



The Tall Ships' Race 2005 à Cherbourg-Octeville



**Dossier de presse
14 juillet 2005**

Sommaire

P3 Les différents gréements

P4 Les différentes classes de voiliers

P5 Les fiches des classes A

**P32 Les fiches techniques
des classes B, C et D**

p 33 à 37 : Les classes B

p 38 à 44 : Les classes C

p 45 : Les Pen Duick en formation groupée

p 46 à 50 : Les classes D

Quelques notions sur les gréements...

Trois-mâts barque



Le trois-mâts barque comprend deux mâts équipés de voiles carrées : le mât de misaine à l'avant et le grand mât (au milieu). Le mât d'artimon (à l'arrière) porte seulement une brigantine à corne (aussi appelée voile d'artimon) et un flèche. L'**Alexander Von Humboldt** sur notre photo en est un exemple. Il sera à Cherbourg-Octeville avec d'autres trois-mâts barque comme le Sagrès II, le Mircea, l'Eagle ou encore le Tarangini...

Trois-mâts carré

Le trois-mâts carré a, comme son nom l'indique, trois mâts équipés de voiles carrées. Le mât d'artimon à l'arrière conserve en plus une brigantine à corne. Le **Christian Radich** (en photo) fait partie de cette catégorie ainsi que le Mir et le Dar Mlodziezy.



Trois-mâts goélette



Il se distingue par un seul mât gréé en voiles carrées (le mât de misaine à l'avant), avec des voiles d'étai entre celui-ci et le grand mât. Les deux autres sont équipées de voiles auriques. Un type de gréement souvent utilisé par les Terre-Neuvas car il nécessite un équipage moins nombreux que les autres trois-mâts (pour les réductions de voilure, la montée dans les mâts est réduite au seul mât de misaine). Pour les trois-mâts goélettes à Cherbourg-Octeville, le Pogoria, le Kaliakra, le Dewaruci, le Shabab Oman ou encore l'Eendracht.

Goélette franche, goélette à hunier

Les goélettes franche ou les goélettes à huniers sont généralement équipées de deux mâts. La coque a plus de 25 mètres. La grand voile se situe à l'arrière, tandis qu'à l'avant le mât de misaine porte une voile à corne plus petite. L'**Esprit** (photo) est une goélette. De même que la Belle-Poule, l'Asgard II, le De Gallant ou le Marie-Galante...





Brick-goélette

A l'arrière, une grand voile à corne, appelée *brigantine*, surmontée d'un flèche. A l'avant, sur le mât de misaine, un mât ne comportant que des voiles carrées. Entre les deux, plusieurs voiles d'étai triangulaires. Le brick-goélette ne porte pas de voile à corne sur le mât de misaine. Le **Jean de la Lune**, est un bel exemple de ce gréement ainsi que le Swan Fan Makkum...

Brick

Le brick porte deux mâts grésés en voiles carrées. Entre les deux mâts, des voiles d'étai, trois ou quatre focs à l'avant et une brigantine à l'arrière. Le **Prince William** (photo), comme le Roald Amundsen, le Mercedes... en sont des exemples.



Les classes de A à D

Les classes A sont des voiliers de plus de 40 mètres ou possédant un phare carré (un mât avec plusieurs étages de voiles carrées).

Les classes B sont d'une longueur inférieure à 40 mètres, avec un gréement traditionnel constitué de voiles auriques.

Les classes C et D sont des voiliers à gréement moderne, de moins de 40 mètres : les classes C n'ont pas de spinnaker, les classes D en bénéficient.

Les Classes A

Les classes A se visitent :
les heures d'ouverture dépendent des voiliers.

L'Alexander Von Humboldt et ses voiles vertes

Trois-mâts barque en acier, l'Alexander Von Humboldt est reconnaissable à ses voiles vertes. Il a pour port d'attache Bremerhaven, ville jumelée avec Cherbourg-Octeville.

Mis à l'eau à Brême en 1906, l'Alexander von Humboldt, lancé sous le nom de Sondeburg, est le premier d'une série de quatre sister-ships. Bateau feu, il navigue dans les eaux de la Baltique. Il est renommé Kiel en 1945. En 1957, il entre en collision avec un bateau finlandais lui occasionnant de nombreux dommages. En 1959, il est remis à l'eau après avoir été réparé et modernisé. Cependant, en 1986 sa carrière de bateau feu prend fin avec la généralisation des feux automatiques.

Des voiles aux couleurs du brasseur de Brême

Converti en windjammer (grand voilier), il reprend le large en 1988 avec ses voiles vertes, aux couleurs du principal sponsor du bateau : Beck, le brasseur de Brême ! La fondation DSST (Deutsche Stiftung Sail Training) s'occupe du navire qui sert de bateau école pour les jeunes. Il est rebaptisé Alexander von Humboldt, en référence à l'explorateur, géographe et naturaliste allemand (1769-1859), fondateur de l'Université de Berlin et célèbre pour ses observations sur l'Amérique centrale et l'Amérique du Sud où il passa 5 ans et parcouru 10 000 km.

En 1998, le navire part sur les traces de l'explorateur dans les eaux d'Amérique du Sud et traverse l'Equateur pour la première fois de sa carrière. Le navire effectue un périple de 204 jours avec quasiment que des jeunes navigateurs sur le pont !

Pour plus d'informations : www.dsstalex.de

Fiche technique

Gréement : trois-mâts barque

Lancement : 1906

Construction : Werft AG Weser Bremen, à Brême en Allemagne

Propriétaire : Deutsche Stiftung Sail Training (DSST)

Port d'attache : Bremerhaven, en Allemagne

Longueur hors-tout : 62,60 m

Voilure : 1 010 m²

Tirant d'eau : 4,90 m

L'Asgard II et la légende de Granuaile, reine pirate

Brick-goélette de près de 31m de long, l'Asgard II a été créé spécialement pour l'entraînement à la voile. Mis à l'eau en 1981, il est l'un des plus petits classes A mais est réputé pour son ambiance à bord !

Le premier Asgard construit en 1905 était le cadeau de mariage du Dr Osgood de Boston à sa fille. Son nom d'origine norvégienne signifie «la maison des Dieux». En juillet 1914, le navire part en Mer du Nord récupérer une cargaison de fusils pour les volontaires irlandais. En 1979, il est transféré au Kilmainham Jail Historical Museum. La relève est assuré par l'Asgard II, mis à l'eau en 1981. Sur sa proue, la reine guerrière et pirate Granuaile, qui lutta au XVI^e siècle contre l'oppression anglaise.

Propriété de l'Etat irlandais, l'Asgard II n'appartient pas pour autant à la Marine. En effet, la SARL Coiste an Asgard gère le deux mats. Créé en 1968 par le gouvernement, Coiste an Asgard organise des stages de navigation pour les jeunes irlandais.

L'Asgard II est l'un des plus petits classes A de la course : il ne dépasse pas les 40 mètres mais son gréement est à voiles carrées. Sa coque de couleur verte est en bois, ce qui est étonnant pour un navire construit aussi récemment : de nos jours l'acier est plutôt de mise.

Vingt trainees (10 filles et 10 garçons) seront à bord de l'Asgard II, accompagnés de 5 hommes d'équipage professionnels et de 2 officiers. L'Asgard II réalisera toute la course, de Waterford à Fredrikstad.

Pour plus d'informations : www.asgard2.ie

Fiche technique

Gréement : goélette

Lancement : 1981

Construction Jack Tyrell & Sons à Arklow, en Irlande

Propriétaire : Etat irlandais

Port d'attache : Dublin en Irlande

Longueur hors-tout : 30,99 m

Voilure : 370 m²

Tirant d'eau : 3,05 m

Le Belem, unique trois-mâts barque français

Le Belem est le dernier survivant des grands voiliers français construits pour le commerce à la fin du XIX^e siècle. Classé monument historique, ce trois-mâts géré par la Fondation Belem.

Construit à Nantes en 1896, en seulement 5 mois, le Belem (du nom d'une ville brésilienne) est destiné au commerce du sucre et du cacao, avec l'Amérique du Sud et les Antilles. De 1896 à 1914, il effectuera 33 campagnes vers ces lointaines destinations, notamment pour le compte du chocolatier Meunier, et changera trois fois d'armateur mais restera sous pavillon français.

Du Duc de Westminster à Ernest Guinness, en passant par l'Italie

En février 1914, le Belem est racheté par le Duc de Westminster. Celui-ci le transforme en yacht privé, mais doit le cacher pendant la Première guerre mondiale. Equipé de moteurs, le navire effectue des croisières en Méditerranée entre 1919 et 1921. Date à laquelle le brasseur irlandais, Lord Guinness, rachète le yacht et le rebaptise Fantôme II. Il entreprend un tour du monde à son bord via Panama et Suez, et organise de grandes expéditions dans la mer Arctique et Méditerranée. En 1939, avec la mort de Lord A.E. Guinness et le début de la Seconde guerre mondiale, le Fantôme II est laissé sur l'île de Wight au sud de l'Angleterre.

