

 **BOL D'OR  
MIRABAUD**  
2013

75<sup>e</sup>  
édition



14, 15 & 16 JUIN

  
CERCLE DE LA VOILE DE LA  
SOCIÉTÉ NAUTIQUE DE GENÈVE

 **MIRABAUD** 1819

  
HUBLOT

[WWW.BOLDORMIRABAUD.CH](http://WWW.BOLDORMIRABAUD.CH)



Découvrez gratuitement le  
**MIRABAUD DIGITAL MAGAZINE** sur iPad



# MIRABAUD ET DOMINIQUE AVRE, UNE HISTOIRE QUI A FAIT LE TOUR DU MONDE

AVEC HUIT TOURS DU MONDE À SON ACTIF ET PLUS DE 40'000 MILLES PARCOURUS EN MER, DOMINIQUE WAVRE EST LE MARIN SUISSE LE PLUS TITRÉ ET LE PLUS EXPÉRIMENTÉ DE TOUTE L'HISTOIRE DE LA VOILE OCÉANIQUE. NOUS AVONS ÉTÉ FIERS DE L'ACCOMPAGNER SUR LA BARCELONA WORLD RACE, LA TRANSAT JACQUES VABRE ET LE VENDÉE GLOBE 2012-2013.

**S'ENGAGER AUTREMENT POUR ALLER PLUS LOIN.**

[www.mirabaud.com](http://www.mirabaud.com)

 **MIRABAUD** 1819





BIENVENUE  
AU BOL D'OR MIRABAUD  
2013

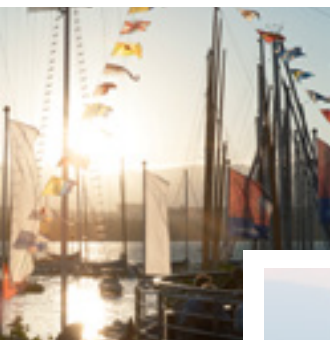


**PeakPerformance®**

*Peak Performance General Store Genève  
3, rue de la Fontaine / Tél. 022 312 34 28*

# SOMMAIRE

## BOL D'OR MIRABAUD 2013



- 7** Message de Michel Glaus, Président du Comité d'organisation
- 11** Message de Marcel Beauverd, Président du Cercle de la Voile SNG
- 13** Message de Mirabaud, sponsor titre
- 14** Les partenaires du Bol d'Or Mirabaud 2013
- 15** Comité d'organisation



- 19** Programme de la manifestation
- 21** Dominique Wavre parrain du Bol d'Or Mirabaud 2013
- 22** Le 75<sup>e</sup> Bol d'Or Mirabaud
- 28** 75 ans et pas une ride !
- 36** Le Bol d'Or en quelques chiffres
- 38** Bernard Dunand, légende vivante



- 42** Poopy Express
- 46** Une régata pilotée par des bénévoles
- 54** L'innovation technologique
- 61** La Légende du Léman
- 63** Planche des prix
- 64** Palmarès de l'épreuve



- 66** Le Bol d'Or Mirabaud 2012 en images
- 69** Retour sur le Bol d'Or Mirabaud 2012
- 74** Le concours de photos
- 77** Classement général 2012
- 84** Classement par classe 2012
- 86** Avis de course
- 90** Instructions de course
- 96** Informations pratiques

## CONTENTS

### BOL D'OR MIRABAUD 2013

- 7** Message from Michel Glaus, Chairman of the Organizing Committee
- 11** Message from Marcel Beauverd, Chairman of the SNG Cercle de la Voile
- 14** The sponsors of the Bol d'Or Mirabaud 2013
- 20** Programme of events / Veranstaltungsprogramm
- 22** The 75<sup>th</sup> Bol d'Or
- 28** No signs of ageing!
- 36** The Bol d'Or in figures
- 38** Bernard Dunand, a living legend
- 42** Poopy Express
- 46** A regatta run by volunteers
- 54** Technological innovation
- 71** A look back at the Bol d'Or Mirabaud 2012
- 86** Notice of race

## IMPRESSUM

### ÉDITEUR

Patrick Favre  
PIM Sportsguide SA  
341, route de Lausanne  
CH-1293 Bellevue  
Tél. +41 (0)22 774 32 21  
Fax +41 (0)22 774 38 84  
info@pim-sa.ch  
www.pim-sa.ch

### RÉDACTION ET COORDINATION

Pierre Meyer  
pierrefmeyer@bluewin.ch

### PHOTOGRAPHIE

Loris von Siebenthal  
(myimage.ch)

### CONTRIBUTION RÉDACTIONNELLE ET PHOTOGRAPHIQUE

Pierre Nusslé  
Vincent Gillioz  
Marc Fries  
Yves Ryncki  
Nicolas Jutzi  
Joshua Schopfer

### TRADUCTIONS

Elizabeth Dérobert  
Nigel Cave

### CONCEPTION GRAPHIQUE

Julie Lefebvre

### PUBLICITÉ

Christine Baud  
Laurent Lavy  
Cosette Buttex

### IMPRESSION

Atar Roto Presse SA Genève  
CH-1214 Vernier

Tous droits réservés. Reproduction, même partielle, interdite sans l'autorisation de l'éditeur.





PATEK PHILIPPE  
GENEVE

Fondez votre propre tradition.

Jamais vous ne posséderez  
complètement une Patek Philippe.

Vous en serez juste le gardien,  
pour les générations futures.



Nautilus Réf. 5712/1A, boutons de manchettes Nautilus.  
[patek.com](http://patek.com)

photo myimage - Philippe Schlier

**Performant**

**GRANGE**  
AGENCE IMMOBILIÈRE

**& CIE**

— DEPUIS 1869 —

VOTRE ADRESSE · NOTRE PASSION

[WWW.GRANGE.CH](http://WWW.GRANGE.CH)



## UNE ÉDITION SPÉCIALE «ANNIVERSAIRE»

PARRAINÉE PAR  
DOMINIQUE WAVRE

**MICHEL GLAUS**

PRÉSIDENT DU COMITÉ D'ORGANISATION  
DU BOL D'OR MIRABAUD  
CHAIRMAN OF THE ORGANISING COMMITTEE  
OF THE MIRABAUD BOL D'OR

**C** est un Bol d'Or Mirabaud encore plus beau que nous allons vous offrir !

Nous avons spécialement soigné la réception des équipages, le vendredi soir, et il se peut que nous vous proposons une surprise. Tout n'étant pas arrêté au moment de l'impression de cette

publication, vous en saurez plus en consultant régulièrement nos sites LIVE ([news.boldormirabaud.ch](http://news.boldormirabaud.ch)), Facebook ou Twitter. D'ores et déjà, notez que la confirmation des inscriptions aura lieu le jeudi de 18h00 à 21h00 et le vendredi de 8h00 à 17h00, dernier délai. A 17h30 suivra la cérémonie d'ouverture.

