dix voiliers. **Le nom « ArMeN » est la contraction de ART MER Neige et un clin d'œil au phare breton.** Outre les classements de chaque discipline, Voile, Ski et Art, les concurrents se disputent trois prix avec ferveur : le Challenge André Hermann (meilleur classement combiné ski-voile), le Challenge René Perrier (meilleur classement combiné Art-Voile) et, bien sûr, le Trophée Armen (meilleur classement combiné Art-Ski-Voile). A noter que, pour les voiliers jaugés IRC, cette épreuve est comptabilisée pour le championnat IRC 2023 Méditerranée en équipage.

Les grands principes de ce festival :

- Une exposition d'art à Saint-Tropez durant la semaine du Festival (une œuvre d'art doit être réalisée par un des équipiers du voilier participant, sur un thème défini à l'avance).
- Un premier week-end de régates (OSIRIS, IRC et voiliers de Tradition) si la météo le permet. L'épreuve consiste en un parcours au départ de Saint-Tropez jusqu'au Lavandou avec un retour le lendemain.
- Une épreuve de ski organisée le vendredi à Isola 2000.
- Un deuxième week-end de régates dans le golfe de Saint-Tropez.

Created in 1978 by René Perrier, the then President of the SNST, the Festival ArMeN is an event recognised and relished by over seventy yachts. **The name 'ArMeN' is a contraction of ART MER Neige (art, sea, snow) and a nod to the eponymous Breton lighthouse.** Besides the rankings for Sailing, Skiing and Art, competitors slug it out for three prizes : the Challenge André Hermann (best in skiing-sailing combined), the Challenge René Perrier (best in Art-Sailing combined) and of course the Armen Trophy (best in Art-Skiing-Sailing combined). Of note for IRC yachts, this event counts towards the annual crewed IRC Mediterranean championship.

The core elements of this festival :

- An art exhibition in Saint Tropez during the week-long Festival (a work of art to be created by one of the crew on a participating yacht, the theme outlined in advance).
- A first weekend of races (OSIRIS, IRC and classic yachts), weather permitting. The event follows a course from Saint Tropez to Le Lavandou, with the return leg the following day.
- A skiing event organised on Friday at the Isola 2000 ski resort.
- A second weekend of races in the Gulf of Saint Tropez.



Cela fait quarante-cinq ans que ce festival perdure, mêlant deux week-ends de régates, ski à Isola 2000 et exposition d'art à thème, où l'équipage peut exprimer son talent. La durée d'une semaine permet de s'adapter à tous les plaisirs.

This festival has been running for forty-five years, combining two weekends of races, skiing at Isola 2000 and a themed art exhibition for the crew to express their talent. Lasting a full week, there's something for everyone.



DU 21 AU 23 AVRIL

COUPE DE L'HIPPOCAMPE DES MONOTYPES EXCLUSIFS EN CIRCUIT PRIVÉ



Les Smeralda 888 ne sont plus construits mais ils offrent toujours des performances dignes des meilleurs monotypes actuels. La Coupe de l'Hippocampe à Saint-Tropez fait partie du circuit depuis plus de dix ans.

The Smeralda 888 is no longer in build, but its performance is on a par with today's best one-designs. The Coupe de l'Hippocampe in Saint Tropez has graced the circuit for more than a decade.



Créée en 2006, cette épreuve est réservée, sur invitation, aux voiliers « Smeralda 888 » basés à Monaco qui disputent un challenge méditerranéen sur les plans d'eau de Monaco, Porto Cervo, Elbe et Saint-Tropez. **La participation de grands compétiteurs de voile permet à ces régates d'offrir des joutes de haut niveau.** Elles se déroulent sur trois jours dans le golfe de Saint-Tropez.

Mesurant 8,88 x 2,50 mètres, sur plans Frers et construction Galetti, le Smeralda 888 est mené par quatre à cinq équipiers. Parmi les participants, le fameux *Vamos mi amor* de Charles de Bourbon des Deux-Siciles, *Botta Dritta* d'Adalberto Miani, *Mascalzone Latino* d'Achille Onorato, *Bear Essential* de Ian Ilsey, mais aussi *Ange Transparent*, *Beda*, *Black Star*, *Extravaganza*, *Kzi Modo*, etc.

Created in 2006, this invitation-only event is reserved for 'Smeralda 888' sailboats based in Monaco and competing in a Mediterranean challenge on race zones in Monaco, Porto Cervo, Elba and Saint Tropez. **With some major players participating in these races, top-flight jousting is guaranteed.** They run for three days in the Gulf of Saint Tropez.

Measuring 8.88 x 2.50 metres, the Smeralda 888 Frer-designs, built by Galetti, are sailed by a crew of four to five. The fleet includes Charles de Bourbon des Deux-Siciles' famous *Vamos mi amor*, Adalberto Miani's *Botta Dritta*, Achille Onorato's *Mascalzone Latino*, Ian Ilsey's *Bear Essential*, as well as *Ange Transparent*, *Beda*, *Black Star*, *Extravaganza*, *Kzi Modo*, and so on.



29 ET 30 AVRIL

DAMES DE SAINT-TROPEZ DES CLASSIQUES EXCLUSIVEMENT FÉMININS

Rendez-vous unique en France où les femmes manœuvrent et prennent la barre des plus beaux voiliers de Tradition de Méditerranée, **les Dames de Saint-Tropez sont dorénavant devenues un événement majeur dans le circuit des Classiques.**

Vingt bateaux parmi les plus fameux Tradition sont inscrits avec des équipages presque exclusivement féminins. Ce rendez-vous plein de charme et d'élégance est inscrit au calendrier de l'AFYT, devenant ainsi une régates reconnue du circuit.

Anne Sophie, Argynne III, Belle Aventure, Eugenia V, Eileen, Nin, Serena participent aux Dames pour la première fois. Ils vont affronter les habitués qui ont déjà jusqu'à neuf participations à leur palmarès comme *Espar II, Eva, Maria Giovanna, Nagaina, Ratafia, Lulu, Savannah*, etc. Les autres reviennent après une première expérience, voire deux ou trois comme *Denebola, Tuiga, St Christopher, Sagittarius, One Wave, Hermitage*.

À terre, un programme festif concocté par l'organisation met l'accent sur le cocktail de bienvenue, une soirée des équipages et une remise des prix pleine de bonne humeur, prétexte à tous les déguisements et aux uniformes les plus exotiques et les plus hilarants.

À noter la présence d'Aloïse Retornaz – médaillée olympique en 470 et championne d'Europe avec Camille Lecointre – qui naviguera pendant le week-end.

The only meet of its kind in France where female sailors manoeuvre and helm the most beautiful classic yachts in the Mediterranean, **the Dames de Saint-Tropez has become an absolute must on the Classic circuit.**

Twenty of the most famous Classic boats are raced by an almost exclusively female line-up. This utterly charming and elegant meet forms part of the AFYT's event schedule, making it a firm fixture on the racing circuit.

Anne Sophie, Argynne III, Belle Aventure, Eugenia V, Eileen, Nin and Serena are making their debut at the Dames. They'll be pitted against regulars, which have up to nine participations to their credit, like *Espar II, Eva, Maria Giovanna, Nagaina, Ratafia, Lulu and Savannah*, etc. The others are back for more after a first, second or even third experience, like *Denebola, Tuiga, St Christopher, Sagittarius, One Wave and Hermitage*.

On shore, the festive programme concocted by the organisation puts the emphasis on a welcome cocktail, a crew night and a prize-giving filled with good humour and a pretext for all the most exotic and most hilarious costumes and uniforms.

Aloïse Retornaz – Olympic 470 medallist and European champion with Camille Lecointre – will be a notable entry.