Retour au pavillon français

En 1951, la fondation italienne Giorgio Cini de Venise acquiert le voilier et le transforme en navire-école pour les orphelins de marins. Le navire, rebaptisé le Giorgio Cini, effectue de courtes sorties dans la mer Adriatique. En 1979, le Giorgio Cini retrouve le pavillon français grâce à l'Association pour la sauvegarde et la conservation des anciens navires français et au mécénat de la Caisse d'Épargne. Le bateau retrouve également son gréement et son nom d'origine. La fondation Belem, créée en 1980, décide d'en faire un navire-école pour tous, et de nombreux stages sont dispensés tout au long de l'année sur le voilier.

Pour plus d'informations : www.fondationbelem.com

Fiche technique

Gréement : trois-mâts barque

Lancement : 1896

Construction : Chantiers Dubigeon à Nantes, en France

Propriétaire : Fondation Belem

Port d'attache : Nantes

Longueur hors-tout : 58 m

Voilure : 1 200 m² (22 voiles)

Tirant d'eau : 3,50 m

Le Capitan Miranda, navire-école uruguayen

Trois-mâts goélette, le Capitan Miranda ressemble plus aujourd'hui à un navire de croisière qu'à un navire-école. Appartenant à la marine uruguayenne, il est l'un des seuls voiliers sud-américains engagés dans la course.

Construit à Cadix, en Espagne, en 1930, le Capitan Miranda sert d'abord de cargo entre l'Europe et l'Amérique du sud. En 1960, la Marine uruguayenne rachète le voilier pour en faire un navire de recherche océanographique. A cette époque, le voilier n'a que deux mâts. Il est rebaptisé du nom du capitaine Francisco P. Miranda, (1869-1925), officier de la marine uruguayenne réputé pour ses travaux et diverses distinctions dans le domaine de la recherche hydrographique

Dans les années 70, le Capitan Miranda semble destiné à la démolition, jugé trop obsolète. Cependant, des amoureux du bateau réussissent à réunir les fonds nécessaires à sa réhabilitation. Les deux mâts sont enlevés, remplacés par trois mâts en duralumin, et de nouvelles voiles en dacron forment le gréement.

A partir de 1978, le Capitan Miranda entame sa troisième carrière : il devient navire-école pour la marine uruguayenne et favorise la formation de jeunes officiers.

Lors de la Tall Ships' Race 2005, 91 personnes se trouveront à bord du voilier de plus de 60 mètres : 13 officiers professionnels, 42 hommes d'équipage et 36 trainees.

Pour en savoir plus : www.armada.gub.uy

Fiche technique

Gréement : trois-mâts goélette

Lancement : 1930

Construction : Asterillos de Matagorda, à Cadix, en Espagne

Propriétaire : Marine uruguayenne

Port d'attache : Montevideo en Uruguay

Longueur hors-tout : 60,2 m

Voilure : 722 m²

Tirant d'eau : 3,96 m

Le Dar Mlodziezy, géant des mers

Le Dar Mlodziezy, surnommé le Dar, est, avec ses 108,8m de long, l'un des plus grands voiliers au monde. Véritable ambassadeur de la Marine polonaise, c'est un trois-mâts carré.

Commandé en 1981 afin de remplacer le Dar Pomorza, le Dar Mlodziezy a été dessiné par l'architecte Zygmunt Choren (surnommé Cap Choren pour avoir passé le Cap Horn lors de la première Whitbread). Le voilier sert de navire-école pour la Marine marchande. En effet, 150 cadets sont formés à bord tous les ans dans le respect de la tradition maritime polonaise. D'autres stagiaires peuvent prendre le large avec eux sans s'engager pour autant dans la Marine : des stages payants sont proposés.

Les performances du Dar Mlodziezy sont remarquables, et c'est peut-être pour cette raison que cinq autres voiliers ont été construits d'après ses plans : le Mir (1987), le Pallada (1989) et le Nadeshda (1990) sous pavillon russe ; le Khersones (1987) et le Drushzba (1987) sous pavillon ukrainien.

« Don de la jeunesse »

Le financement de la construction du Dar Mlodziezy vient en grande partie des jeunes polonais qui, dans les années 60 à 70, se sont cotisés dans les écoles primaires. C'est pour les remercier que le voilier a été nommé Dar Mlodziezy, ce qui signifie «don de la jeunesse».

Pour plus d'informations : www.dar-mlodziezy.de

Fiche technique

Gréement : trois-mâts carré

Lancement : 1982

Construction : Stocznia Gdanska à Gdansk, en Pologne

Propriétaire : Académie de Marine Marchande Polonaise

Port d'attache : Gdynia

Longueur hors-tout : 108,8 m

Voilure : 3 015 m²

Tirant d'eau : 7 m

Le Dewaruci, dieu des mers

Trois-mâts goélette à coque blanche en acier, le KRI Dewaruci, navire de la Marine indonésienne, arrive de l'Océan Indien pour participer à la Tall Ships' Race.

Mis à l'eau en 1953 à Hambourg dans le nord de l'Allemagne, plus de 20 ans après avoir été commandé par la flotte maritime indonésienne, ce voilier de plus de 55 mètres de long est un navire-école de l'Asie de l'est. Les initiales KRI signifient «Kapalperang Republik Indonesia», c'est-à-dire «Navire militaire de la République d'Indonésie».

Quant au nom Dewaruci, il vient du Dieu indonésien Dewa Ruci, Dieu de la mer représentant le courage et l'honnêteté que l'on retrouve sur la proue. D'ailleurs, la devise du navire «cita cita, akal budi, berani jujur, guna bhakti» signifie : moralité, ingéniosité, courage et loyauté.

Suite aux événements récents en Asie du sud-est, le KRI Dewaruci est parrainé par Waterford, port de départ de la Tall Ships' Race. Solidaire, la ville de Cherbourg-Octeville entend aider les pays d'Asie du sud-est et souhaite développer des contacts avec l'Indonésie sur le long terme.

Ambassadeur de son pays, le Dewaruci compte 14 officiers, 59 hommes d'équipage et 76 trainees qui se trouveront à bord lors de la Tall Ships' Race 2005.

Pour plus d'informations : www.tnial.mil.id

Fiche technique

Gréement : trois-mâts goélette

Lancement : 1953

Construction : H.C. Stülcken & Sohn Werft à Hambourg, en Allemagne

Propriétaire : Marine indonésienne

Port d'attache : Surabaya, en Indonésie

Longueur hors-tout : 55,3 m

Voilure : 1 100 m²

Tirant d'eau : 4,55 m

Eagle, navire des gardes-côtes US

Navire de l'US Coast-Guard Academy, l'Eagle est l'un des grands voiliers très prisés du grand public. Il ne sera présent que sur la première étape de la Tall Ships' Race 2005 entre Waterford et Cherbourg-Octeville et n'est pas venu sur nos côtes depuis longtemps.

Originellement construit par le chantier naval Blohm & Voss, le Horst Wessel (nom originel du voilier) est lancé à Hambourg en Allemagne en 1936, il est destiné à servir de navire de formation pour la marine allemande. Durant la Seconde Guerre mondiale, il sert la marine allemande en guerre.

Suite à la victoire des Alliés, le désarmement de l'Allemagne est décidé, et en 1946, le trois-mâts est saisi par la marine américaine. Il traverse l'Atlantique et quitte Bremerhaven, en Allemagne, pour New London, dans le Connecticut. Rebaptisé Eagle, le navire entreprend tous les ans un voyage vers l'Europe ou l'Amérique Centrale et fait de courtes croisières dans l'Atlantique ouest.

D'une longueur de 90 mètres, l'Eagle peut embarquer jusqu'à 240 personnes. Lors de la Tall Ships' Race, 150 trainees seront à son bord, les 90 autres formant l'équipage.

Deux de ses sister-ships participent à la Tall Ships' Race 2005 : le Sagres II (1937) et le Mircea (1938).

Pour plus d'informations : www.cga.edu/eagle/eagle.htm

Fiche technique

Gréement : trois-mâts barque

Lancement : 1936

Construction : Chantier naval Blohm & Voss à Hambourg, Allemagne

Propriétaire : US Coast Guard Academy

Port d'attache : New London, Connecticut

Longueur hors-tout : 90 m

Voilure : 2064 m²

Tirant d'eau : 4,88 m

L'Eendracht II, permettre à tous de naviguer

Trois-mâts goélette créé pour permettre aux personnes de tout âge de naviguer, l'Eendracht II est géré par la fondation néerlandaise «Het Zeilend Zeeschip» (le grand bateau de navigation).