Concernant la course, nous avons aussi du nouveau. Nous découvrirons le système de classement «F» approuvé et recommandé par l'ACVL, regroupant les bateaux jaugés dans cinq classes en temps réel, TR1 à TR5. Cette nouveauté nous a incités, en collaboration avec l'ACVL, à restaurer ce qui avait été abandonné il y a quelque temps déjà, soit un classement général en temps compensé, richement doté par l'ACVL. Le gagnant se verra attribuer un Challenge ACVL-SRS qui, comme les challenges Bol d'Or et de Vermeil, sera remis en jeu chaque année.



**A SPECIAL  
“ANNIVERSARY” EDITION**  
PATRON: DOMINIQUE WAVRE

It's an even finer Mirabaud Bol d'Or that we are planning to offer you this year!

We have paid special attention to the team reception on the Friday evening, and we may have a surprise for you. As preparations are not complete at the time this publication goes to press, you can find out more by consulting on a regular basis our LIVE ([news.boldormirabaud.ch](http://news.boldormirabaud.ch)), Facebook or Twitter sites. You can already note that the confirmation of inscriptions will take place on the Thursday from 6 pm to 9 pm and on the Friday from 8 am to 5 pm latest. The opening ceremony will follow at 5.30 pm.

As for the race itself, we also have something new. We will adopt the “F” classification system approved by the ACVL, grouping the classified boats in five classes in real time, TR1 to TR5. This novelty has encouraged us, in collaboration with the ACVL, to restore what had been abandoned some time ago, namely a General Classification in compensated time, richly endowed by the ACVL. The winner will be awarded an ACVL-SRS Challenge which, like the Bol d'Or and Vermeil Challenges, will be put into play each year.

The ICs have undergone a few modifications, in particular on the energy loaded on board, the life vests and the lights. Another major development for all will be the rotation of the classes on the starting line of the monohulls. Please take note of these changes.

100% PERFORMANCE



**OLYMPIC**<sup>®</sup>  
BANKING SYSTEM

OLYMPIC BANKING SYSTEM OFFERS FULLY INTEGRATED FRONT TO BACK-OFFICE SOLUTIONS FOR:

**Private Banking**

**Wealth Management**

**Retail Banking**

**Asset Management**

**Commercial Banking**

**Fund Management & Administration**

**E-banking**

**E-brokerage**



**THE RIGHT TEAM IN THE RIGHT PLACE**

The leading banking software by



[www.eri.ch](http://www.eri.ch) [www.olympic.ch](http://www.olympic.ch)

Geneva

London

Lugano

Luxembourg

Paris

Singapore

Zurich

Les IC ont subi quelques modifications, notamment sur l'énergie embarquée, les gilets et les lumières. Une autre évolution très importante pour tous sera la rocade des classes sur la ligne de départ des monocoques. Soyez-y attentifs.

Le vrai PLUS de cette 75<sup>e</sup> édition, un magnifique cadeau d'anniversaire pour les concurrents comme pour les suiveurs, sera la mise à disposition des 500 nouvelles balises du CVSNG. Équipant désormais tous les concurrents, elles nous permettront de franchir une étape technologique importante qui fera date en offrant désormais, par internet, un suivi cartographique dynamique et en direct pour tous, comme au Vendée Globe !

La qualité exceptionnelle de ce menu 2013, nous la devons aussi à tous nos partenaires, et plus particulièrement à notre fidèle sponsor principal. Je remercie infiniment la banque Mirabaud & Cie pour son important soutien et pour sa très appréciée collaboration à la bonne marche de notre manifestation. Je salue l'arrivée de deux nouveaux co-sponsors, Hublot comme partenaire horloger et GlobeAir, «your private jet», et les remercie aussi de leur contribution au succès de cette 75<sup>e</sup> édition.

Je remercie les bénévoles, la surveillance, les clubs voisins YCG et CNV, le secrétariat, les gardes-ports et les entraîneurs de la SNG, le Restaurant de la Nautique, les Vieux Artilleurs, ainsi que tous nos mandataires pour leur précieuse contribution à la réussite de notre régata fétiche.

Je remercie aussi tout spécialement notre président, Marcel Beauverd, et tous les membres de mon Comité, qui m'assistent, m'accompagnent, me supportent et me restent, malgré tout, toujours fidèles.

Bonne régata et que les dieux du ciel soient avec nous !



The real PLUS of this 75<sup>th</sup> edition, a magnificent anniversary present both for competitors and followers, will be the supply of the 500 new beacons by the CVSNG. Now equipping all competitors, these represent a landmark technological advance by offering, via internet, dynamic cartographic monitoring which will be live for everyone, as in the Vendée Globe!

The exceptional quality of this 2013 menu is also due to all our partners, and especially to our principal faithful sponsor. I thank wholeheartedly the bank Mirabaud & Cie for its great support and highly appreciated collaboration in the smooth running of our event. I also welcome the arrival of two new co-sponsors, Hublot as our watchmaking partner and GlobeAir, "your private jet", and I thank them too for their contribution to the success of this 75<sup>th</sup> edition.

I thank the volunteers, surveillance staff, neighbouring clubs YCG and CNV, the secretariat, the harbour masters and instructors of the SNG, the Restaurant of the Nautique, les Vieux Artilleurs (Old Gunners), as well as all our agents for their precious contribution to the success of our favourite regatta.

I would also like to express special thanks to our president, Marcel Beauverd, and all the members of my Committee, who assist, accompany and put up with me and despite everything always remain loyal.

I wish you a good regatta, and may the weather gods be with us!



# ALL NEW VOLVO XC60



**5 ANS DE GARANTIE + SERVICE 150 000 KM + VOLVO ASSISTANCE**

De par sa polyvalence, la Volvo XC60 ne connaît pas de frontières. Ce puissant crossover allie un plaisir de conduite dynamique et les qualités hors route des véritables tout-terrains. Avec la Volvo XC60 tout tourne autour de vous: venez vite faire un tour d'essai chez nous.