Les Dames de Saint-Tropez ont atteint un rayonnement sans précédent avec des participations de fameux classiques comme le 15 MJI monégasque *Tuiga* et le marseillais *Nagahina* appartenant au président de l'AFYT.

The Dames de Saint-Tropez has enjoyed unprecedented success with the participation of a number of celebrated classic yachts, like the Monacan 15mR *Tuiga* and *Nagahina* from Marseille, owned by the President of the AFYT.



DU 2 AU 6 MAI

52 SUPER SERIES

LA RÉGATE AU COUTEAU



Les gains en performance sur un bord se jouent au mètre près parmi les TP52 des 52 Super Series. On ne peut pas faire plus serré, que ce soit en réglages ou en positionnement. À découvrir pour la première fois à Saint-Tropez au mois de mai.

Any gains in performance on a tack come down to mere metres among the TP52s in the 52 Super Series and the competition could not be closer in terms of trimming or positioning. Don't miss its debut in Saint Tropez in May.

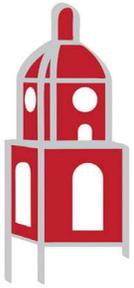
Photos Nico Martinez/
52 Super Series.

Dix équipes devraient être présentes à Saint-Tropez pour entamer la saison des 52 Super Series : *Alegre*, Andy Soriano, GBR. *Gladiator*, Tony Langley, GBR. *Paprec*, Jean-Luc Petithuguenin, FRA. *Phoenix*, Hasso et Tina Plattner, RSA. *Platoon*, Harm Müller-Spreer, GER. *Provezza*, Ergin Imre, TUR. *Quantum Racing*, Doug DeVos, USA. *Sled*, Takashi Okura, USA. *Vāyu*, Tom et Kevin Whitcraft, THA. Et le Team Alpha Blue Racing, HKG.

La flotte est partagée entre les plans de Botin Partners avec des millésimes 2014, 2017, 2018, 2019 et de Judel-Vrolijk avec ceux de 2015 et 2018. Étant une « box rule », la jauge est très encadrée et n'évolue à la marge qu'avec l'accord des propriétaires, le but étant de conserver une flotte homogène en performances, même pour les bateaux les plus anciens comme *Vāyu*. S'il y a un classement spécifique pour les « owners-drivers », le haut du classement général se joue entre professionnels aguerris et multi-couronnés.

Ten teams are due to kick off the 52 Super Series season in Saint Tropez : *Alegre*, Andy Soriano, GBR. *Gladiator*, Tony Langley, GBR. *Paprec*, Jean-Luc Petithuguenin, FRA. *Phoenix*, Hasso and Tina Plattner, RSA. *Platoon*, Harm Müller-Spreer, GER. *Provezza*, Ergin Imre, TUR. *Quantum Racing*, Doug DeVos, USA. *Sled*, Takashi Okura, USA. *Vāyu*, Tom and Kevin Whitcraft, THA. And Team Alpha Blue Racing, HKG.

The fleet comprises 2014, 2017, 2018 and 2019 Botin Partners designs and 2015 and 2018 Judel-Vrolijk designs. Governed by a box rule, the measurement is tightly controlled, only slight amendments being made with the owners' consent to retain a uniform fleet in terms of performance, even for the most senior boats like *Vāyu*. Though there is a special 'owner-driver' ranking, the top of the leader board is usually the playground of seasoned and medalled professionals.



14 MAI

RÉGATE DES BRAVADES

EN SOUVENIR D'UNE BATAILLE ÉPIQUE

À l'occasion de la traditionnelle Bravade de Saint-Tropez, rappelons que cette manifestation célèbre le souvenir d'une bataille gagnée au XV^e siècle ayant permis de préserver la ville de l'envahisseur espagnol. La Société Nautique prend en charge l'organisation de la « régates des Bravades » afin de contribuer aux activités locales. **Ouverte à tous les bateaux, elle reste l'épreuve des Tropéziens.**

Comme toutes les régates organisées par la Société Nautique de Saint-Tropez, la clôture et l'annonce des résultats demeurent un moment de réjouissances et de festivités. C'est l'occasion de lever le verre de l'amitié en présence des élus de Saint-Tropez.

The traditional Bravade de Saint-Tropez is an event which commemorates a battle won in the 15th century that saved the town from a Spanish invader. The Société Nautique runs the 'Régate des Bravades' to contribute to the town's local activities. **Open to all boats, it remains a locals' event.**

Like all the regattas organised by the Société Nautique de Saint-Tropez, the closing ceremony and the announcing of the results remains a joyous festive occasion and the ideal moment to raise a glass of friendship in the presence of Saint Tropez' officials.



C'est LA régates de la bonne humeur par excellence, organisée à l'initiative de la ville. Une façon pour les membres de la SNST de s'associer à la Bravade tropézienne et de célébrer cinq siècles d'histoire.

This has to be THE most good-humoured regatta hosted on the town's initiative and it's the perfect way for the SNST's members to celebrate five centuries of history.



DU 24 AU 29 MAI

PAPEREC 600 SAINT-TROPEZ

UNE COURSE OFFSHORE POUR AMATEURS AVERTIS

Nommée auparavant « Au large de Saint-Tropez », cette course au large pour équipages accueille les solitaires depuis 2015 et les doubles depuis 2016 avec un choix de parcours de 400 ou 600 nautiques.

En 2023, Paprec devient le partenaire titre de cette belle course au large renommée « Paprec 600 Saint-Tropez » proposant un parcours unique de 600 nautiques en Méditerranée.

Ouverte aux voiliers jaugés en IRC, en équipage, double et solo, la Paprec 600 Saint-Tropez possède la particularité d'avoir un parcours à double sens suivant la météo du moment. Le sens de rotation sera choisi par l'organisateur en fonction des conditions météorologiques lors du briefing de Georges Korhel, le Directeur de Course. Le parcours pourra être raccourci et modifié avant ou pendant l'épreuve.

La Paprec 600 est une belle épreuve pour les professionnels et amateurs de course au large pouvant être courue sur tous types de supports (IMOCA, Class40, Figaro) en vue d'autres grandes classiques comme le Vendée Globe, la Transquadra, le Figaro, la Route du Rhum, la Transat Jacques Vabre, etc.

À noter que la Paprec 600 compte pour le Championnat Méditerranée Offshore IRC et devient une épreuve sélective pour les Transats de la Class40.

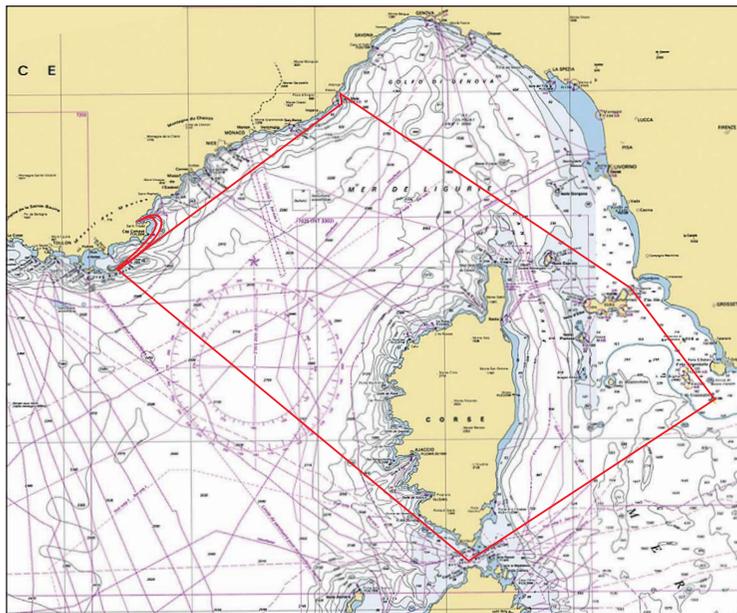
Originally named 'Au large de Saint-Tropez', this offshore race has featured solo sailors since 2015 and double-handed crews since 2016, with course choices spanning 400 or 600 nautical miles.