En 1974, le goélette Eendracht est mis à l'eau, avec pour objectif d'offrir à tous la possibilité de naviguer sur un grand bateau. Quinze ans plus tard, le 29 août 1989, l'Eendracht II est inauguré par la Reine Béatrice, afin de remplacer le premier devenu trop petit. Celui-ci est cédé à la German Clipper Shipping Compagny qui le rebaptise Johann Smidt et le transforme en clipper.

D'une longueur de 55 mètres, l'Eendracht peut embarquer plus d'une cinquantaine de personnes dont 16 officiers

L'Eendracht est devenu très populaire aux Pays-Bas et de nombreux jeunes Néerlandais partent à son bord découvrir la voile.

De mai à septembre, l'Eendracht navigue sur les eaux de l'Europe du Nord, et se déplace vers les Canaries quand l'hiver arrive. Pendant les vacances d'été, seuls les jeunes de 15 à 25 ans sont pris à bord, afin de participer à de grandes courses comme la Tall Ships' Race. L'Eendracht est donc un habitué des grands événements, il aura pendant la Tall Ships' Race 40 trainees à son bord.

Pour plus d'informations : www.eendracht.nl

Fiche technique

Gréement : trois-mâts goélette

Lancement : 1989

Construction : Damen Werf, à Gorinchem (Pays-Bas)

Propriétaire : Fondation Het Zeilend Zeeschip

Port d'attache : Rotterdam

Longueur hors-tout : 58,08m

Voilure : 1300m²

Tirant d'eau : 5,49m

L'Europa : de l'Elbe à l'Antarctique

Ancien bateau-feu éclairant l'embouchure de l'Elbe, le trois-mâts hollandais Europa sillonne aujourd'hui les mers du globe. Avec une spécialité : les expéditions antarctiques.

Construit en 1911 à Hambourg, l'Europa - alors appelé FS Senator Brockes - est alors équipé d'un phare et placé à l'embouchure de l'Elbe. Dans les années 80, les bateaux-feux ou bateaux-phares sont remplacés par des bouées automatiques, l'Europa sert alors de bateau de réserve. En 1986, le navire est racheté : huit ans de travaux sont nécessaires pour le transformer en un magnifique trois-mâts de plus de 55m.

Direction l'Antarctique et le Cap de Bonne Espérance

Depuis 1994, l'Europa sillonne les mers à la recherche de l'aventure. Sa particularité : les expéditions dans l'Antarctique, avec à sa barre le capitaine Klaas, aux allures de viking. Avec l'Oosterschelde, autre trois-mâts hollandais, il est le seul grand voilier à s'aventurer dans les eaux froides entourant Ushuaia et la Terre de Feu, à la pointe de l'Argentine. Des expéditions polaires qui se sont achevées cette année fin février et ont été suivies d'un périple de 7 semaines en direction du Cap, en Afrique du Sud. Avec un équipage de 14 professionnels, l'Europa peut accueillir jusqu'à 48 personnes à bord pour des voyages de quelques jours à plusieurs semaines.

Du bateau-feu au bateau-météo

Bateau-phare à l'origine, l'Europa joue désormais les stations météo pour le compte du KNMI (Institut royal de météorologie de Hollande) et relève la température en mer, jusqu'à 4 fois par jour. En échange, le KNMI lui fournit les prévisions météorologiques et l'aide à tracer sa route.

Pour en savoir plus, www.barkeuropa.com

Fiche technique

Grément : Trois-mâts barque

Lancement : 1911

Caractéristique : trois-mâts barque

Longueur hors tout : 55.6 m

Voilure : 1 250 m² (30 voiles)

Equipage : 14

Passagers : 48

L'Eye of the Wind, une carrière de star de cinéma

Ce brick est célèbre : après avoir fait du commerce de peaux avec l'Amérique du Sud, puis la pêche en Islande, il a été sauvé de la casse par un groupe d'amoureux de la voile traditionnelle et a entamé une carrière cinématographique ! «The Bounty» avec Mel Gibson et Anthony Hopkins y a été tourné, de même que «Le Lagon Bleu» avec Brooke Shield et bien d'autres...

Construit en 1911 en Allemagne pour le commerce sud américain, et originellement nommé Friedrich, le deux-mâts est revendu à un opérateur suédois dès 1923, prend le nom de Merry et est voué au commerce dans les mers Baltique et du Nord. En 1969, le bateau est partiellement détruit par un incendie et tout le monde croit en la fin du navire marchand. Cependant en 1973, le syndicat anglais «Adventure Under Sail» le rachète et projette de le rénover. Deux ans plus tard débute la nouvelle carrière de Eye of the Wind.

Une vraie star !

Après sa rénovation, le bateau sert de décor dans de nombreux films et documentaires. Dans «The Bounty», Mel Gibson et Anthony Hopkins jouent à son bord, dans les eaux du Pacifique près de l'île de Moorea.

En trente ans, Eye of the Wind a parcouru des milliers et des milliers de miles, il a ainsi été vu à Sydney, au Cap Horn, à Tenerife...

Pour plus d'informations : www.eyeonline.info

Fiche technique

Gréement : brick

Lancement : 1911

Construction : Conrad Luhring à Frein Unterweser, en Allemagne

Propriétaire : Adventure Under sail

Port d'attache : Faversham dans le Kent, en Angleterre

Longueur hors-tout : 40,2 m

Voilure : 750 m²

Tirant d'eau : 3,05 m

Le Jean de la Lune, un nom français pour un voilier écossais

Unique grand navire écossais à phare carré, le Jean de la Lune est l'un des plus petits classes A. C'est un habitué des grands événements et des Tall Ships' Races.

Ce brick-goélette à la coque en bois peinte en bleu, doit son nom à consonance française à sa construction dans un chantier de Lorient, en Bretagne.

De multiples carrières

Bien qu'ayant changé de propriétaires, le Jean de la Lune n'a jamais changé de nom. Il a servi de bateau de pêche aux Açores, puis de yacht à moteur, bateau pour plongeurs... et enfin de bateau de croisières.

A chaque fois, le Jean de la Lune a subi des modifications afin de pouvoir s'adapter à sa nouvelle activité. En 1986, l'intérieur du navire a été entièrement réaménagé pour accueillir des clients souhaitant visiter les îles écossaises, les côtes d'Irlande et du Pays de Galle, mais aussi les fjords norvégiens.

Pour plus d'informations : www.jdlsailing.co.uk

Fiche technique

Gréement : brick-goélette

Lancement : 1957

Construction : Chantiers Navals de Cornouaille à Lorient, en France

Propriétaire : John Reid

Port d'attache : Leith en Ecosse, Royaume-Uni

Longueur hors-tout : 32,6 m

Voilure : 400 m²

Tirant d'eau : 3,30 m

Le Jeanie Johnston et la Grande Famine

L'Irlande cultive son histoire et ses racines : le Jeanie Johnston est la reconstitution d'un navire ayant servi à emmener les Irlandais tenter leur chance vers le Nouveau Monde, il y a plus de 150 ans, lors de la Grande Famine.

Pour célébrer le nouveau millénaire et commémorer le 150^e anniversaire de la grande famine, le gouvernement irlandais, soutenu par les Etats-Unis, le Canada et l'Union européenne, a lancé l'opération de reconstruction à l'identique du fameux Jeanie Johnston, construit en 1847 au Québec !

La bonne étoile du Jeanie Johnston

Entre 1848 et 1855, pour fuir la famine et la mort, le Jeanie Johnston emmena plus de 2 500 émigrants irlandais, vers le Nouveau Monde. A son actif, un record que tous les autres navires de l'époque envient : celui d'avoir amené à bon port tous ses passagers. Un record possible grâce au Docteur Blennerhassett : chaque jour, il vérifiait que les hublots aient été ouverts, les couchettes aérées, que les ponts soient propres, et que tout le monde ait pris l'air même si le temps était mauvais.

Même lorsqu'en 1958, deux ans après avoir été revendu en tant que cargo à des Anglais, le Jeanie Johnston sombre dans les eaux troubles de l'Atlantique, tous ses passagers sont sauvés grâce à un navire néerlandais, le Sophie Elizabeth, qui passait à proximité.

Pour faire revivre ce fameux trois-mâts, dès 1993, débutent de longues recherches sur les lignes originelles du navire et les matériaux utilisés. Une équipe de 300 jeunes venus d'Irlande, du Canada, des Etats-Unis... a construit le nouveau Jeanie Johnston. Et en 2000, pour le nouveau millénaire, le nouveau Jeanie Johnston est mis à l'eau, fidèle réplique de son ancêtre.

Pour plus d'informations : www.jeaniejohnston.ie

Fiche technique

Gréement : trois-mâts goélette

Lancement : 2000

Construction : Blennerville Shipyard à Tralee, en Irlande

Propriétaire : Etat Irlandais

Port d'attache : Tralee, en Irlande

Longueur hors-tout : 45 m

Voilure : 645 m²

Tirant d'eau : 4,10 m

Le Kaliakra, trois-mâts bulgare aux formes inspirantes

Navire-école de la Marine Bulgare, le Kaliakra, doit son nom à un cap célèbre des côtes de la Mer Noire situé près de Varna, port d'attache du trois-mâts.