 **AUTOBRITT**

> AUTOBRITT AUTOMOBILES SA  
> AUTOBRITT GRAND-PRÉ SA

RUE VIGUET 1 | ACACIAS

RUE GRAND-PRÉ 2 | SERVETTE

022 308 57 00

022 919 05 00

**VOLVOCARS.CH**

Volvo Swiss Premium® avec service gratuit pendant 10 ans/150 000 kilomètres, garantie constructeur pendant 5 ans/150 000 kilomètres et réparations pour cause d'usure pendant 3 ans/150 000 kilomètres (au premier des termes échus). Valable chez les concessionnaires participants. Le modèle présenté dispose évent. d'options proposées contre supplément.



## UNE RÉGATE HISTORIQUE

**MARCEL BEAUVERD**

*PRÉSIDENT DU CERCLE DE LA VOILE SNG*

*CHAIRMAN OF THE CERCLE DE LA VOILE SNG*

# 75

ans, quel bel âge ! Pour l'humain, cela correspond à la plus grande partie de son chemin de vie. Pour le Bol d'Or, nous n'en sommes peut-être qu'à l'adolescence....

Quel trajet parcouru en 75 ans ! Tout a commencé en 1939 avec un premier vainqueur, le 6m JI Ylliam IV de Fred Firmenich en 23h08'34". Les vainqueurs des 16 années qui suivirent ont toujours effectué le parcours en plus de 20h, sauf en 1950 quand le 8m JI Glana d'Henri Guisan passa la ligne d'arrivée après 16h25'41" de course.

Un record, par grosse bise, a été établi en 1956 par Louis Noverraz à la barre du 6m JI Ylliam IX en 11h04'57". Seulement neuf voiliers terminèrent ce Bol d'Or ! Ce record a tenu jusqu'en 1982, année où Philippe Stern sur son catamaran Altair X gagna le challenge Bol d'Or en 8h40'01". Challenge qu'il gagna définitivement en 1984 pour avoir été victorieux trois fois en cinq ans. Le prochain et dernier navigateur à avoir gagné définitivement le Bol d'Or est Ernesto Bertarelli, avec Alinghi, en 2001. Sachez encore que le record absolu est détenu depuis 18 ans par le trimaran Triga IV de Peter Leuenberger en 5h01'51".

Nous pouvons tracer un parallèle entre l'évolution de ces records et l'évolution du Bol d'Or Mirabaud qui est aujourd'hui une régates mondialement connue, et qui attire des voiliers à la pointe de la technologie. Mais le côté festif, et le simple fait de participer, garde à cette magnifique compétition son attrait qui en fait un événement unique.

Je vous souhaite à tous un très beau Bol d'Or Mirabaud, et bonne chance pour battre le record...

## AN HISTORIC EVENT

75 years old, what a good age! For humans this represents the greater part of one's life. For the Bol d'Or, it may only be adolescence... What ground it has covered in 75 years! It all began in 1939, with a first winner, Fred Firmenich's 6m JI Ylliam IV in 23 hours 8 minutes 34 seconds. For the next 16 years, it always took the winners more than 20 hours to finish the course, except in 1950 when Henri Guisan's 8m JI Glana crossed the finish line after a race of 16 hours 25 minutes 41 seconds.

A record in a strong 'bise' wind was set in 1956 by Louis Noverraz at the helm of the 6m JI Ylliam IX in 11 hours 4 minutes 57 seconds. Only nine sailing boats finished the Bol d'Or that year! The record stood until 1982 when Philippe Stern on his catamaran Altair X, won the Bol d'Or challenge in 8 hours 40 minutes 1 second. The challenge that he won to keep in 1984, having claimed victory three times in five years. The next and last yachtman to have won the Bol d'Or to keep is Ernesto Bertarelli with Alinghi in 2001. And, for your information, the absolute record has stood for 18 years, held by Peter Leuenberger's Triga IV in 5 hours 1 minute 51 seconds.

We could draw a parallel between the evolution of these records and the evolution of the Bol d'Or Mirabaud which is, today, a world famous regatta, attracting sailing boats with cutting edge technology. But its festive side, and just the fact of taking part in it, ensures that this wonderful competition remains an attractive and unique event.

I wish you all a great Bol d'Or Mirabaud and good luck in breaking the record...

# DÉCOUVREZ L'OFFRE NUMÉRIQUE DE L'HEBDO



**Fr. 99.– pour 1 année\***  
Tablettes – Smartphones – Web



L'abonnement numérique de *L'Hebdo* vous donne accès partout, tout le temps, tout de suite à l'ensemble des plateformes incluant le site [hebdo.ch](http://hebdo.ch) ainsi que les applications iPhone, iPad et Android.

Pour découvrir les différentes offres de *L'Hebdo* et choisir celle qui vous convient, rendez-vous sur [www.hebdo.ch/abonnement](http://www.hebdo.ch/abonnement)

\*Offerte aux abonnés de l'édition imprimée de *L'Hebdo*



**L'Hebdo**  
Bon pour la tête





## UN ÉVÉNEMENT UNIQUE

**ANTONIO PALMA**  
ASSOCIÉ ET CEO DE MIRABAUD

Le 8 février passé, j'ai eu le privilège de partir en mer, aux Sables d'Olonne, et de découvrir une toute petite voile sur la ligne d'horizon, qui a commencé à grandir tandis que nous nous en rapprochions, et sur laquelle j'ai finalement discerné les couleurs de Mirabaud.

C'était Dominique Wavre, qui venait de passer 90 jours en mer et de faire le tour de notre planète, propulsé exclusivement par le vent, en solitaire et sans aucune assistance extérieure. Quelle émotion extraordinaire !

Le 15 juin prochain, une autre émotion va me submerger: ce sera le départ de notre Vendée Globe à nous, le Bol d'Or Mirabaud. Ce tour du Léman à la voile, chacun des 500 concurrents va le vivre à sa façon, selon ses désirs et ses ambitions. Avec un équipage de cracks, sur un voilier à la pointe du progrès, ou avec une bande de copains, sur un bateau de série. Et pourquoi pas en famille, avec ses enfants...