In 2023, with Paprec becoming title partner of this fantastic offshore race, the renamed 'Paprec 600 Saint-Tropez' now offers a single 600-mile Mediterranean course.

Open to IRC yachts sailed double-handed or singlehanded, the Paprec 600 Saint-Tropez has the distinctive feature of a two-way course option, with the direction of travel being decided by the organiser according to the weather conditions and announced at the pre-race briefing by Race Director, Georges Korhel. The course may be reduced and modified before or during the event.

The Paprec 600 is a great event for offshore racing professionals and amateurs, and it can be raced on all types of boats (IMOCA, Class40, Figaro), to help train for other major classics like the Vendée Globe, Transquadra, Solitaire du Figaro, Route du Rhum, Transat Jacques Vabre, etc.

The Paprec 600 counts towards the IRC Offshore Mediterranean Championship making it a selective event for the Class40 transatlantic races.



Le parcours de la Paprec 600 peut être couru dans les deux sens suivant la météo du moment : Saint-Tropez, île du Levant à bâbord, bouches de Bonifacio, île de Giannutri, île d'Elbe, île Gallinara, île du Levant à tribord, arrivée à Saint-Tropez.

The Paprec 600 course can be run in both directions according to the weather at the time: Saint Tropez, Levant Island to port, the Strait of Bonifacio, Isola di Giannutri, the islands of Elba, Gallinara and Levant to starboard, finish in Saint Tropez.



DU 10 AU 16 JUIN

ROLEX GIRAGLIA

1953-2023: DÉJÀ SOIXANTE-DIX ANS DE SUCCÈS

La victoire de la grande course en 2022 en IRC a récompensé *Lisa R*, le Ker 46 de Giovanni di Vincenzo alors que *Magic Carpet*³, le Wally Cento de Sir Lindsay Owen Jones, a gagné en temps réel quelques minutes devant *ARCA SGR*, l'ex-*Skandia*, qui avait devancé *Magic Carpet*³ en 2021!

La Giraglia a été créée dans un café parisien en 1952 par trois passionnés de voile, René Levainville, Franco Gavagnin et Beppe Croce. Sous la bannière du Yacht Club Italiano, leur idée était de réunir par une course hauturière fraternelle des participants de deux pays ennemis pendant la Seconde Guerre mondiale.

Lisa R, Giovanni di Vincenzo's Ker 46, was IRC champion in this major race in 2022, whilst *Magic Carpet*³, Sir Lindsay Owen Jones' Wally Cento took victory in elapsed time, just minutes ahead of *ARCA SGR*, ex-*Skandia*, which finished ahead of *Magic Carpet*³ in 2021!

The Giraglia was created in a Parisian bistro in 1952 by three yachting enthusiasts, René Levainville, Franco Gavagnin and Beppe Croce. Under the banner of the Yacht Club Italiano, the plan was to re-establish a bond between the participants of two enemy countries during WWII in a friendly offshore race.

Depuis quelques années, les concurrents entre 45 et 50 pieds sauvent très bien leur rating et s'imposent souvent d'une année sur l'autre.

For a number of years, competing boats between 45 and 50-feet have redeemed their rating very well and often excelled.

L'arrivée à Gênes se déroule en général dans un zéphyr mourant à la nuit tombée. Et *Magic Carpet*³ n'a jamais aussi bien porté le nom de « tapis volant »!

The finish in Genoa generally takes place in a dying zephyr as it's getting dark. A chance for *Magic Carpet*³ to live up to her name!

S'il y a de la brise, les inshore donnent lieu à des régates très serrées et les maxis font le spectacle à admirer depuis la digue!

If it's breezy, the inshore races give rise to some hotly contested matches and the Maxis put on quite the show for those on land.

Photos Rolex/Studio Borlenghi.



En 1997, Rolex associe son nom à l'épreuve et, depuis 2002, la Société Nautique de Saint-Tropez accueille l'organisation de la course à Saint-Tropez qui inclut dorénavant trois journées de régates inshore avant la grande course. Depuis 2012, le record de l'épreuve est détenu par *Esimit Europa* en 14 heures 56 minutes et 16 secondes. Organisée par le Yacht Club Italiano et la Société Nautique de Saint-Tropez, la Rolex Giraglia est ainsi devenue au fil des années la plus ancienne course-croisière de la Méditerranée et la plus courue au monde après la Rolex Sydney-Hobart, réunissant plus de 200 bateaux de dix nationalités différentes.

Le programme : une course de ralliement partant de Sanremo le vendredi soir à minuit et une arrivée le samedi à Saint-Tropez. Trois jours de régates sur des parcours côtiers de 35 milles maximum dans la baie de Saint-Tropez (coefficient 1). Une course au large de 243 milles (coefficient 2) partant de Saint-Tropez en virant l'îlot de la Giraglia et une arrivée à Gênes. La Rolex Giraglia fait partie du championnat de l'IMA ainsi que du Swan Mediterranean Trophy.

In 1997, Rolex added its name to the event and, since 2002, the Société Nautique de Saint-Tropez has been organising the race in Saint Tropez, together with three days of inshore races prior to the main event. Since 2012, the event record (14 hours 56 minutes and 16 seconds) has been in the hands of *Esimit Europa*. Over the years the Rolex Giraglia has become the oldest cruiser class race in the Mediterranean, boasting the world's second longest entry list after the Rolex Sydney-Hobart with more than 200 boats from 10 different nations.

The programme : a race setting sail from Sanremo at midnight on Friday evening and finishing in Saint Tropez on Saturday. Three days of coastal races of a maximum of 35 miles in the bay of Saint Tropez (coefficient 1). A 243-mile offshore race (coefficient 2) setting out from Saint Tropez, going around the islet of Giraglia, with a finish in Genoa. The Rolex Giraglia forms part of the IMA championship, as well as the Swan Mediterranean Trophy.

RÉGATE SOUS L'AUTORITÉ SPORTIVE ET TECHNIQUE DE LA SOCIÉTÉ NAUTIQUE DE SAINT-TROPEZ



DU 23 JUIN AU 2 JUILLET

XXII^E TROPHÉE BAILLI DE SUFFREN

LA BATAILLE DE GONDELOUR

Seule course au large de Méditerranée pour les voiliers classiques et d'Esprit de Tradition, elle est ouverte aux voiliers modernes depuis 2017. Comme chaque année, elle se dispute avec un parcours encore renouvelé entre Saint-Tropez et Malte, avec une escale à Bonifacio en Corse («la Route des Maures», environ 170 milles). Puis cap vers Trapani en Sicile («la Bataille de Gondelour», 250 milles) et enfin Malte («la Route des Chevaliers», 165 milles), un itinéraire où chaque port d'accueil offre des visites culturelles et des dîners et réceptions pour les Capitaines et équipages Corsaires du Bailli de Suffren.

La xxii^e édition 2023 fêtera les onze ans du jumelage entre les Ports de Saint-Tropez et Birgu-Vittoriosa à Malte. Lionel Péan, président de Marenostrom, vainqueur de la Course autour du monde en équipage, la Whitbread, à bord de *L'Esprit d'Équipe* en 1986, est à la barre du Trophée Bailli de Suffren depuis 2018, «course de gentlemen» où la compétition doit rester amicale entre des bateaux d'exception. L'événement est placé sous l'égide de la FFVoile, du CIM, du YCF, de l'AFYT, de l'UNCL et du RMYC.