Le Kaliakra est l'un des trois-mâts les plus rapides au monde, dessiné pour former les futurs officiers de la Marine bulgare par l'architecte Zygmunt Choren (surnommé Cap Choren pour avoir passé le Cap Horn lors de la première Whitbread). Les formes de ce trois-mâts ont été inspirées de celles du Pogoria. L'Iskra II et l'Océania ont eux aussi été dessinés par Zygmunt Choren, et sont proches du Kaliakra.

D'une longueur de 48 mètres, le Kaliakra peut embarquer 35 personnes, en plus des 16 membres d'équipage. Le navire bulgare est un habitué des grands événements puisque sa première participation à la Tall Ships' Race date de 1986, deux ans seulement après sa mise à l'eau. Il participe à de nombreuses autres courses dans la mer Baltique ou du Nord, et s'est rendu sur de grands rassemblements tels que l'Armada de Rouen en 1989, ou la Columbus Race en 1992.

Le Kaliakra est aussi un trois-mâts goélette de prestige : un grand nombre de visiteurs, membres de familles royales et têtes de gouvernements ont été invités à bord.

Pour plus d'informations : www.navbul.com/kali/kali01.htm

Fiche technique

Gréement : trois-mâts goélette

Lancement : 1984

Construction : Stocznia Gdanska à Gdansk, en Pologne

Propriétaire : Marine bulgare

Port d'attache : Varna en Bulgarie

Longueur hors-tout : 48,4 m

Voilure : 885 m²

Tirant d'eau : 3,96 m

Le brick-goélette Kapitan Glowacki

Construit en 1942 par la Marine allemande, le Kapitan Glowacki est un brick goélette polonais, rattaché au port de Gdansk.

Lancé en 1942 par la Marine allemande, le navire est abandonné après la guerre et s'échoue en Pologne où l'Etat polonais le rachète et prend en charge ses réparations. Le voilier, nommé Henryck Rutkowski à cette époque, est transformé en navire de pêche en eaux profondes. Navire-école, il a à son bord 9 personnes d'équipage et 14 apprentis pêcheurs qui viennent s'initier sur la mer Baltique et la mer du Nord.

En 1967, le voilier est affecté à la défense du pays. Il est réformé en 1976 à cause de son mauvais état. Pour des raisons économiques, le bateau est abandonné entre 1976 et 1984 : les fonds nécessaires pour le réparer ne sont pas réunis. En 1986, il retrouve la mer après avoir été rénové et regréé en brick goélette.

De l'ancien navire qu'il était, ne restent que l'ossature et de rares éléments ! Géré par la Polish Sailing Association, le voilier participe à de nombreuses courses avec des jeunes à son bord. En 1995, le Henryck Rutkowski est rebaptisé Kapitan Glowacki, du nom d'un de ses anciens capitaines. Dix-neuf trainees seront à son bord lors de la Tall Ships' Race 2005, accompagnés par 7 officiers.

Pour plus d'informations : www.coz.com.pl

Fiche technique

Gréement : brick goélette

Lancement : 1944

Construction : Henryk Rutkowski

Propriétaire : Polish Sailing Association

Port d'attache : Gdansk en Pologne

Longueur hors-tout : 28,42 m

Voilure : 338 m²

Tirant d'eau : 3,35 m

Le Mercedes, benjamin de la flotte

Le Mercedes est le dernier des grands navires à avoir été construit : mis à l'eau en avril 2005, ce brick hollandais participe à sa première Tall Ships' Race. Derrière ses lignes assez traditionnelles, se cache un voilier de haute technologie.

Ce brick avec ses voiles carrées sur les deux mâts mesure 50 m de long et possède un important gréement. Sa coque est en acier noir. Ce grand voilier peut accueillir jusqu'à 130 passagers en mer et 150 lorsqu'il est à quai. L'équipage permanent se compose d'une douzaine de personnes. De mai à septembre, l'équipage sera constitué de jeunes européens de différents pays, prêts à partager la vie de l'équipage pour un mois.

Après le Festival de la Mer à Portsmouth, la Tall Ships' Race sera le premier très grand évènement auquel le navire participera. On le verra ensuite à Bremerhaven en Allemagne, à Amsterdam au Pays Bas, au festival de la mer de Santander en Espagne. Jusqu'à fin octobre 2005, le Mercedes a un agenda bien rempli ! Par ailleurs, ce bateau peut être loué et servir de voilier charter.

Pour plus d'informations : www.windisourfriend.com

Fiche technique

Gréement : brick

Lancement : 2005

Construction : Netherlands Shipping Inspection et Office of Classification Register
Holland, Pays Bas

Propriétaire : Wind is our Friend

Port d'attache : Amsterdam, Pays bas

Longueur hors-tout : 50 m

Voilure : 900 m² (18 voiles)

Tirant d'eau : 3,6 m

Le Mir, géant de la course

Avec le Dar Mlodiezy, le Mir est le plus grand voilier de la course. Ce trois-mâts carré dont le nom signifie «Paix» en russe peut avoir un équipage allant jusqu'à 200 personnes.

Le Dar Mlodiezy a servi de modèle à la construction de 5 sister-ships : le Mir (1987) le Pallada (1989 - un autre nom pour Athènes), le Nadeshda (1990 - l'espoir) tous trois sous pavillon russe ; le Khersones (1987 - nom d'une péninsule en mer de Crimée) et le Drushzba (1987, l'amitié) sous pavillon ukrainien.

Commandé en 1984 par le ministre de la Marine marchande et de l'industrie de la pêche de l'URSS, ce trois-mâts carré appartient dès sa mise à l'eau à la State Maritime Academy de Saint-Petersbourg. Celle-ci forme les marins de la Marine marchande : le Mir est donc un navire-école sur lequel jusqu'à 140 cadets peuvent apprendre les rudiments de la voile. Dès son lancement, le navire participe aux grands rassemblements de voiliers.

Avec la fin du bloc soviétique, le Mir ne reçoit plus d'aides financières. A partir de 1992, il doit donc ajouter à sa mission de formation des activités commerciales pour continuer à naviguer. Des sponsors trouvés à Hambourg, Bremerhaven et Rostock ont financé les importantes réparations du Mir entre 1992 et 1995. Par ailleurs, le navire ne forme pas que des jeunes Russes, il accueille aussi de jeunes étrangers. Une belle preuve de l'amitié entre les peuples pour un navire dont le nom signifie «paix».

Pour plus d'informations : www.tallshipmir.ru

Fiche technique

Gréement : trois-mâts carré

Lancement : 1987

Construction : Chantiers Lénine à Gdansk, en Pologne

Propriétaire : State Maritime Academy de St Petersburg, en Russie

Port d'attache : Saint Petersburg, en Russie

Longueur hors-tout : 109,6 m

Voilure : 20771 m² (26 voiles)

Tirant d'eau : 6,40 m

Le Mircea, un des navires les plus modernes

Trois-mâts barque roumain à la coque blanche en acier, le Mircea n'est pas sans rappeler d'autres voiliers : en effet, le Sagres II et l'Eagle, deux de ses quatre sister-ships seront présents à Cherbourg-Octeville du 14 au 17 juillet, à l'occasion de la Tall Ships' Race .

Construit par les chantiers Blohm & Voss à Hambourg, le Mircea navigue au départ en mer Noire et Méditerranée pour le compte de la marine royale roumaine. Entre 1965 et 1966, le navire est entièrement révisé à Hambourg, et dans les années qui suivent, il s'aventure dans de nouvelles eaux : en Afrique et en Amérique du Nord, et participe à des Tall Ships' Races.

Avec la fin du bloc soviétique et la chute du mur de Berlin, les années 90 sont riches en rebondissements, et les Roumains, préoccupés par une situation politique difficile et des problèmes économiques, abandonnent le Mircea. Mais celui-ci reprend du service quelques années plus tard : une révision générale en 2002 fait de lui un des navires les plus modernes au monde, et il réapparaît sur les grands rassemblements de voiliers.

Le Mircea est le seul navire roumain, toutes classes confondues, présent à Cherbourg-Octeville.

Pour plus d'informations : www.anmb.ro

Fiche technique

Gréement : trois-mâts barque

Lancement : 1939

Construction : Blohm & Voss à Hambourg, en Allemagne

Propriétaire : Marine roumaine

Port d'attache : Constantz en Roumanie

Longueur hors-tout : 82,10 m

Voilure : 1 750 m²

Tirant d'eau : 5,20 m

Le Pogoria, grand voilier moderne

Il est l'un des symboles de la constitution de la flotte maritime polonaise : le Pogoria, trois-mâts polonais, sera à Cherbourg-Octeville du 14 au 17 juillet, à l'occasion de la Tall Ships' Race.