Certains navigueront à fond du début à la fin; d'autres sont déjà en train de se réjouir de la fondue qu'ils partageront au coucher du soleil. J'en connais qui ne fermeront pas l'œil de la nuit; d'autres qui embarquent des duvets en plumes d'oies... Au bout du compte, chacun adoptera le rythme qui lui convient, et c'est ce qui me plait tout particulièrement, qu'il s'agisse de Dominique Wavre et du Vendée Globe, ou du Bol d'Or Mirabaud: il s'agit de se fixer un objectif réaliste, puis de se donner les moyens de l'atteindre et, surtout, d'en retirer le maximum et de le savourer pleinement.

Dominique Wavre a consacré beaucoup d'énergie à la fiabilisation de son voilier. Il a fait le tour du monde à un rythme insensé, il s'est fracturé une vertèbre après quatre jours de mer, et n'a jamais dormi plus de trois heures d'affilée. Puis il est parvenu aux Sables d'Olonne, heureux et serein, conscient d'avoir réalisé un formidable exploit et d'avoir remporté une très belle victoire sur lui-même.

Le 15 ou le 16 juin prochains, j'espère que vous serez très nombreux à débarquer au terme de votre tour du lac avec le même sourire, conscients d'avoir passé un moment magique sur le lac. Je vous souhaite un excellent 75<sup>e</sup> Bol d'Or Mirabaud.



PARTENAIRE PRINCIPAL



CHRONOMÉTREUR OFFICIEL



CO-SPONSOR



PARTENAIRES MEDIA



FOURNISSEURS OFFICIELS



PARTENAIRES TECHNOLOGIQUES

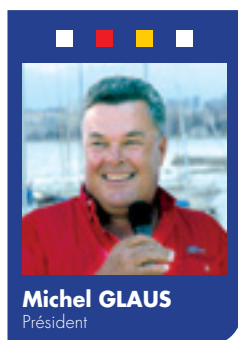


SUPPORTERS

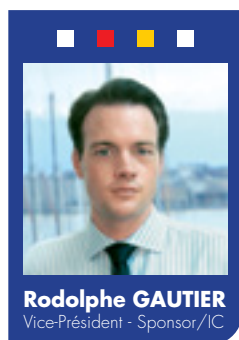


# LE BOL D'OR MIRABAUD

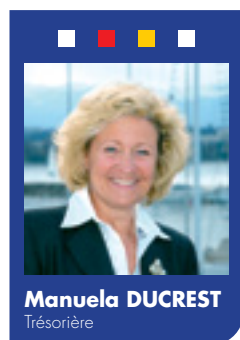
ORGANISÉ PAR  
LE CERCLE DE LA VOILE  
DE LA SOCIÉTÉ NAUTIQUE DE GENÈVE



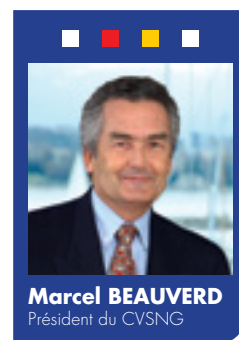
**Michel GLAUS**  
Président



**Rodolphe GAUTIER**  
Vice-Président - Sponsor/IC



**Manuela DUCREST**  
Trésorière



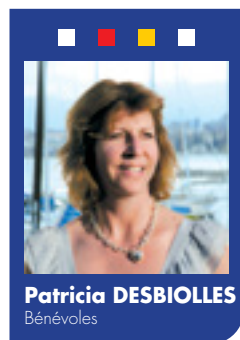
**Marcel BEAUVERD**  
Président du CVSNG



**Mariette BEAUVERD**  
Prix



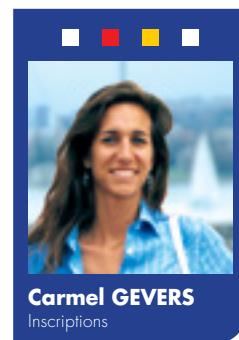
**José BONNY**  
Infrastructure



**Patricia DESBIOLLES**  
Bénévoles



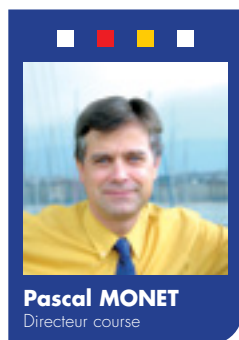
**Frédéric FROESCH**  
Surveillance



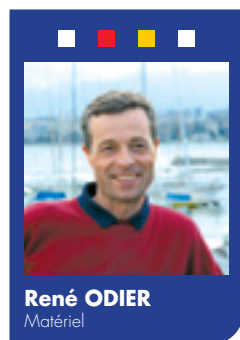
**Carmel GEVERS**  
Inscriptions



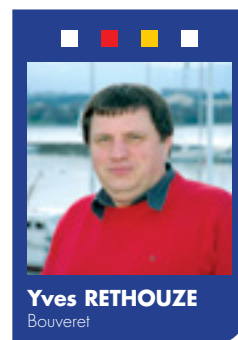
**Axel MEYER**  
Jauge



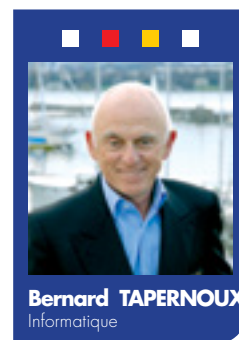
**Pascal MONET**  
Directeur course



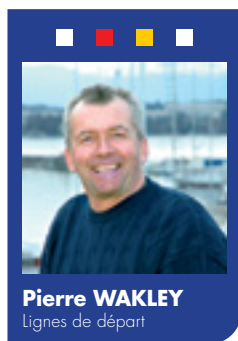
**René ODIER**  
Matériel



**Yves RETHOUZE**  
Bouveret



**Bernard TAPERNOUX**  
Informatique



**Pierre WAKLEY**  
Lignes de départ



**Dan KERPELMAN**  
Traduction



**Nicolas MABILLE**  
Grand Chelem Management SA



**Christophe LAMPS**  
Dynamics Group



**GREEN  
CROSS**

**A PARTNERSHIP TO  
HELP PROTECT OUR PLANET**

Leonardo DiCaprio and TAG Heuer have joined forces  
to contribute to Green Cross International initiatives.  
To learn more please visit [www.tagheuer.com](http://www.tagheuer.com)

**TAG Heuer Boutique**  
Rue Robert-Céard 9, Genève



Aquaracer Series



# TAGHeuer

SWISS AVANT-GARDE SINCE 1860



On ne devient pas navigateur le temps d'une marée. La connaissance de la navigation se construit sur des années d'apprentissage, de pratique, de patience et de passion. La voile elle-même ressemble à la vie : il faut naviguer, peu importe les vagues, trouver les bons vents, garder son regard sur l'horizon pour atteindre son but.