The only offshore regatta in the Mediterranean for classic and Spirit of Tradition yachts, it has been open to modern sailboats since 2017. Every year, its course is renewed between Saint Tropez and Malta, with a stopover in Bonifacio in Corsica (the 'Route des Maures' around 170 miles), then Trapani in Sicily (the 'Bataille de Gondelour' 250 miles) and finally Malta (the 'Route des Chevaliers' 165 miles). The itinerary sees each host venue put on cultural tours, dinners and receptions for the Corsair Captains and crews of the Bailli de Suffren, perhaps France's greatest naval officer of the 18th century.

The 22nd edition in 2023 will celebrate the eleven-year twinning between the Ports of Saint Tropez and Birgu-Vittoriosa in Malta. Lionel Péan, President of Marenostrom, and winner of the Whitbread crewed round the world race aboard *L'Esprit d'Équipe* in 1986, has run the 'gentlemen's race', the Bailli de Suffren Trophy, since 2018, with the emphasis on a friendly competition between exceptional boats. The event is backed by the FFVoile, the CIM, the YCF, the AFYT, the UNCL and the RMYC.



Le Bailli de Suffren reste une des seules course-croisière de Méditerranée dédiée plus particulièrement aux classiques et Esprit de tradition. Et perpétue la grande Histoire des chevaliers de Malte.

The Bailli de Suffren is one of the only Mediterranean races for the cruiser class dedicated to classic and Spirit of tradition yachts and perpetuating the long history of the Knights of Malta.

Photos DR.

DU 3 AU 8 JUILLET

LA CROISIÈRE TROPÉZIENNE

ENTRAÎNER LES SOCIÉTAIRES VERS LA CROISIÈRE



En 2022, la Croisière tropézienne a emmené les participants en Corse et en particulier à Calvi. Une navigation en groupe permettant aux plus hésitants de découvrir la croisière hauturière.

With 2022's Croisière Tropézienne making for Calvi in Corsica, this group venture means that even the club's more hesitant members get a chance to sample the delights of offshore cruising.

Sur une idée de Philippe Moles est née la Croisière tropézienne, une croisière originale d'une semaine réservée aux membres de la SNST ayant une place de port à Saint-Tropez. **Son menu repose sur le principe de l'échange de places de port avec les bateaux membres d'autres clubs de Méditerranée.** Après les échanges durant deux années avec le Yacht Club de Bandol, Calvi en Corse a été la nouvelle destination de 2022. Pour 2023, la décision est à prendre.

Cette navigation est émaillée d'animations de toutes sortes aux escales, l'occasion de faire connaissance avec les membres d'autres clubs.

The Croisière Tropézienne was created by Philippe Moles, its format being a unique week-long cruise for SNST members with a berth in the port of Saint Tropez. **It features an exchange of port berths with boats from other Mediterranean clubs.** Following two years of exchanges with the Yacht Club de Bandol, Calvi in Corsica was the new destination in 2022 and the 2023 venue is yet to be decided.

The exchange stopovers are packed with entertainment of all kinds, which is the perfect way to get to know the members of other clubs.



19 ET 20 AOÛT

L'AOÛTIENNE VSC-TROPHÉE ROBERT POURCHET

PARTAGE FAMILIAL ET BONNE HUMEUR



Au mois d'août, la Société Nautique organisait traditionnellement la régata «L'Aoûtienne». Il y a une vingtaine d'années, le Trophée Pourchet s'est monté en parallèle conformément aux souhaits de Robert Pourchet, membre de la Société Nautique de Saint-Tropez et maroquinier de son état: un événement autour d'un week-end limité à 30 bateaux invités. Le rassemblement commençait par une paella familiale le samedi midi avant d'aller tirer quelques bords dans le golfe, permettant d'établir un classement sur deux jours. Une remise des prix conviviale clôturait la manifestation, chaque participant, vainqueur ou pas, repartant avec un prix souvenir.

Renommée L'Aoûtienne-Trophée Robert Pourchet, cette régata de la mi-août est ainsi l'occasion de se retrouver et de naviguer en famille.

Depuis 2020, grâce à la participation des enfants et petits-enfants de Robert Pourchet (société VSC), l'événement perdure avec deux jours de régata, le traditionnel repas des équipages le samedi soir et la remise des prix festive.



Every August, the Société Nautique has traditionally organised a regatta. Formed twenty or so years ago, the Trophée Pourchet was set up in line with the wishes of one Robert Pourchet, a member of the Société Nautique de Saint-Tropez and a leatherworker by trade. Spanning a weekend, the event invited just 30 boats to take part. The gathering kicked off with a family paella on Saturday lunchtime, before a few tacks around the gulf to establish a two-day ranking. A social affair, the prize-giving rounds off the event, with every entry leaving with a souvenir prize.

Renamed L'Aoûtienne-Trophée Robert Pourchet, this regatta in mid-August is an opportunity to get together and sail with family.

Since 2020, thanks to the participation of Robert Pourchet's children and grandchildren (VSC company), the two-day race format has continued, with the traditional crew dinner on Saturday evening and a festive prize-giving.

Le Trophée Pourchet perpétue depuis plus de vingt ans une régata disputée au mois d'août, ce qui reste inédit dans le calendrier. Sans enjeu sportif, c'est encore une activité familiale basée sur le partage et la convivialité.

Contested every August for over 20 years, the Trophée Pourchet is an original event. With no competitive stakes, it's still a family-based activity, with sharing and conviviality taking centre stage.



DU 25 AU 29 MAI ET DU 31 AOÛT AU 3 SEPTEMBRE

LES SORTIES CLUB

LES BONS MOMENTS PARTAGÉS



Les sorties Club de la SNST sont clairement une façon de naviguer sans contraintes et surtout de partager à la fois de bons moments au restaurant et la découverte des escales.

The SNST's Club outings are a way to sail with no holds barred, focused on sharing good times at restaurants and exploring stopovers.

Réunissant plus d'une trentaine de bateaux, les sorties Club sont une institution à la SNST. Après une navigation de concert au départ de Saint-Tropez, bateaux à voiles et à moteur se rassemblent dans les ports de Bandol et Porquerolles pour un long week-end de loisirs sur place.

Chaque sortie Club est réservée aux bateaux dont le propriétaire est membre de la Société Nautique de Saint-Tropez. Ses invités sont les bienvenus.

En 2023, la première sortie Club du 25 au 29 mai devrait se dérouler vers Bandol et la seconde à Porquerolles fin août début septembre. Une belle occasion de se retrouver entre membres et en famille et de partager de bons moments de convivialité.

Grouping together over thirty boats, the Club outings are an institution at the SNST. Setting sail from Saint Tropez together, sailboats and motorboats gather in the ports of Bandol and Porquerolles for a long weekend of recreation on the island.

Every Club outing is reserved for boats belonging to members of the Société Nautique de Saint-Tropez. Their guests are welcome.

In 2023, the first Club outing from 25 to 29 May will be to Bandol and the second to Porquerolles in late August, early September. The perfect opportunity for members and their families to enjoy a wonderful social get-together.

9 ET 10 SEPTEMBRE

SAILGP

SAILGP

À FOND DERRIÈRE QUENTIN !

Pour sa troisième saison et également pour la troisième fois à Saint-Tropez, le circuit SailGP gagne en intensité. Le niveau de compétition n'a jamais été aussi élevé et Jimmy Spithill, Tom Slingsby, Peter Burling et Ben Ainslie, pour ne citer que les multi couronnés parmi les neuf compétiteurs, ont dorénavant un adversaire exceptionnel avec l'équipage français mené par Quentin Delapierre. **En moins d'un an, il a réussi à gagner deux Grands Prix : Cadix et surtout Sydney, avec trois victoires de manche consécutives. Inédit !**

Les Français, troisièmes au classement à un point de Peter Burling avant la grande finale de San Francisco, peuvent rêver au prix de 1 million de dollars avant d'entrer en scène pour l'America's Cup.