Sur ses voiles, quatre manilles imbriquées en forme de croix : le symbole de l'Iron Shackle Fraternity, la première association polonaise de Sail Training. Avec son nom de lac polonais, Le Pogoria a été construit en 1979 et 1980 aux chantiers de Gdansk, berceau du mouvement Solidarnosc, dans le cadre d'un projet éducatif avec la télévision polonaise.

Un trois-mâts métallique

Dessiné par l'architecte Zygmunt Choren (surnommé Cap Choren pour avoir passé le Cap Horn lors de la première Whitbread), le Pogoria est un magnifique trois-mâts métallique à voiles carrées dont les formes peu conventionnelles ont servi de modèle à trois autres navires : l'Iskra II, trois-mâts barque de la Marine polonaise ; l'Oceania, voilier de recherche océanographique mis sur cale et appartenant à la ville de Gdynia ; et le Kaliakra, trois-mâts goélette noir de la Marine bulgare.

D'une longueur de 47 mètres, le Pogoria peut embarquer 40 personnes, en plus des 9 membres d'équipage. Durant l'hiver 80-81, pour le compte de l'Académie des sciences polonaise, le Pogoria récupère les membres d'une expédition scientifique installée sur King George Island, au sud des Falkland, dans l'Antarctique. En 1982, il réalise sa première Tall Ships' Race (course des grands voiliers). Entre 1985 et 1991, il sert d'école pour un projet éducatif alternatif canadien. Depuis 1995, le Pogoria participe à toutes les Tall Ships' Races durant l'été : en 1999, il a gagné le trophée récompensant le bateau qui a le plus développé les liens d'amitié entre les voiliers pendant la course. L'hiver, le trois-mâts est basé à Gênes et opère en Méditerranée.

Pour plus d'informations : www.pogoria.pl

Fiche technique

Gréement : trois-mâts goélette

Lancement : 1980

Construction : Chantiers Lénine à Gdansk, en Pologne

Propriétaire : Gdynska Fundcja Zeglarska

Port d'attache : Gdansk

Longueur hors-tout : 47 m

Voilure : 1 000 m² (15 voiles)

Tirant d'eau : 3,50 m

L'élégant Christian Radich

Construit grâce au mécénat d'un homme d'affaire sans héritier, Christian Radich, le trois-mâts carré est l'un des fleurons de la flotte norvégienne.

A sa mort en 1889, l'homme d'affaires Christian Radich lègue 50 000 couronnes à l'association Christiana school-ship pour la construction d'un trois-mâts. Le chantier ne débutera qu'en 1935. En 1937, le Christian Radich est mis à l'eau. En 1939, le voilier se rend à New York pour la première fois à l'occasion de l'exposition universelle. Une traversée de l'Atlantique suivie avec attention par le grand public.

En 1940, la Marine allemande réquisitionne le navire... pour en faire un voilier dépôt à l'usage du personnel des sous-marins ! Le Christian Radich est démâté. En 1944, il est bombardé... Les Alliés le récupèrent l'année suivante dans un triste état : une vraie épave. Remorqué vers la Norvège, le Christian Radich est remis à neuf par le chantier qui l'avait construit. En 1947, il entame sa carrière de navire-école.

Une vedette de cinéma

En 1956, le Christian Radich est la vedette du film d'aventure «Windjammer», puis de la série télévisée «The Onedin Line»... Le bateau devient très populaire à cette époque. Dans les années 60, le Christian Radich subit une importante refonte, puis une révision totale en 1980 et 1983, et pour finir il est entièrement restauré entre 1999 et 2001 ... si bien que le navire est comme neuf ! Il participe à de nombreuses grandes régates comme les Tall Ships' Race, emmenant des stagiaires tous les étés de port en port.

Pour plus d'informations : www.radich.no

Fiche technique

Gréement : trois-mâts carré

Lancement : 1937

Construction : Framnaes Mekaniske Verksted à Sandefjord, en Norvège

Propriétaire : Christian Radich Sail Training Foundation

Port d'attache : Oslo en Norvège

Longueur hors-tout : 73 m

Voilure : 1 234 m²

Tirant d'eau : 4,88 m

Le Prince William, le dernier des grands voiliers construits en Grande-Bretagne

Brick traditionnel construit sur le modèle des bricks du XVIII^e siècle et mis à l'eau en 2001, le Prince William est le plus récent des grands voiliers construits au Royaume-Uni. Avec le Stavros S Niarchos, il appartient à la Tall Ships Youth Trust.

Le Prince William est le sister-ships du Stavros S Niarchos : les deux voiliers ont été commandés en même temps par la British Sail Training Association pour remplacer deux voiliers devenus obsolètes, le Sir Winston Churchill et le Malcom Miller. Ils servaient tous deux de navires-écoles, et c'est la même mission que les deux nouveaux navires accomplissent.

Le Prince William et le Stavros S Niarchos sont les deux plus grands voiliers que le Royaume-Uni ait construits depuis plus d'un siècle. A grandeur exceptionnelle, fonds exceptionnels : c'est le loto sportif anglais et des dons personnels qui ont permis la construction des deux bricks.

Lors de la Tall Ships' Race, 48 trainees profiteront d'une formation de marin sur ce voilier de près de 70 mètres de long, accompagnés de 19 professionnels de la voile.

Pour plus d'informations : www.tallships.org

Fiche technique

Gréement : Brick

Lancement : 2001

Construction : Appledore Shipyard (Devon), au Royaume-Uni

Propriétaire : British Sail Training Association

Port d'attache : Glasgow, au Royaume-Uni

Longueur hors-tout : 68,03 m

Voilure : 1 046 m² (18 voiles)

Tirant d'eau : 4,3 m

Le Roald Amundsen, brick allemand

Brick allemand de plus de 50 mètres de long construit en 1952, le Roald Amundsen a été entièrement reconstruit en 1992 dans le cadre d'un programme pour l'emploi.

Construit en 1952, le brick s'appelle Roald Amundsen en référence au célèbre explorateur norvégien qui découvrit le pôle sud en 1911. En 1991, l'association «LebenLernen auf Segelschiffen» (qui signifie «apprendre à vivre sur un voilier») rachète le bateau. En 1992, il est démantelé et reconstruit, et dès 1993 il reprend la mer.

Son premier capitaine, qui officia sur le Gorch Fock II (un des sister-ships de l'Eagle, du Sagres II et du Mircea), se montra très enthousiaste concernant les performances du Roald Amundsen : un réel honneur pour le voilier que de recevoir les éloges d'un capitaine si expérimenté. Ce premier voyage fut une réussite.

La mission du Roald Amundsen est de former des stagiaires aux rudiments de la navigation sur un grand voilier, et cela dans des conditions de sécurité optimales. Les stagiaires n'ont pas besoin d'avoir de notions en voile avant d'embarquer pour 10 à 14 jours. Une équipe de 11 professionnels est présente pour les guider. Sur le voilier, l'équipage fonctionne sur le mode des 3-8, il faut s'adapter, apprendre parfois à travailler la nuit et dormir le jour.

Le Roald Amundsen est un voilier traditionnel et n'offre aucun équipement de luxe. Cependant, toutes les installations nécessaires à la pratique de la voile en sécurité sont à bord.

Pour plus d'informations : www.sailtraining.de

Fiche technique

Gréement : brick

Lancement : 1952

Construction : RoBlau, en Allemagne

Propriétaire : association « LebenLernen auf Segelschiffen »

Port d'attache : Wolgast, en Allemagne

Longueur hors-tout : 50,2 m

Voilure : 850 m²

Tirant d'eau : 4,4 m

Le Royalist, baptisé par la princesse Anne

Reproduction d'un navire du XIXe siècle, le Royalist est l'un des 5 voiliers britanniques de classe A qui participent à la Tall Ships' Race.

Appartenant à la Sea Cadet Association, ce brick a été conçu par le célèbre architecte naval Colin Mudie et baptisé par la Princesse Anne. Ce brick est une fidèle reproduction d'un navire du XIXe siècle auquel ont été ajoutées des installations pour la sécurité des marins. En 1992, il a été entièrement rénové.

Toute l'année, le Royalist navigue avec à son bord des cadets : environ 800 sont formés tous les ans. Des voyages spéciaux sont aussi organisés pour les filles, pour les groupes d'adultes ainsi que des croisières quelques semaines par an. Le voilier est aussi un habitué des grands événements, on se souvient notamment de sa victoire lors de la Tall Ships' Race de 1986.

Fiche technique

Gréement : trois-mâts goélette

Lancement : 1971

Construction : Groves & Guttridge à Cowes sur l'île de Wight, au Royaume-Uni

Propriétaire : Sea Cadet Association

Port d'attache : Portsmouth

Longueur hors-tout : 23,20 m

Voilure : 433 m²

Tirant d'eau : 2,80 m

Le Shabab Oman, plus grand navire en bois de la flotte

Navire-école du Sultanat d'Oman, petit pays du sud-est de la péninsule arabique, le Shabab Oman est, avec le Ténacious, l'un des plus grands voiliers en bois naviguant. D'une longueur de 54 mètres, il est reconnaissable à ses voiles blanches qui portent le symbole du pays : un poignard accompagné de deux épées rouges entrecroisées.