Première institution de prévoyance en Suisse, authentiquement genevoise, nous sommes à vos côtés depuis plus de 160 ans.

Les Rentes Genevoises sont un partenaire de confiance qui garantit à vie la protection d'un patrimoine et de son revenu. Un partenaire qui sécurise les avoirs de ses clients pour leur permettre de concrétiser leurs rêves et leurs projets de vie et pour les affranchir des aléas du quotidien.

La sécurisation de patrimoine est affaire d'experts. Nous sommes ces experts.



# PROGRAMME

## DE LA MANIFESTATION

### JEUDI 13 JUIN

10.30	Conférence de presse
13.30	«La Régate <i>Surprise</i> du 75 <sup>e</sup> » dans la rade Un événement Pro-Am réunissant ténors de la voile et célébrités
dès 16.30	Dédicace, par son auteur Bernard Schopfer, du livre «La Légende du Léman» retraçant les 75 ans d'histoire du Bol d'Or
18.30 - 21.00	Confirmation des inscriptions et retrait du matériel de route au secrétariat des régates

### VENREDI 14 JUIN

8.00 - 17.00	Confirmation des inscriptions et du retrait du matériel de route au secrétariat des régates
16.00 - 19.00	Émission Afterwork de Yes FM en direct depuis le stand de la SNG
dès 18.00	<b>Cérémonie d'ouverture</b> du Bol d'Or Mirabaud <b>Briefing</b> , point météo, résultat du concours photo 2012, table ronde des stars
dès 19.30	Apéritif d'ouverture offert aux concurrents
dès 19.30	1 <sup>er</sup> étage de la SNG - Cocktail d'ouverture offert aux sponsors

### SAMEDI 15 JUIN

6.30 - 8.30	Petit-déjeuner proposé par le restaurant de la SNG
9.00	Départ des bateaux presse de la SNG
10.00	<b>Départ du Bol d'Or Mirabaud</b> Départ du suivi virtuel de la course sur <a href="http://www.boldormirabaud.ch">www.boldormirabaud.ch</a> , pour internet et smartphone Départ du Bol d'Or Mirabaud de <a href="http://virtualregatta.com">virtualregatta.com</a> ( <a href="http://www.boldormirabaud.ch">www.boldormirabaud.ch</a> )
Pendant toute la course	Suivi virtuel de l'intégralité de la course depuis la SNG (club house de la SNG ouvert au public) Suivi radiophonique sur Yes FM (minimum une fois par heure) jusqu'à 23h00 le samedi et de 8h00 à 18h00 le dimanche (suivi réduit pendant la nuit)
dès 13.00	Images en différé du départ sur la nouvelle plateforme multimédia LIVE de <a href="http://www.boldormirabaud.ch">www.boldormirabaud.ch</a>
dès arrivée	Interviews des vainqueurs et exposition des bateaux vainqueurs de classe au ponton d'honneur
19.30 - aube	Collation offerte aux concurrents qui s'arrêteront à la SNG sitôt la ligne franchie
dès 20.00	La «Nuit du Bol» proposée par le restaurant de la SNG, toute la nuit, non-stop

### DIMANCHE 16 JUIN

Aube - 16.30	Collation offerte aux concurrents qui s'arrêteront à la SNG sitôt la ligne franchie
17.00	Clôture de la régata Dédicace, par son auteur Bernard Schopfer, du livre «La Légende du Léman» retraçant les 75 ans d'histoire du Bol d'Or
19.00	<b>Distribution des prix</b> suivie de l'apéritif de clôture

### JEUDI 20 JUIN

10.00	Départ du «Bol d'Or Mirabaud Bis» sur <a href="http://virtualregatta.com">virtualregatta.com</a> ( <a href="http://www.boldormirabaud.ch">www.boldormirabaud.ch</a> )
-------	---

THURSDAY, JUNE 13 / DONNERSTAG, 13. JUNI	
10.30	Press conference / Pressekonferenz
13.30	"The Surprise Regatta of the 75 <sup>th</sup> " in the harbour / "Surprise Regatta zum 75. Jahrestag der Bol d'Or" auf Reede A Pro-Am event bringing together sailing stars and celebrities / Eine Pro-Am-Veranstaltung, die die Spitzenleute des Segelsports und Prominente zusammenführt
from/ab 16.30	Signing, by its author Bernard Schopfer, of the book "La Légende du Léman" (the Legend of Lake Geneva) retracing the 75-year history of the Bol d'Or Widmung des Buches "La Légende du Léman" (Die Legende vom Genfer See) durch seinen Autor Bernard Schopfer, das die 75-jährige Geschichte des Bol d'Or bildhaft vor Augen führt
18.30 - 21.00	Confirmation of registration and collection of racing pack from the regatta secretary's office Bestätigung der Anmeldungen und Abholung des Routenmaterials am Sekretariat der Regatta

FRIDAY, JUNE 14 / FREITAG, 14. JUNI	
8.00 - 17.00	Confirmation of registration and collection of racing pack from the regatta secretary's office Bestätigung der Anmeldungen und Abholung des Routenmaterials am Sekretariat der Regatta
16.00 - 19.00	Afterwork programme broadcast live by Yes FM from the SNG stand Afterwork Sendung von Yes FM live vom SNG Stand
from/ab 18.00	<b>Opening Ceremony</b> of the Bol d'Or Mirabaud - <b>Briefing</b> , weather update, 2012 photo competition results, stars' round table / Bol d'Or Mirabaud <b>Eröffnungszereemonie - Briefing</b> , Wetterstation, Fotowettbewerb 2012, Unterhaltung, Runder Tisch mit Prominenten
from/ab 19.30	Opening drinks party for the competitors / Begrüssungsparty für Teilnehmer
from/ab 19.30	1 <sup>st</sup> floor of the SNG - Cocktail party for the sponsors / SNG, 1. Stock - Cocktailparty für Sponsoren