Transformé en stade nautique, le plan d'eau du golfe sillonné par les neuf catamarans pourra être admiré depuis le môle Jean Réveille et sur des écrans géants en ville.

À terre, derrière la SNST et l'aire de carénage du nouveau port, une grande partie du parking sera dédiée à la manutention des fragiles F50 et à de gigantesques tentes offrant l'abri à toute l'assistance technique nécessaire (les abordages aux conséquences graves sont une réalité). Deux grues de 90 tonnes, capables de sortir de l'eau à distance les F50, seront placées à demeure sur le parking pour les manipulations quotidiennes des bateaux.



Les neuf catas F50 vont encore faire le spectacle à Saint-Tropez. Venez soutenir le bateau français et sa stratège Amélie Riou. Remplaçante sur le bateau américain à Saint-Tropez en 2022, elle gagne le Grand Prix et, dans l'équipe de Quentin à Sydney en 2023, elle remporte l'épreuve !

The nine F50 cats will once again put on a show in Saint Tropez. Come along and support the French boat and her strategist Amélie Riou. A replacement on the U.S. boat in 2022, she won the Grand Prix, and in Quentin's team in Sydney in 2023, she won the event !

Photos John Buckle/SailGP.



For its third season and also its third time in Saint Tropez, the SailGP circuit has become increasingly intense. The standard of competition has never been higher and heavy hitters like Jimmy Spithill, Tom Slingsby, Peter Burling and Ben Ainslie, on the nine competing boats, now have to contend with an exceptional adversary in the French crew led by Quentin Delapierre. **In less than a year, it has managed to win two Grands Prix: Cadiz and above all Sydney, with three race wins in a row. Unprecedented!** Third in the ranking, one point shy of Peter Burling prior to the grand finale in San Francisco, the French could still win the million-dollar jackpot prior to entering the America's Cup arena.

With the Gulf transformed into a nautical stadium, the race zone for the nine cats can be admired from the Jean Réveille jetty and the town's giant screens.

On shore, behind the SNST and the careening area of the new port, a large section of the car park will be devoted to handling the fragile F50s, with gigantic marquees providing shelter for any necessary technical assistance (serious collisions are a reality). Two 90-ton hoists are able to haul the F50s out remotely and will be permanently in position for day-to-day handling.



DU 29 SEPTEMBRE AU 8 OCTOBRE

LES VOILES DE SAINT-TROPEZ

UN PARFUM DE NIOULARGUE

Selon l'effet domino, quand vous bougez une pièce, vous entraînez toutes les autres. C'est un peu ce qui est advenu au format des Voiles de Saint-Tropez. Il a fallu que le Boat Show de Cannes recule ses dates habituelles pour que les Royales soient entraînées dans le mouvement qui a impacté finalement les dates des Voiles, auparavant étalées sur deux semaines. À noter que, comme pour la Rolex Giraglia et le SailGP, le Village est déplacé sur le môle Jean Réveille.

Impossible d'accueillir dans le port les voiliers aussi tard, la saison d'hivernage des bateaux débutant avant le 15 octobre et, en même temps, d'autres événements terrestres liés au village demandaient une logistique incompatible avec des milliers d'équipages encore sur site. **Bref, une sorte de retour aux sources s'imposait : concentration et mixité de la flotte, régates sur dix jours et spectacle permanent.** Il y a quarante ans, c'était le format proposé par la Nioulargue où l'on naviguait le week-end !

« C'est le challenge que nous avons relevé en proposant un nouveau format sur dix jours pour cette 25^e édition, qui renoue avec les piliers de la Nioulargue où

In the domino theory, when you move one piece, all the others are affected. Such has been the fate of the format for Les Voiles de Saint-Tropez. Indeed, the Cannes Boat Show had to shift its usual dates, so the Régates Royales were caught up in the movement, which in turn impacted the dates of Les Voiles, which previously spanned two weeks. As is the case for the Rolex Giraglia and SailGP, the Village has been moved to the Jean Réveille jetty.

Accommodating the sailboats in port so late in the season is impossible as wintering of the boats begins before 15 October, and other land-based events associated with the village are simply incompatible with thousands of crews still on site. **Time then to go back to the event's roots: concentration and blending of the fleet, ten days of racing and a permanent spectacle.** Such was the format offered by the Nioulargue forty years ago, with sailing at the weekend !

“This is the challenge we've set ourselves by offering a new ten-day format for this 25th edition, reviving the Nioulargue tradition where the Maxis race first. Our philosophy hasn't changed: organising the finest races for the most beautiful boats on our magnificent stretch of water, with a cracking atmosphere on land.” In essence, the Maxis will be welcomed on Friday 29 September with training on Saturday and the first races on Sunday 1 October. On Monday, the Modern yachts will enter the arena and the Classic yachts on Tuesday, when everyone's out on the water. The Club 55 Cup for the Maxis will be on Wednesday and the Classic yachts on Thursday whilst the Maxis race. On Friday it's racing for everyone with the Maxis' prize-giving in the evening. The Classic yachts will race on Saturday with their prize-giving on Sunday 8 October.

“We're very happy to open the show this year, concludes Benoit de Froimont, President of the IMA. Les Voiles is a magical and unique blend of Classic and Modern yachts in an enchanting setting. The IMA and the organisers have been working for many years to make this event one of the most important Maxi Yacht gatherings in the world. Les Voiles de Saint-Tropez is also the final round of the IMA Mediterranean Inshore Challenge, one of the most prestigious trophies in the Maxi circuit. 2023 will be the second edition of the IMA Club 55 Cup which will be held during the Lay Day, the quintessence of the festive and sharing spirit of the event.”

Rien ne change pour les Classiques qui ne voient pas leur agenda modifié par le nouveau format de la « semaine de dix jours ». Les départs se feront toujours devant la tour du Portalet et le Village sur le môle servira le spectacle.

No change for the Classic yachts, which can stick to their usual agenda for the event's new 'ten-day-week' format. Race starts will still run in front of the Portalet tower and the Village on the jetty will be quite the grandstand.

Photo Gilles Martin-Raget.



les Maxis régataient en ouverture, explique le président Pierre Roinson. Notre philosophie n'a pas changé: mettre en place les plus belles régates pour les plus beaux bateaux sur notre magnifique plan d'eau, avec la meilleure ambiance à terre. » Concrètement, l'accueil des Maxis se fera le vendredi 29 septembre avec entraînement le samedi et premières régates le dimanche 1^{er} octobre. Le lundi, les Modernes rentreront en lice et les Classiques le mardi. Donc, tout le monde sur l'eau ! Mercredi, Club 55 Cup pour les Maxis et jeudi pour les Classiques avec régates pour les Maxis. Le vendredi, tout le monde court avec remise des prix des Maxis le soir. Samedi, régates des Classiques et remise des prix le dimanche 8 octobre.

« Nous sommes très heureux d'ouvrir le spectacle cette année, conclut Benoît de Froidmont, le président de l'IMA. Les Voiles, c'est un mélange magique et unique de voiliers classiques et de voiliers modernes. Avec les organisateurs, nous œuvrons depuis de nombreuses années pour faire de cet événement l'un des plus importants rassemblements de Maxi Yachts dans le monde. Les Voiles de Saint-Tropez, c'est aussi la dernière manche de l'IMA Mediterranean Inshore Challenge, l'un des trophées les plus prestigieux dans le circuit des Maxis. Et 2023 sera la seconde édition de l'IMA Club 55 Cup qui se tiendra durant le Lay Day, quintessence de l'esprit de fête et de partage de l'événement. »



Le président (à droite) s'est bien amusé à bord de France. En 2023, les 12 MJI seront aux Voiles en grand nombre. Les Maxis et les Wally, ci-dessous, devront partager le quai avec les Grand Tradition.