Le Captain Scott (ancien nom du Shabab Oman) est lancé en Ecosse en 1971. A l'époque, le trois-mâts est une goélette à hunier qui opère pour l'association Dulverton. Cette dernière organise des traversées pour les jeunes. Au programme : la voile, mais aussi l'escalade dans les lieux d'escale.

En 1975, le voilier est abandonné. Deux ans plus tard, le ministère omanais de la Jeunesse rachète le navire et le rebaptise Shabab Oman (ce qui signifie «jeunesse d'Oman»). En 1979, transféré à la Marine omanaise, le voilier est transformé en trois-mâts goélette. Il sert depuis lors de navire-école et forme des cadets.

Ambassadeur de son pays, le Shabab Oman a déjà visité plus de trente pays dans le monde entier. Il participe aux grands événements. On l'a déjà vu en 1989 et 1994 à Rouen, en 1996 en Russie, en 1997 au Japon... Il participe très régulièrement aux Tall Ships' Races.

Pour plus d'informations : www.omanet.om/english/culture/shabab.asp?cat=cult

Fiche technique

Gréement : trois-mâts goélette

Lancement : 1971

Construction : Herd & Mackenzie à Buckie en Ecosse, Royaume-Uni

Propriétaire : Marine du sultanat d'Oman

Port d'attache : Mascate, à Oman

Longueur hors-tout : 54 m

Voilure : 1 020 m²

Tirant d'eau : 4,73 m

Le Swan Fan Makkum, un des plus grands bricks-goélettes au monde

Avec sa proue en forme de cygne, le Swan Fan Makkum est l'un des plus grands bricks-goélettes au monde. Particulièrement rapide grâce à ses 1 300 m² de voiles, ce deux-mâts est tout à fait adapté aux courses comme la Tall Ships' Race.

Construit en 1993, le Swan Fan Makkum (c'est-à-dire Cygne de Makkum, ville hollandaise) est une réplique des bricks-goélettes du XIX^e siècle, caractérisées par leur voile principale aux dimensions imposantes, située sur le mât arrière : un gréement favorisant la vitesse qui avait été repris par les pirates et contrebandiers, avant d'être utilisé par la marine pour poursuivre les voiliers hors-la-loi !

Un rêve d'enfant

Le Swan Fan Makkum est la concrétisation du rêve d'enfant de son propriétaire et capitaine, Willem Sligting : avec sa voilure de 1 300 m², ce deux-mâts, rapide et particulièrement bien manoeuvrable, a été construit spécialement pour participer aux grandes courses telles que les Tall Ships' Races !

Alliant tradition et modernité, le Swan Fan Makkum possède un intérieur luxueux aménagé pour la croisière : restaurants, salons... Pendant l'hiver, il joue les charters aux Antilles ou aux Seychelles. L'été, le navire se rapproche de son port d'attache aux Pays-Bas pour participer aux grands rassemblements de bateaux comme l'Armada, les Tall Ships' Races...

Pour plus d'informations : www.swanfanmakkum.nl

Fiche technique

Gréement : brigantin

Lancement : 1993

Construction : Gdansk, en Pologne

Propriétaire : Willem Sligting

Port d'attache : Makkum, aux Pays-Bas

Longueur hors-tout : 59,75 m

Voilure : 1 300 m²

Tirant d'eau : 3,81 m

Le Tarangini, un voilier indien pour la première fois dans la course

Trois-mâts barque indien, le INS Tarangini est un magnifique classe A du bout du monde... Sa présence en Europe est rarissime : c'est la première fois qu'un navire indien s'inscrit dans une Tall Ships' Race en Europe !

Les initiales INS signifient «Indian Naval Ship» : ce trois-mâts est l'unique navire-école de la Marine indienne. Tandis que Tarangini est dérivé d'un mot hindi, Tarang, signifiant « vagues ».

Le tour du monde en... 458 jours !

Lancé en 1997, le navire a été construit aux chantiers navals de Goa et conçu par le célèbre architecte maritime anglais, Colin Muddie. En janvier 2003, le Tarangini a entrepris un tour du monde de 15 mois au cours duquel il a visité 18 pays et fait escale dans près d'une quarantaine de ports : Djibouti, Alexandrie, Iraklion, Palerme, Cadix, Las Palmas, New-York, Hamilton, Montréal, les îles Galápagos, Papeete, les îles Fidji... Le but de ce voyage était de créer des forts liens d'amitié par delà les mers («Bridging friendship across the oceans»).

En 2003, pour la première fois, il s'est inscrit dans une Tall Ships' Race organisée aux Etats-Unis et a remporté le premier prix. En 2005, pour sa première participation en Europe, il effectuera les trois étapes de la Tall Ships' Race.

Pour plus d'informations : http://indiannavy.nic.in/tarangani_home.htm

Fiche technique

Gréement : trois-mâts barque

Lancement : 1997

Construction : Goa Shipyard Limited (Kerala), en Inde

Propriétaire : Marine indienne

Port d'attache : Kochi, en Inde

Longueur hors-tout : 52,8 m

Voilure : 20 voiles

Tirant d'eau : 4,50 m

Le Windrose, conçu pour la course

Le Windrose est une goélette de 46,02 mètres de long. Ce voilier très récent, lancé en 2002, est voué aux courses et records. Il navigue sous le pavillon des Îles Caïmans.

Dessiné par l'architecte hollandais Gerard Dijkstra et construit par le chantier Holland Jachtbouw, le Windrose a été conçu pour battre le mythique record de traversée de l'Atlantique à bord d'une goélette détenu depuis 1905 par le célèbre capitaine Charlie Barr en 12 jours 4 heures 1 minute et 19 secondes. Pari tenu ! Il aura fallu 97 longues années pour que l'ombre de Charlie Barr et de sa goélette, l'Atlantic, soit effacée : en 2002, le Windrose traverse l'Atlantique en 11 jours 10 heures 25 minutes et 10 secondes.

Goélette au style assez traditionnel, sa rapidité peut sembler inhabituelle... mais elle a été construite en aluminium avec deux-mâts en carbone et un intérieur des plus sobres pour peser le moins lourd possible. Le voilier enchaîne les courses, transatlantiques et les Tall Ships' Races.

Pour plus d'informations : www.windrose.nl

Fiche technique

Gréement : trois-mâts goélette

Lancement : 2002

Construction : Holland Jachtbouw, au Pays Bas

Port d'attache : Zaandam

Longueur hors-tout : 46,02 m

Tirant d'eau : 4,30 m

Fiches techniques des Classes B, C et D

Classes B

AGLAIA

Gréement : Ketch

Lancement : 1998

Construction : Colin Archer Club

Propriétaire : Sail-Aglaia e.V

Port d'attache : Eckernforde (Allemagne)

Longueur hors-tout : 15,35m

Tirant d'eau : 1,9m

Equipage : 12

BELLE POULE

Construite, comme l'Etoile, aux chantiers de Fécamp en 1932, la Belle-Poule est une goélette à hunier réalisée selon le modèle «Paimpolaise» qui, jusqu'en 1935, effectuait la pêche à la morue sur les bancs d'Islande. Navire-école de la Marine française, d'une longueur hors tout de 37,50 m, elle arbore sur le mât de beaupré le pavillon à croix de Lorraine, symbole de son appartenance aux Forces Navales Françaises Libres pendant la seconde guerre mondiale

Gréement : Goélette

Lancement : 1932

Construction : Chantier Naval de Normandie

Propriétaire : Marine Nationale

Port d'attache : Brest (France)

Longueur hors-tout : 37,5m

Voilure : 450m²

Tirant d'eau : 3,35m

Equipage : 28

DE GALLANT

Gréement : Goélette

Lancement : 1916

Propriétaire : Stichting Zeilschip De Gallant

Port d'attache : Amsterdam (Hollande)

Longueur hors-tout : 36,05m

Tirant d'eau : 2,7m

Equipage : 25

DUET

Gréement : Gaff Yawl

Lancement : 1912

Propriétaire : The Cirdan Sailing Trust

Port d'attache : Ipswich (Angleterre)

Longueur hors-tout : 19,2m

Tirant d'eau : 2,13m

Equipage : 9

EXCELSIOR

Gréement : Gaff Ketch
Lancement : 1921
Propriétaire : Fondation Excelsior
Port d'attache : Lowestoft (Hollande)
Longueur hors-tout : 29,42m
Tirant d'eau : 2,63m
Equipage : 17

GOLDEN VANITY

Gréement : Gaff Cutter / Cotre
Lancement : 1908
Construction : Sanders and Co
Propriétaire : Trinity Sailing
Port d'attache : Brixham (Angleterre)
Longueur hors-tout : 14,94m
Voilure : 130m²
Tirant d'eau : 2,13m
Equipage : 9