SATURDAY, JUNE 15 / SAMSTAG, 15. JUNI	
6.30 - 8.30	Breakfast at the SNG restaurant / Frühstück im SNG Restaurant
9.00	Press boats leave the SNG / Abfahrt Presseboote vom SNG
10.00	<b>Start of the Bol d'Or Mirabaud / Start der Bol d'Or Mirabaud</b> Start of the virtual coverage of the race on <a href="http://www.boldormirabaud.ch">www.boldormirabaud.ch</a> for internet and smartphones Ausführliche Berichterstattung über die Regatta auf <a href="http://www.boldormirabaud.ch">www.boldormirabaud.ch</a> für Internet und Smartphone Start of the Bol d'Or Mirabaud on <a href="http://virtualregatta.com">virtualregatta.com</a> ( <a href="http://www.boldormirabaud.ch">www.boldormirabaud.ch</a> ) Start der Bol d'Or Mirabaud durch <a href="http://virtualregatta.com">virtualregatta.com</a> ( <a href="http://www.boldormirabaud.ch">www.boldormirabaud.ch</a> )
Throughout the race während des Rennens	Virtual coverage of the whole race from the SNG (SNG club house open to the public) Radio coverage on Yes FM (minimum once an hour) Ausführliche Berichterstattung über die Regatta aus dem Bol d'Or Mirabaud Zelt in der SNG (SNG Klubhaus für Besucher geöffnet) - Berichterstattung im Radio stündlich auf Yes FM
from/ab 13.00	Prerecorded images of the start on the new multimedia LIVE platform: <a href="http://www.boldormirabaud.ch">www.boldormirabaud.ch</a> Vorproduzierte Bilder vom Start auf der neuen Multimedia LIVE Plattform: <a href="http://www.boldormirabaud.ch">www.boldormirabaud.ch</a>
at the finish bei Ankunft	Interviews with the winners and exhibition of the winning class boats at the marina Interview mit den Gewinnern und Präsentation der siegreichen Boote jeder Klasse in der Marina
19.30 - dawn 19.30-Tagesanbruch	Complementary snacks for competitors who stop off at the SNG after crossing the finish line Kleiner Imbiss für Teilnehmer, die nach dem Überqueren der Ziellinie am SNG anlegen
from/ab 20.00	"La Nuit du Bol" party at the SNG - all night, non-stop Party "La Nuit du Bol" im SNG Restaurant - all night, non-stop

SUNDAY, JUNE 16 / SONNTAG, 16. JUNI	
Dawn -16:30 Tagesanbruch -16:30	Complementary snacks for competitors who stop off at the SNG after crossing the finish line Kleiner Imbiss für Teilnehmer, die nach dem Überqueren der Ziellinie am SNG anlegen
17.00	End of regatta / Regattaende Signing, by its author Bernard Schopfer, of the book "La Légende du Léman" (the Legend of Lake Geneva) retracing the 75-year history of the Bol d'Or Widmung des Buches "La Légende du Léman" (Die Legende vom Genfer See) durch seinen Autor Bernard Schopfer, das die 75-jährige Geschichte des Bol d'Or bildhaft vor Augen führt
19.00	<b>Prize-giving / Preisverleihung</b>

THURSDAY, JUNE 20 / DONNERSTAG, 20. JUNI	
10.00	Start of the "Bol d'Or Mirabaud Bis" on <a href="http://virtualregatta.com">virtualregatta.com</a> ( <a href="http://www.boldormirabaud.ch">www.boldormirabaud.ch</a> ) Start der "Bol d'Or Mirabaud Bis" auf <a href="http://virtualregatta.com">virtualregatta.com</a> ( <a href="http://www.boldormirabaud.ch">www.boldormirabaud.ch</a> )



# DOMINIQUE WAVRE

PARRAIN DU BOL D'OR MIRABAUD 2013

TEXTE PIERRE MEYER

**V**oici un homme du cru et un marin au long cours, qui a la particularité d'avoir tourné le cap Horn presque aussi souvent que la pointe d'Yvoire. Pour son 75<sup>e</sup> anniversaire, le Bol d'Or Mirabaud ne pouvait donc revendiquer meilleur parrain, puisque c'est en navigateur d'ici que Dominique Wavre s'est lancé sur les infinies étendues marines (au bas mot 400'000 milles au compteur), et que c'est en ambassadeur de ces ailleurs salés qu'il fait encore et toujours rêver les marins d'ici.

Compétiteur dans l'âme depuis que, dès l'âge de 13 ans, il se met à la voile du côté de Port Choiseul en 470, puis en 505, Dominique Wavre est aussi resté un amoureux des paysages lacustres. «Le Bol d'Or, auquel j'ai dû participer une quinzaine de fois, offre une belle synthèse entre l'esprit de régates de haut niveau et le plaisir qu'il donne à tout un chacun de naviguer dans un cadre exceptionnel et poétique. Cerise sur le gâteau: personne ne s'y prend trop au sérieux car, au fond, il y a autant de manière de faire le Bol que de concurrents.»

Paroles de «tonton flingueur», selon la formule qui a fait mouche lors du dernier Vendée Globe pour désigner les quinquagénaires (Dominique Wavre a 57 ans) engagés dans la course autour du monde, comme les Le Cam ou Golding, ses concurrents les plus directs. Le secret de sa longévité au plus haut niveau, Dominique Wavre le doit à une passion où être aux avant-postes relève aussi bien de la quête de performance que de l'esthétique; la mer pour terrain de jeu, certes, mais aussi la mer pour ses déserts liquides, ses ciels, et parfois, très au sud, ses albatros.

Depuis 1984, Dominique Wavre a établi un palmarès prestigieux, notamment en solitaire ou avec sa compagne Michèle Paret: Solitaire du Figaro à quatre reprises (avec un 2<sup>e</sup> rang en 1997), Vendée Globe à quatre reprises également (4<sup>e</sup> en 2004-05, 7<sup>e</sup> en 2012-13), Barcelona World Race en double (2 fois, avec un 3<sup>e</sup> rang en 2008), ainsi que de multiples transats, anglaises et françaises. Après des décennies de régates, son plaisir de naviguer est resté intact et communicatif; comme lorsqu'il participa à la création du CER genevois (Centre d'entraînement à la régates) dont, dès le départ, il avait pressenti «le grand devenir et le succès, fruits d'un niveau d'exigence élevé».