The President (right) relished France. In 2023, the 12mRs will be out in force at Les Voiles. Above, the Maxis and Wallys will share the dock with the Grand Tradition yachts.

Photos Gilles Martin-Raget.



HIGHFIELD
France



SPORT 900



HIGHFIELD FRANCE - HF FRANCE
Actipôle Ouest - La Flotterie | 85170 Le Poiré sur Vie
contact@highfieldfrance.fr - [highfieldfrance.fr](https://www.highfieldfrance.fr)

PARTENAIRE
OFFICIEL





Collecteur de microplastiques

Aspiration des microparticules plastiques
présentes dans les lacs, mers et rivières

Disponible sur les moteurs DF115 & DF140B

Depuis 2020, Suzuki a diminué de 23 tonnes
ses déchets plastiques dans son process industriel.

Depuis 2010, près de 150 000 employés
ont participé aux campagnes de nettoyage
de littoraux organisées par la marque



L'ODYSSÉE BLEUE
DE STÉPHANE MIFSUD
DEPUIS 2015



FONDATION TARA OCÉAN
DEPUIS 2015



CENTRE TERRE
DEPUIS 2010



www.suzukimarine.fr

DÉCOUVRIR

par Antoine Sézérat
photos SNST



MASTER FISHING SUZUKI

VIVE LA COHABITATION!

Mêler semi-rigides et cabin-cruisers dans un concours de pêche «no kill» au large de Saint-Tropez, tel est le principe du Master Fishing Suzuki dont la première édition a été un vrai succès. Rapidité, polyvalence et budget ont de quoi séduire les futurs adeptes des coques ouvertes pour pratiquer aussi la pêche au large.

Combining RIBs and cabin cruisers in a 'no kill' catch and release fishing competition off Saint Tropez, such is the principle behind the Master Fishing Suzuki, whose debut edition proved highly successful. Speed, versatility and budget are sure to inspire future fans of open boats to go offshore fishing too.

Ce concours de pêche, qui s'est déroulé pour la première fois en octobre 2022 au large de Saint-Tropez bouscule un peu les genres. D'une certaine façon, le Master Fishing Suzuki vient élargir la pratique de la section Pêche au large tout en laissant au Varathon une future place dans le calendrier. Pendant les Voiles, puis au Nautic de Paris, une rencontre thématique avec Suzuki Marine, partenaire de la Société Nautique, a donné naissance à un nouveau concept appliqué à cette journée de pêche qui a ravi les organisateurs. Patrick Dalle Ore et Jérôme Piegts, respectivement vice-président de la section moteur et secrétaire général de la Nautique, nous racontent l'événement.

« Cette pêche est basée sur le principe du "no kill", on ne conserve pas le poisson, on le relâche après mesure et identification par photo, explique Jérôme Piegts. Les poissons concernés (que l'on pêche avec des hameçons sans arillons) sont les thons, les coryphènes, les espadons, etc. Des études ont été faites par le Centre scientifique de biologie marine de Monaco montrant que le taux de mortalité après avoir relâché le poisson est très faible. » Le Varathon rassemblait entre six et huit bateaux, « cette fois nous étions dix-sept, poursuit Patrick Dalle Ore. Suzuki, qui met l'accent de sa communication sur la préservation de l'environnement (leurs

Les dix-sept équipages du Master Fishing Suzuki étaient venus de tous horizons, les semi-rigides étant facilement transportables d'un département à l'autre. À noter les Juniors, présents en nombre et récompensés par un prix spécial, remporté par Léo Fournier de la SNST.

The seventeen crews competing in the Master Fishing Suzuki came from all walks of life, RIBs being easy to transport from one department to the next. The Juniors were particularly well represented, with Léo Fournier from the SNST being awarded a special prize.



Deux générations se croisent. Si le cabin-cruiser offre des possibilités autres que la pêche, le semi-rigide permet de traquer le poisson sportivement à la journée.

Two generations cross tacks. Whilst the cabin cruiser is multipurpose, the RIB is great for day-long sports fishing.

This fishing competition, run for the first time in October 2022 offshore of Saint Tropez, certainly shook things up a bit. In a way, the Master Fishing Suzuki steps up the practice of offshore fishing at the club, whilst leaving the Varathon a future slot in the event schedule. During Les Voiles, then again at the Nautic Paris boat show, a themed seminar with Suzuki Marine, partner to the Société Nautique, gave rise to a new concept for this special day of fishing, which greatly appealed to the organisers. Patrick Dalle Ore and Jérôme Piegts, respectively Vice-President of the motor boat section and Secretary General of the Nautique, tell us about the event.

“This fishing is based on the ‘no kill’ principle. We don’t keep the fish, we measure and weigh it, do the photo identification and then release it, explains Jérôme Piegts. The fish in question (caught using barbless hooks) are tuna, dolphinfish, swordfish, etc. Studies have been carried out by the Monaco Scientific Centre for Marine Biology showing that the mortality rate after releasing the fish is very low.” The Varathon gathered together between six and eight boats, “whereas in 2022 there were seventeen boats, continues Patrick Dalle Ore. Suzuki, whose communication focuses on the preservation of the



L'espace de circulation, la protection des personnes et les rangements divers jouent en faveur du cabin-cruiser, capable d'affronter une météo difficile.

Boasting ample space, protection for passengers and a wealth of stowage, the cabin cruiser also copes with difficult weather.

Coque ouverte et offrant une protection minimale, le semi-rigide demande un engagement certain pour affronter le large à plusieurs dizaines de milles des côtes.

An open boat offering minimal protection, a RIB requires a certain commitment if you're heading several dozen miles offshore.



moteurs sont équipés de filtre à microplastiques pour le circuit de refroidissement et permettent donc de mesurer la concentration de ces déchets lors des sorties en mer) adhère avec enthousiasme au “no kill”. »

Le grand changement du concours a surtout été l'engagement des semi-rigides équipés de moteurs Suzuki venant compléter la flotte de cabin-cruisers des membres de la Nautique. « La flotte de semi-rigides a été amenée par Suzuki qui a convaincu sa clientèle régionale adepte de la pêche de participer au concours, explique Patrick, ils sont venus des Alpes-Maritimes, du Var mais aussi des Bouches-du-Rhône. Il existe une frontière physique au niveau de Toulon entre ceux vers Marseille qui conservent le poisson (dans les quotas permis: 1,10 m et 30 kg, le poisson qui doit être bagué, le nombre de bagues étant limité par club – 5 à 6 pour la SNST, pour vingt bateaux déclarés; le quota atteint, la pêche n'est plus autorisée) et ceux vers Nice qui les relâchent!

« Remonter le poisson, le mesurer et le relâcher permet aussi de le baguer pour suivre son parcours s'il se fait reprendre. Dans notre secteur, Monaco et Beaulieu pratiquent le “no kill” mais le Master Suzuki ambitionne un plus grand nombre de participants. »

Le concours se déroule dans une zone bien définie, en dehors de Natura 2000, ce qui correspond à un carré de 60 x 60 nautiques à plus de 6 milles de la côte. Il

environment (their engine cooling systems are equipped with a microplastics filter, making it possible to measure the concentration of this waste on their trips out of sea), is very supportive of the 'no kill' concept.

The major change in the competition has revolved around the involvement of RIBs powered by Suzuki engines to flesh out the fleet of cabin cruisers owned by the Nautique's members. “The fleet of RIBs was brought in by Suzuki, who convinced its local clientele who are keen fishing fans to take part in the competition, explains Patrick. They came from the Alpes-Maritimes, the Var, as well as the Bouches-du-Rhône departments. There's a physical barrier at Toulon between those around Nice who release the fish and those around Marseille who keep the fish (within the permitted quotas: 1.10 m and 30 kg, the fish require tagging, the number of tags being limited per club – 5 to 6 for the SNST, for every twenty boats participating. Once the quota is reached, no more fishing is permitted).