JOLIE BRISE

Gréement : Gaff Cutter
Lancement : 1913
Construction : Paumelle
Propriétaire : Club de voile de l'école de Dauntsey
Port d'attache : Hamble (Angleterre)
Longueur hors-tout : 22,35m
Tirant d'eau : 3,2m
Equipage : 16

MARIE GALANTE

Gréement : Goélette à hunier
Lancement : 1915
Propriétaire : Tim Gerritsen
Port d'attache : Amsterdam (Hollande)
Longueur hors-tout : 39m
Tirant d'eau : 2,8m
Equipage : 24

MOOSK

Gréement : Gaff Yawl
Lancement : 1906
Construction : Falmouth
Propriétaire : Clifton Sailing
Port d'attache : Glasgow (Angleterre)
Longueur hors-tout : 17,3m
Tirant d'eau : 2,15m
Equipage : 10

MORNING STAR OF REVELATION

Gréement : Gaff Ketch
Lancement : 1978
Propriétaire : Morning Star (Tim Millward)
Port d'attache : Chatham (Angleterre)
Longueur hors-tout : 18,9m
Voilure : 204m²
Tirant d'eau : 2,44m
Equipage : 14

PRIDE OF BALTIMORE II

Gréement : Goélette
Lancement : 1988
Construction : chantiers navals de Baltimore
Port d'attache : Baltimore (Etats Unis)
Longueur hors-tout : 51,82m
Tirant d'eau : 3,78m
Equipage : 19

PROVIDENT

Gréement : Gaff Ketch
Lancement : 1924
Propriétaire : Trinity Sailing
Port d'attache : Brixham (Angleterre)
Longueur hors-tout : 27,13m
Tirant d'eau : 3,11m
Equipage : 15

QUEEN GALADRIEL

Gréement : Gaff Ketch
Lancement : 1937
Construction : Svenborg (Danemark)
Propriétaire : The Cirdan Sailing Trust
Port d'attache : Maldon
Longueur hors-tout : 33,53m
Tirant d'eau : 2,44m
Equipage : 20

RUPEL

Gréement : Gaff Schooner

Lancement : 1996

Propriétaire : VDAB

Port d'attache : Boom (Belgique)

Longueur hors-tout : 19,83m

Tirant d'eau : 1,98m

Equipage : 12

ZENOBE GRAMME

Gréement : Bm Ketch

Lancement : 1951

Propriétaire : Armée Belge

Port d'attache : Zeebrugge (Belgique)

Longueur hors-tout : 28,14m

Tirant d'eau : 2,63m

Equipage : 18

Classes C

ANDROMEDA

Gréement : Stasl schooner

Lancement : 1986

Propriétaire : D S I Andromeda

Port d'attache : Danemark

Longueur hors-tout : 18,16m

Tirant d'eau : 2,3m

Equipage : 8

ANTWERP FLYER

Gréement : Bm Sloop

Lancement : 1991

Construction : Chantiers Navals de Biot

Propriétaire : Antwerp Flyer NV

Port d'attache : Antwerp (Belgique)

Longueur hors-tout : 27,3m

Tirant d'eau : 3m

Equipage : 21

BLACK DIAMOND OF DURHAM

Gréement : Bm Sloop

Lancement : 1973

Propriétaire : Sailing North East

Port d'attache : Durham (Angleterre)

Longueur hors-tout : 13,45m

Tirant d'eau : 2,17m

Equipage : 10

DAR SZCZECINA

Gréement : Bm Sloop

Lancement : 1959

Propriétaire : MOSRIR Szczecin

Port d'attache : Szczecin (Pologne)

Longueur hors-tout : 18,15m

Tirant d'eau : 2,87m

Equipage : 18

DISCOVERY

Gréement : Bm Cutter / Cotre
Lancement : 2001
Propriétaire : Discovery Sailing Project
Port d'attache : Londres (Angleterre)
Longueur hors-tout : 13,26m
Tirant d'eau : 1,91m

DONALD SEARLE

Gréement : Bm Ketch
Lancement : 1978
Propriétaire : London Sailing Project
Port d'attache : Hamble (Angleterre)
Longueur hors-tout : 24,38m
Tirant d'eau : 2,59m
Equipage : 20

ESPRIT

Gréement : Goélette
Lancement : 1995
Construction : Chantier de Bremer Bootsbau Vegesack (BBV)
Propriétaire : BBV Sailing
Port d'attache : Bremen (Allemagne)
Longueur hors-tout : 19,92m
Tirant d'eau : 2,95m
Equipage : 16

GEDANIA

Gréement : Schooner
Lancement : 1975
Propriétaire : Sail Training Association Poland
Port d'attache : Gdynia (Pologne)
Equipage : 19

HARTLEPOOL RENAISSANCE

Gréement : Bm Ketch / Ketch
Lancement : 1976
Propriétaire : Cirdan-Faramir Sailing Trust
Port d'attache : Hartlepool (Angleterre)
Longueur hors-tout : 21,95m
Tirant d'eau : 2,51m
Equipage : 16

HELEN MARY R

Gréement : Ketch
Lancement : 1986
Propriétaire : London Sailing Project
Port d'attache : Hamble (Angleterre)
Longueur hors-tout : 18,9m
Tirant d'eau : 2,13m
Equipage : 16

ICE MAIDEN

Gréement : Bm Sloop
Lancement : 1997
Propriétaire : High Latitudes Ltd
Port d'attache : Hampshire (Angleterre)
Longueur hors-tout : 15,14m
Tirant d'eau : 2,14m
Equipage : 12

INTEGER I

Gréement : Bm Ketch
Lancement : 1983
Construction : Wroxham
Propriétaire : Integer Yacht Charters
Port d'attache : Plymouth (Angleterre)
Longueur hors-tout : 22,56m
Tirant d'eau : 2,01m
Equipage : 14

JAMES COOK

Gréement : Bm Ketch
Lancement : 1986
Propriétaire : Ocean Youth Trust North East
Port d'attache : Newcastle (Angleterre)
Longueur hors-tout : 20,95m
Tirant d'eau : 2,6m
Equipage : 18

JOHN LAING

Gréement : Bm Ketch
Lancement : 1987
Propriétaire : Ocean Youth Trust South
Port d'attache : Gosport (Angleterre)
Longueur hors-tout : 20,95m
Tirant d'eau : 2,74m
Equipage : 20

JUAN DE LANGARA

Gréement : Goélette

Lancement : 1983

Propriétaire : Asociacion Juan de Langara

Port d'attache : La Coruna (Espagne)

Longueur hors-tout : 18,25m

Tirant d'eau : 2,4m

Equipage : 12

LORD RANK

Gréement : Bm Ketch

Lancement : 1991

Propriétaire : Ocean Youth Trust Ireland

Port d'attache : Belfast (Angleterre)

Longueur hors-tout : 20,57m

Tirant d'eau : 3,05m

Equipage : 18

MARINEDA

Gréement : Bm Ketch

Lancement : 1985

Propriétaire : Senen F Hermida

Port d'attache : La Coruna (Espagne)

Longueur hors-tout : 12m

Tirant d'eau : 0m

OCEAN SCOUT

Gréement : Bm Ketch

Lancement : 1993

Construction : Oyster Marine

Propriétaire : Adventures Offshore

Port d'attache : West Mersea (Angleterre)

Longueur hors-tout : 14,94m

Tirant d'eau : 2,11m

Equipage : 14

OCEAN VENTURE

Gréement : Schooner

Lancement : 1979

Propriétaire : Douglas G Barnes

Port d'attache : Isle of Wight (Angleterre)

Longueur hors-tout : 19,07m

Tirant d'eau : 0m

OFFSHORE SCOUT

Gréement : Bm Ketch
Lancement : 1997
Construction : Oyster Marine
Propriétaire : Adventures Offshore
Port d'attache : West Mersea (Angleterre)
Longueur hors-tout : 14,94m
Tirant d'eau : 2,1m
Equipage : 14

PEN DUICK

Gréement : BM Cutter
Lancement : 1898
Propriétaire : Association Eric Tabarly
Port d'attache : Le Chesnay
Longueur hors-tout : 15,10m
Tirant d'eau : 2,2m

PEN DUICK II

Gréement : Bm Ketch
Lancement : 1964
Propriétaire : Association Eric Tabarly
Port d'attache : Le Chesnay
Longueur hors-tout : 13,6m
Tirant d'eau : 2,2m

PEN DUICK V

Gréement : Bm Sloop
Lancement : 1969
Propriétaire : Association Eric Tabarly
Port d'attache : Le Chesnay
Longueur hors-tout : 10,67m
Tirant d'eau : 2,3m