Ses prochains objectifs: la Barcelona World Race et le Bol d'Or Mirabaud, en 2014. Son vœu pour le Bol 2013: «Du vent, d'où qu'il vienne, pour que la fête soit belle.» ■

## À DÉCOUVRIR

À noter que Bernard Schopfer met la dernière main à un livre consacré à la carrière de Dominique Wavre. Son titre: **Dominique Wavre, Dix Tours du Monde**, aux Éditions Slatkine. Il est préfacé par Pierre Fehlmann et sera disponible en librairie à partir du mois de septembre 2013. Et en précommande à l'adresse [contact@maxcomm.ch](mailto:contact@maxcomm.ch).

1 Dominique Wavre, à bord de son 60 pieds open Mirabaud.



# 75<sup>e</sup> BOL D'OR MIRABAUD

LE CADEAU D'ANNIVERSAIRE:  
ENFIN DES BALISES GPS POUR TOUS LES BATEAUX

TEXTE PIERRE MEYER

**P**arrainé par le grand navigateur suisse Dominique Wavre, le 75<sup>e</sup> anniversaire de la plus populaire des régates lémaniques sera l'occasion de frapper un grand coup en faveur d'une course totalement couverte en direct par internet puisque tous les bateaux participants – je dis bien TOUS les bateaux – disposeront d'une balise GPS.

Les fans du Bol d'Or et les proches des navigateurs pourront ainsi suivre, minute par minute – sur la cartographie proposée par le site du Bol d'Or Mirabaud ([www.boldormirabaud.ch](http://www.boldormirabaud.ch)) – l'ensemble de la flotte, leurs bateaux préférés et ceux de leurs concurrents directs, ainsi que la position de chacun d'eux dans leur classe respective. De plus, des écrans installés sur le site de La Nautique permettront aux visiteurs de suivre en direct et en temps réel la régata.

## ANNIVERSARY PRESENT:

AT LAST, GPS TRACKING  
DEVICES FOR ALL THE  
BOATS

Sponsored by the great Swiss yachtsman Dominique Wavre, the 75<sup>th</sup> anniversary of Lake Geneva's most popular regatta will be an opportunity to really go for it, in favour of a race with full live coverage by internet as all the boats taking part – I mean it, ALL the boats – will be provided with a GPS tracking device.



1 Dominique Wavre, parrain de cette 75<sup>e</sup> édition du Bol d'Or Mirabaud.

Il s'agit d'un véritable événement. Le comité d'organisation de la course – à commencer par son président Michel Glaus – y a mis toute son énergie pour que le 75<sup>e</sup> Bol d'Or Mirabaud passe ce cap technologique essentiel et soit le premier d'une ère nouvelle. Jusqu'ici, une centaine de balises équipaient les bateaux qui s'étaient distingués l'année précédente et des voiliers tirés au hasard. Elles seront dorénavant complétées par un dispositif de 500 balises supplémentaires, guère plus grandes qu'un portable et toutes munies d'une batterie complémentaire, que les équipages recevront lors du retrait des instructions de course. Il suffira de les fixer à l'extérieur du bateau; tout le reste sera automatiquement activé. Toutes les balises devront, bien sûr, être rendues aux organisateurs après la régata.

This means that fans, friends and families of the Bol d'Or yachtsmen will be able to follow, minute by minute – on the charts available on the Bol d'Or Mirabaud website ([www.boldormirabaud.ch](http://www.boldormirabaud.ch)) – the whole fleet, their favourite boats and those of their direct competitors, as well as the position of each in their respective class. In addition, on the screens installed at La Nautique, visitors will be able to follow the regatta live, in real time.

It is a truly important event. The race's organizing committee – starting with its chairman, Michel Glaus – has put all its energy into getting the 75<sup>th</sup> Bol d'Or Mirabaud to pass this fundamental technological mark, making it the first of a new era. Until now about 100 boats had been equipped with tracking devices: those that had stood out the previous year and others drawn at random. From now on, they will be supplemented by an additional 500 devices, scarcely bigger than a mobile phone and all equipped with a spare battery, that the crew will receive when they pick up their notice of race and sailing instructions. They only need fixing to the outside of the boat, all the rest will be activated automatically. All the tracking devices will, of course, have to be returned to the organizers at the end of the race.

N.B! The timetable has been altered for the confirmation of registration and the crew list and for collection of the tracking devices and sailing

## QUELQUES POINTS IMPORTANTS



La cérémonie d'ouverture aura lieu le vendredi à 18h00. Ce sera l'occasion pour les navigateurs de participer à une rencontre chaleureuse tout en s'informant des dernières nouvelles concernant la course, le **briefing**, et la **météo**. Se succéderont ensuite les traditionnelles «tables rondes» où skippers renommés, organisateurs et public échangeront des propos sur la régata et la voile de compétition en général.



Tous les équipiers de toutes les classes devront avoir à leur disposition des **gilets de sauvetage munis d'un col et capables d'assurer une aide à la flottabilité de 75 Newton (75N)**, selon la nouvelle législation fédérale introduite en 2013. Il est obligatoire de s'y conformer sous peine de disqualification.

L'article 18 des Instructions de course (anciennement titré «Systèmes de compensation de gîte») est radicalement modifié. Si les trapèzes restent autorisés pour les bateaux NJ, M1 et M2 et les classes qui les admettent, **il est désormais interdit à tout bateau autre que NJ, d'être équipé de dispositifs procurant une énergie autre que manuelle** pour les réglages des gréements courants et dormants, des espars et appendices (application de l'art. 52 du règlement de l'ISAF), ainsi que des ballasts. Exit donc les systèmes électriques, hydrauliques ou autres destinés à activer, par exemple, un winch, une quille pendulaire ou des ballasts. Tout participant du BOM ainsi équipé devra prouver que l'usage de ces dispositifs a été rendu impossible pendant la durée de la course.

Attention ! Pour la confirmation de l'inscription et de la liste des équipiers, pour le retrait des balises et des instructions de course, les horaires sont modifiés comme suit: **jeudi 13 juin de 18h00 à 21h00 et vendredi 14 juin de 8h00 à 17h00 à la Société Nautique de Genève**. Tous les bateaux qui ne seront pas enregistrés à 17h00 le vendredi seront considérés comme non partants. L'inscription aura, en revanche, lieu comme d'habitude en ligne sur [www.boldormirabaud.ch](http://www.boldormirabaud.ch), dès le début du mois de mai.