Catching the fish, measuring it and releasing it also makes it possible to tag it and follow its progress if it gets caught again. In our sector, Monaco and Beaulieu adhere to a 'no kill' system, but the Master Suzuki is aiming for more participants.”

The competition takes place in a well-defined area, outside Natura 2000, which corresponds to a square measuring 60 x 60 nautical miles, over 6 miles off the coast.

n'est d'ailleurs pas nécessaire d'aller loin pour trouver le poisson. D'une année sur l'autre, celui-ci se rapproche de la côte, probablement à cause des quotas qui limitent les prises et de la pollution qui diminue.

Semi-rigides et cabin-cruisers sont des concepts totalement opposés. L'un hérite d'une tradition frôlant le siècle, l'autre est une évolution hybride entre un pneumatique de loisirs et une coque ouverte sportive. Et le bilan énergie accroît les différences. «Équipés de 2 x 300 ch diesel, les lourds cabin-cruisers font face

LE SEMI-RIGIDE VA ATTEINDRE LA ZONE DE PÊCHE BEAUCOUP PLUS RAPIDEMENT.

à des semi-rigides équipés d'un 300 ch – 4 temps – essence, voire de 2 x 150 ch. Pour ne citer que les montages les plus courants, poursuit Patrick. En partant le matin à 6 heures et en rentrant vers 16 heures, ce qui était la durée du concours, le cabin-cruiser a consommé 300 l de gasoil. En terme de navigation, il a navigué entre une et deux heures à 15 nœuds vers le lieu de pêche, ensuite six à sept heures de traîne à 9 nœuds, ce qui correspond à 65 milles parcourus en moyenne. Le semi-rigide va atteindre la zone de pêche beaucoup plus rapidement, donc le temps sur distance est favorable. Sur zone, la technique de pêche est différente, il ne traîne

Moreover, you don't have to go far to find fish. With every passing year, the latter is getting closer to the coast, likely as a result of reduced pollution and quotas limiting the catches.

RIBs and cabin cruisers could not be more different. The one stems from nearly a century-old tradition, the other is a hybrid development that combines a recreational inflatable boat and an open sports boat. The energy performance creates more differences. "Equipped with 2 x 300 hp diesel engines, weighty cabin cruisers are up against RIBs equipped with one 4-stroke 300 hp petrol engine, or 2 x 150 hp engines, and that's just the latest assemblies, continues Patrick. Setting off at 06:00 in the morning and returning at around 16:00 hours, or the duration of the course, the cabin cruiser consumed 300 l of diesel. In terms of the sea passage, it took one to two hours at 15 knots to get to the fishing ground, followed by six to seven hours of trolling at 9 knots, which equates to a 65-mile journey on average. The RIB will reach

the fishing ground much faster, so the time in relation to distance is favourable. On site, the fishing technique is different too. Rather than trolling, surface casts are made into a bait ball. Even though there may be a little trolling, the consumption remains very favourable with 150 l of petrol consumed on average."

Both fuels are similarly priced today (late January!) too. In terms of comfort, a launch with a laid deck, a galley, heads compartment and bunks, really has the upper hand, plus it's not solely intended for fishing... "You can move around the boat easily, continues Patrick, and the high position of the flybridge makes it possible to see more than you

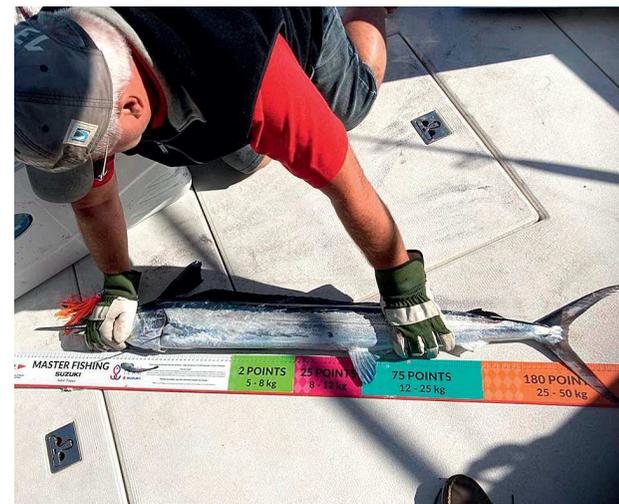


Pêcher du bord n'est pas une image quand on pratique à partir d'un semi-rigide. La proximité de l'eau est bien adaptée à la pratique du «no-kill».

Fishing from a RIB opens up a range of possibilities. The proximity to the water is well-suited to the 'no-kill' philosophy.

Économiquement, du point de vue du budget carburant, un cabin-cruiser d'une certaine taille demeure désavantagé par rapport à un hors-bord essence, comme le Suzuki.

In terms of fuel costs, a cabin cruiser of a certain size is not as economical as a petrol outboard like the Suzuki.



Cette image montre qu'il est facile d'accoupler les bateaux par beau temps, facilitant les échanges d'informations et les photos des prises sur les lieux de pêche.

This image shows how easy it is for boats to raft up in fine weather, facilitating exchanges of information and photos of the catches at the fishing spots.

La mesure des prises et leur conformité au règlement est un domaine qui reste à améliorer car le poisson demeure un être vivant fragile. En amont du concours, des formations appropriées sont à l'étude.

The processes for measuring catches and checking compliance need improving as fish are a fragile living being. Prior to the competition, appropriate training is being considered.

pas, il pratique le lancer dans la chasse (masse de poissons en chasse). Même s'il peut pratiquer un peu la traîne, le bilan consommation reste très favorable avec 150 l d'essence consommés en moyenne».

Et les deux carburants sont aujourd'hui presque au même prix (fin janvier!) Côté confort, la vedette pontée, avec cuisine, sanitaires, couchages, prend largement le dessus, surtout qu'elle n'est pas destinée à l'usage unique de la pêche, en l'occurrence une journée par an pour le concours... «*On se déplace facilement à bord, continue Patrick, et la position élevée du "fly" permet de voir ce que le semi-rigide ne peut pas au ras de l'eau. Celui-ci demande une approche plus sportive, et demande un certain engagement par mer formée. En outre, la*

LA FLOTTE ÉTAIT COMPOSÉE DE CHAQUE TYPE DE BATEAU À PART ÉGALE.

pratique de la pêche a également besoin d'une facilité de circulation autour de la nacelle de pilotage, donc impose un matériel rangé et peu important.» On notera que le prochain Master Suzuki se déroulera fin août, où les conditions estivales de chaleur prédominent.

L'investissement entre les deux formules est assez équivalent si l'on se base sur la valeur d'un cabin-cruiser de 38 pieds déjà âgé (le cas pour les unités de la Nautique) vs un semi-rigide neuf dont le, ou les moteurs, représentent la moitié du prix d'achat du bateau. Et l'occasion de celui-ci prospère sur un marché assez tendu...

«*L'idée du Master Fishing Suzuki n'est pas de changer complètement de support, poursuit Jérôme, Suzuki adhère à notre formule du "no kill" mais il n'a jamais*

can from RIB level on the water. The latter requires a sportier approach and a certain commitment in heavy seas. In addition, the practice of fishing requires a cockpit that is easy to get around, so any gear must be stowed and not take up too much space." The next Masters Suzuki will be held in the summery climes of late August.

The investment required for the two craft is fairly similar if we base our figures on the value of a 38-foot cabin cruiser that is already old (as is the case for the Nautique's fleet) vs a new RIB, whose engines cost half the price of the boat. Interestingly, the second-hand market for the latter is thriving in a fairly stringent market...