SMUGA CIENIA

Gréement : Bm Yawl
Lancement : 1977
Propriétaire : Jacht Club AZS
Port d'attache : Pologne
Longueur hors-tout : 14,02m
Tirant d'eau : 1,95m
Equipage : 9

SOFIA

Gréement : Bm Sloop

Lancement : 1993

Propriétaire : Admiral Makarov State Maritime Academy

Port d'attache : St Petersburg (Russie)

Longueur hors-tout : 11,32m

Tirant d'eau : 2,13m

SPANIEL

Gréement : Bm Sloop

Lancement : 1979

Construction : Pologne

Propriétaire : Gunnar Steinerts

Port d'attache : Riga (Lettonie)

Longueur hors-tout : 17,06m

Tirant d'eau : 2,9m

Equipage : 12

VAGABUNDO IV

Gréement : Bm Ketch

Lancement : 1968

Construction : Argentine

Propriétaire : Erik Schoepen

Port d'attache : Poederlee (Allemagne)

Longueur hors-tout : 20,28m

Tirant d'eau : 2m

Equipage : 9

WANDELAAR IV

Gréement : Bm Sloop

Lancement : 1987

Propriétaire : Willem Manteleers

Port d'attache : Schoten

Longueur hors-tout : 11,97m

Tirant d'eau : 1,73m

Equipage : 8

WILLIWAW

Gréement : Bm Ketch

Lancement : 1970

Propriétaire : Sail Training Association Belgium

Port d'attache : Antwerp (Belgique)

Longueur hors-tout : 14,45m

Tirant d'eau : 1,9m

Equipage : 10

Les Pen Duick en formation groupée

Il est rare de pouvoir admirer les mythiques Pen Duick de conserve ! Du 14 au 17 juillet, pendant la Tall Ships' Race, grâce au soutien de la Banque Populaire de l'Ouest, 4 des 5 Pen Duick en activité vous donnent rendez-vous sur les quais. Une attraction de taille pour le public, et notamment les Cherbourgeois, qui gardent en mémoire les venues d'Eric Tabarly à l'occasion de la construction du Paul Ricard aux CMN ou de la réfection du Pen Duick V à l'Afpa.

Le Pen Duick VI, conçu en 1973 pour la Whitbread et sur lequel Eric Tabarly remporta la fameuse Transat en solitaire de 1976, effectuera la première étape de la Tall Ships' Race, entre Waterford et Cherbourg. A son bord, de jeunes trainees sponsorisés par la Banque Populaire de l'Ouest (rappelons que le groupe Banque Populaire soutient l'association Eric Tabarly). A Cherbourg-Octeville, au sein de l'avant-port, le dernier né des Pen Duick retrouvera le premier de la série ainsi que les II et V.

La saga des mésanges à tête noire

Le premier Pen Duick, dont le nom désigne en breton la «mésange à tête noire», a été réalisé sur les plans du célèbre architecte naval écossais, William Fife III en 1898. Ayant appartenu au père d'Eric Tabarly, ce cotre noir a été reconstruit en 1958 : sa coque refaite en polyester était la plus grande de ce type à l'époque. Une nouvelle réfection, entre 1983 et 1989, lui permet de reprendre la mer et c'est à son bord que le navigateur disparaîtra en mer d'Irlande en 1998.

Pen Duick V renaît à Cherbourg

Le public pourra également admirer le Pen Duick II sur lequel Tabarly a gagné la transat anglaise de 1964 ainsi que le Pen Duick V, vainqueur de la première Transpacifique en 1969. Précurseur des monocoques de 60 pieds, Pen Duick V a une histoire intimement liée à Cherbourg : en novembre 1999, les métallurgistes de l'Afpa ont renforcé la coque du voilier en aluminium et rénové le pont.

Cherbourg et Pen Duick : des liens étroits

Les liens entre Cherbourg et Eric Tabarly ne s'arrêtent pas là : à la fin des années 70, les CMN ont construit le trimaran Paul Ricard sur lequel le navigateur et son équipage pulvérisent en 1980 le record de la traversée de l'Atlantique à la voile. Et si Eric Tabarly a disparu, Cherbourg-Octeville entretient toujours des liens étroits avec la société Pen Duick, à l'origine de nombreuses courses mythiques : la ville était partenaire de l'Open UAP et de la Course de l'Europe, et plus récemment du Challenge Mondial Assistance 2001 et 2003...

Classes D

ANNE MARGARETHA

Gréement : Bm Ketch

Lancement : 1998

Propriétaire : Heinz Wutschke & Greet Dekker, Anne-Margaretha Charters

Port d'attache : Haarlem (Hollande)

Longueur hors-tout : 23,3m

Tirant d'eau : 2,4m

Equipage : 16

FEELINGS

Gréement : Bm Ketch / Ketch

Lancement : 1977

Propriétaire : Timo Lappalainen

Port d'attache : Preitila (Finlande)

Longueur hors-tout : 14,27m

Tirant d'eau : 2,1m

Equipage : 6

FLORA

Gréement : Bm Yawl

Lancement : 1979

Propriétaire : Victor Gusev

Port d'attache : St Petersburg (Russie)

Longueur hors-tout : 13,95m

Tirant d'eau : 2,13

Equipage : 10

HETMAN

Gréement : Bm Sloop

Lancement : 1936

Propriétaire : Polish Navy Yacht Club

Port d'attache : Gdynia (Pologne)

Longueur hors-tout : 15,48m

Tirant d'eau : 2,3m

Equipage : 10

KUKRI

Gréement : Sloop

Lancement : 1975

Propriétaire : Joint Services Adventure Sail Training Club

Port d'attache : Gosport (Angleterre)

Longueur hors-tout : 16,61m

Tirant d'eau : 2,74m

Equipage : 12

LIETUVA

Gréement : Bm Sloop
Lancement : 1976
Construction : Gdansk
Propriétaire : ville de Klaipeda
Port d'attache : Klaipeda (Lituanie)
Longueur hors-tout : 16,37

LUA DOS

Gréement : Bm Sloop
Lancement : 1994
Construction : France
Propriétaire : Yachting Joc s.l
Port d'attache : La Coruna (Espagne)
Longueur hors-tout : 14,98m
Tirant d'eau : 2,15m
Equipage : 12

MERKURY

Gréement : Bm Yawl
Lancement : 1985
Construction : Gdynia
Propriétaire : Yacht Club Gryf - Karol Listewnik
Port d'attache : Gdynia (Pologne)
Longueur hors-tout : 13,31m
Tirant d'eau : 2,02m
Equipage : 10

OCEAN SPIRIT OF MORAY

Gréement : Bm Ketch
Lancement : 1995
Propriétaire : Gordonstoun School
Port d'attache : Elgin (Ecosse)
Longueur hors-tout : 24,23m
Tirant d'eau : 2,74
Equipage : 21

PEN DUICK VI

Gréement : Bm Ketch
Lancement : 1973
Construction :
Propriétaire :
Port d'attache : St Malo (France)
Longueur hors-tout : 22,25m
Tirant d'eau : 3,35m
Equipage : 14

PETER I

Gréement : Bm Sloop
Lancement : 1996
Propriétaire : International Baltic Sailing Centre
Port d'attache : St Petersburg (Russie)
Longueur hors-tout : 16,12m
Equipage : 18

RONA II

Gréement : Bm Ketch
Lancement : 1991
Propriétaire : The London Sailing Project
Port d'attache : Hamble (Angleterre)
Longueur hors-tout : 20,57m
Tirant d'eau : 2,13m
Equipage : 23

SIBERIA

Gréement : Bm Ketch
Port d'attache : (Russie)
Equipage : 8

ST BARBARA V

Gréement : Bm Sloop
Lancement : 2000
Propriétaire : Royal Artillery Yacht Club
Port d'attache : Gosport (Angleterre)
Longueur hors-tout : 12,81m
Tirant d'eau : 1,89m
Equipage : 12

SULA OF STRATH

Gréement : Sloop
Lancement : 1989
Propriétaire : Aztec Sailing Ltd
Port d'attache : Dartmouth (Angleterre)
Longueur hors-tout : 16,83m
Tirant d'eau : 2,29m
Equipage : 12

TOMIDI

Gréement : Bm Sloop
Lancement : 1985
Construction : Breskens
Propriétaire : Tomidi Consulting N.V
Port d'attache : (Belgique)
Longueur hors-tout : 17,54m
Tirant d'eau : 2,9m
Equipage : 21

TORNADO

Gréement : Bm Sloop
Lancement : 1972
Propriétaire : Polish Navy yacht Club
Port d'attache : Gdynia (Pologne)
Longueur hors-tout : 17,41m
Tirant d'eau : 3,04m
Equipage : 13

VILLA MARE

Gréement : Bm Sloop
Lancement : 1992
Propriétaire : M. Mauno Sirvio - Mikko Sirvio
Port d'attache : Turku (Finlande)
Longueur hors-tout : 12,8m
Tirant d'eau : 2m
Equipage : 8