"The idea behind the Master Fishing Suzuki is not about completely switching craft, continues Jérôme, Suzuki adheres to our 'no kill' formula, but it was never about eliminating our members' traditional cabin cruisers from the competition. This is evidenced by the fact that there was a very even split amongst the fleet, with every type of boat well represented."

Patrick adds: "We've set the bar fairly high in terms of organisation by being excellent hosts for the competitors and offering some great prizes, and the welcome dinner was particularly memorable. For

next year, we hope to welcome a few more competitors, though not at an exponential rate as you have to consider port berths at the height of the summer. It's important to educate people about each of the processes for measuring and releasing the fish. You don't necessarily haul the fish aboard, methodically reoxygenating it, etc. Alongside the fishing competition, I also insist on getting rid of any pollution we see. Every participant collects all the waste they find out at sea and there's plenty of it! Buoys, plastic, lines... We awarded two special prizes last year, one from the SNST, the other from Suzuki. We have also set up an annual competition open to all the members of the Nautique, rewarding the person who has picked up the most detritus on the surface of the ocean whilst out on the water." ■

été question d'éliminer du concours les cabin-cruisers traditionnels appartenant à nos membres. La preuve, la flotte était composée de chaque genre à part égale, avec une légitimité indiscutable pour chaque type de bateau.» Et Patrick d'ajouter : « Nous avons mis la barre assez haut en terme d'organisation, en recevant très bien les concurrents avec de belles dotations et le dîner d'accueil est resté dans les mémoires. Pour l'an prochain, nous espérons accueillir un peu plus de concurrents, sans être exponentiel car il faut penser aux places de port en plein été. Il faut aussi faire de la pédagogie plus efficace pour expliquer à chacun le processus de mesure et de relâchement du poisson. Le monter à bord? Pas forcément. Réoxygéner le poisson avec méthode, etc. J'insiste aussi sur le concours parallèle à la pêche qui est celui de la dépollution. Chaque participant ramasse tous les déchets qu'il trouve à la surface, et il y en a! Bouées, plastiques, cordages, nous avons remis deux prix spécifiques, un offert par la SNST, l'autre par Suzuki. D'ailleurs, nous avons instauré un concours annuel, ouvert à tous les membres de la Nautique, récompensant celui qui, en navigation, a ramassé le plus de détritrus à la surface de la mer.» ■



À la SNST, la majorité des participants du Master Fishing Suzuki utilise des cabin-cruisers appréciés aussi pour la croisière en Méditerranée. Mais pour les concours de pêche, les choix peuvent évoluer!

At the SNST, the majority of Master Fishing Suzuki entries use boats that double up as Mediterranean cruisers. For fishing competitions though, there are multiple options!

L'accueil des concurrents, la journée de pêche et la généreuse remise des prix ont été plébiscités par tous. Suzuki Marine a apprécié l'organisation mise en place par la SNST et une nouvelle édition est bien sûr programmée pour 2023.

The hospitality provided to competitors, the day's fishing and generous prize-giving proved very popular. Suzuki Marine valued the SNST's organisation and another edition is naturally lined up for 2023.





Dernière régata de l'année à la SNST, les Voiles d'Automne voient les équipages enfiler souvent les polaires et autres cirés, ce qui est plutôt rare à Saint-Tropez.

The last regatta of the year at the SNST, the Voiles d'Automne are a rare opportunity to see crews donning fleeces and foulies in Saint Tropez.



11 ET 12 NOVEMBRE

VOILES D'AUTOMNE SORTEZ COUVERTS!

Les régates des Voiles d'Automne sont constituées uniquement de parcours banane disputés dans le golfe en face de Saint-Tropez. **Organisée sur un week-end, cette compétition de type « entraînement d'hiver » demande des équipages particulièrement aguerris aux manœuvres, surtout dans la brise.** En effet, elle a lieu vers la mi-novembre, période où les conditions météo ne sont pas toujours clémentes. Les catégories se répartissent en IRC et Osiris (ex-HN) et ont rassemblé l'an dernier 300 équipiers sur 62 voiliers, dont le championnat des First 31.7.

The Voiles d'Automne regatta comprises windward-leeward races in the Gulf of Saint Tropez. **Organised over a weekend, the 'winter training' format of this competition requires crews hardened to manoeuvring, especially in breezy conditions.** Indeed, it is held around mid-November, a period when weather conditions aren't always that kind. Categories are split between IRC and Osiris (ex-HN) and last year gathered together up to 300 crew on 62 sailboats, including the First 31.7 championship.

WEEK-ENDS DE JANVIER ET FÉVRIER

LE CALAMAR D'OR

Le principe: quatre week-ends de deux manches, une le samedi et une le dimanche. La pêche au calamar débute une heure avant le coucher de soleil et se termine une heure après la tombée de la nuit. Le calamar se pêche à la traîne ou à l'arrêt mais avec l'indispensable, l'incontournable « turlutte », un leurre en forme de petit poisson chargé de pointes sans arpillons. Après chaque sortie, les participants pèsent leurs pêches et annoncent les résultats du jour à la Société Nautique de Saint-Tropez. Pour chaque participant, c'est la meilleure prise du week-end qui est retenue. Celui qui, au bout des quatre week-ends, cumule le plus de points remporte le Calamar d'Or. Le prix est symbolique, il n'a aucune autre valeur que celle des bons moments passés... Les anecdotes et les records ne manquent pas!

The principle: four weekends of two rounds, one on the Saturday and one on the Sunday. Fishing for calamari begins one hour before sunset and concludes one hour after nightfall. You can go trolling or jigging for calamari, but the prerequisite for both fishing methods is the 'jig', a small fish-shaped lure with barbs attached. After each session, participants weigh their catches and announce the day's results to the Société Nautique de Saint-Tropez. The best catch of the weekend for each participant is selected and the person who racks up the most points after four weekends wins the Calamar d'Or. The prize is symbolic, its only value being as a souvenir of wonderful shared moments... Anecdotes and records are guaranteed!



WEEK-ENDS DE NOVEMBRE ET DÉCEMBRE

LA TURLUTTE D'OR

Certes, le nom de l'épreuve en fera rire plus d'un mais sachez que la « turlutte » est un leurre artificiel spécialement conçu pour attraper le calamar. Actuellement, les modèles utilisés clonent un poisson muni de plumes. **L'épreuve est identique à celle du Calamar d'Or**, à la seule différence qu'elle se déroule à la fin de l'année (novembre et décembre) et en six week-ends.

The event name, which translates as 'golden jig' relates to an artificial lure called a 'turlutte' or jig, specially designed to catch calamari. Current models are clones of fish adorned with feathery tentacles. **The event is identical to the Calamar d'Or**, except that it takes place at the end of the year (November and December) and spans six weekends.

GALERIES
BARTOUX



LORENZO QUINN

IN SAINT-TROPEZ

JUNE - NOVEMBER 2023

MONUMENTAL EXHIBITION

GALERIES BARTOUX

15 Traverse du Marbrier, Saint-Tropez
st-tropez@galleries-bartoux.com



T H E N E W

i7



DÉCOUVRIR



100% ÉLECTRIQUE

Consommation d'énergie électrique de la BMW i7 : 18,4 – 19,6 kWh/100 km. Autonomie en mode électrique : 591 - 625 km. Autonomie en mode électrique en ville : 642 - 696 km. Depuis le 1er septembre 2018, les véhicules légers neufs sont réceptionnés en Europe sur la base de la procédure d'essai harmonisée pour les véhicules légers (WLTP), procédure d'essai permettant de mesurer la consommation de carburant et les émissions de CO₂, plus réaliste que la procédure NEDC précédemment utilisée. BMW France, S.A. au capital de 2 805 000 € - 722 000 965 RCS Versailles - 5 rue des Hérons, 78180 Montigny-le-Bretonneux.

Pensez à covoiturer. #SeDéplacerMoinsPolluer