## NOUVELLES CLASSES SRS

Finis les TCFX, TCF1 à 4. Place désormais aux classes TR1, TR2, TR3, TR4 et TR5 (TR comme temps réel) dans lesquelles chaque bateau sera intégré, selon son rating. En effet, suite à une demande pressante de nombreux régatiers du Petit-Lac, les classements à l'intérieur des cinq nouvelles classes SRS (Swiss Rating System) seront désormais établis en temps réel, en application du système F de la jauge SRS. Ce changement a été approuvé et recommandé par l'ACVL (Association des Clubs de Voile Lémaniques). Le comité du Bol d'Or Mirabaud a décidé de suivre cette recommandation qui devrait satisfaire un grand nombre de concurrents, faciliter la compréhension des classements par classe et assurer la compatibilité avec les autres régates lémaniques.

Parallèlement, et pour que tout le monde y trouve son compte, tous les bateaux jaugeés SRS et disposant d'un coefficient TCF (Time Correction Factor) participeront à un nouveau classement général en temps compensé, toutes classes confondues. La classe des inscrits, selon l'article 4.6 des IC, change quant à elle uniquement de dénomination, passant de LX (libera) à NJ (bateau non jaugeé).

## SOME IMPORTANT POINTS

A lifejacket with a collar and capable of providing a buoyancy aid of 75 Newton (75N) must be available to every crew member in every class, in accordance with the new federal legislation introduced in 2013. Non-compliance will result in automatic disqualification.

Article 18 of the Sailing Instructions (formerly headed "Heel compensation systems") has been drastically changed. If trapezes are still authorized for the NJ, M1 and M2 boats and the classes that accept them, **from now on, a boat's standing rigging, running rigging, spars and movable hull appendages shall be adjusted and operated only by human power** (application of rule 52 of the ISAF Racing Rules). This also applies to ballast.



## HUBLOT



Pour la 75<sup>e</sup> édition du Bol d'Or Mirabaud, le Comité d'Organisation est fier de s'associer avec la dynamique manufacture Hublot qui devient l'Horloger Officiel de la plus grande régate du monde en eaux fermées. Pour inaugurer ce nouveau partenariat, Hublot vous invite à vous rendre à la SNG pendant la manifestation pour découvrir la montre officielle du Bol d'Or Mirabaud, une création technique en titane, ultra-légère et super résistante aux chocs, dont la production sera limitée à 75 pièces.

### Classic Fusion Bol d'Or Mirabaud 2013

Chronographe en titane. Cadran et bracelet réalisés en véritable fibre de carbone. Hommage à la 75<sup>e</sup> édition du Bol d'Or Mirabaud. Série limitée à 75 pièces.

For the 75<sup>th</sup> edition of the Bol d'Or Mirabaud, the Organizing Committee is proud to team up with the dynamic Hublot Manufacture, which becomes the Official Timekeeper of the world's biggest inland regatta. To inaugurate this new partnership, Hublot invites you to visit the SNG during the event and discover the official watch of the Bol d'Or Mirabaud: a technical creation made from titanium, ultra-light and highly impact-resistant, to be produced in a 75-piece limited edition.

## ROCADE SUR LA LIGNE DE DÉPART

Depuis la mise en place, en 2007, des deux lignes de départ, la ventilation des bateaux sur la ligne des monocoques était restée immuable. Il n'en sera plus de même. Dès le Bol d'Or Mirabaud 2013, une rotation (dans le sens des aiguilles d'une montre) sera introduite chaque année afin que les bateaux appartenant à une classe ne partent pas toujours du même endroit. N'oubliez pas de vous reporter à la carte figurant dans les instructions de course pour connaître, cette année, votre aire de départ.

## UN NOUVEAU CHALLENGE...

L'édition anniversaire sera l'occasion d'étreindre un nouveau challenge, ouvert à tous les participants. En effet, au traditionnel Challenge Bol d'Or (victoire en temps réel toutes classes confondues) et au Challenge Bol de Vermeil, qui récompense le monocoque le plus véloce, s'ajoute désormais le Challenge ACVL-SRS, offert par l'association: il sera remis au bateau jaugé qui remportera la régate selon le nouveau classement établi en temps compensé, toutes classes confondues. Pour marquer le coup et le lancement de son challenge, l'ACVL-SRS décernera en 2013 trois prix supplémentaires, soit CHF 750 aux bateaux classés 75<sup>e</sup>, 175<sup>e</sup> et 275<sup>e</sup> de cette édition exceptionnelle. Le Challenge ACVL sera permanent.

## ... ET UN NOUVEAU TROPHÉE

Vu le succès remporté ces dernières années par le Trophée des écoles de voile et le Trophée inter-entreprises, le comité propose cette année le nouveau Trophée inter-clubs. «Nous nous sommes aperçus que ces récompenses permettent de pimenter la course de tous ceux qui n'aspirent pas forcément à la victoire en temps réel ou

instructions, as follows: **Thursday 13 June from 6pm to 9pm and Friday 14 June from 8am to 5pm at the Société Nautique de Genève.** Any boat not registered by 5pm on Friday will be considered a non-starter. However, there is no change to the registration procedure. This is to be done online at: [www.boldormirabaud.ch](http://www.boldormirabaud.ch) from the beginning of May.

## NEW SRS CLASSES

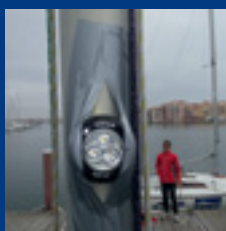
The TCFX, TCF1 to 4 have been scrapped. From now on they are replaced by the TR1, TR2, TR3, TR4 and TR5 (TR as in temps réel – real time) into which each boat will be integrated according to its rating. Indeed, following an urgent demand from several competitors in the Petit-Lac race, rankings within the five new SRS (Swiss Rating System) classes will, from now on, be established in real time, using the SRS's F system. This change has been approved and recommended by the ACVL (Association des Clubs de Voile Lémaniques). The committee of the Bol d'Or Mirabaud decided to follow this recommendation which should satisfy a large number of competitors, simplify the understanding of the rankings by class and ensure compatibility with the other regattas on Lake Geneva.

At the same time, and for it to work well for everyone, all the SRS-rated boats with a TCF (Time Correction Factor) coefficient will be part of a new

## ÉCLAIRAGE DE NUIT: LES SOLUTIONS LED



Pour tous ceux qui s'arrachent les cheveux avec leurs feux nocturnes (batteries défaillantes, ampoules cassées, câbles pourris), une solution simple, sans fil, durable et efficace est à disposition. Il s'agit des feux LED Navi Light ([www.navinorge.no](http://www.navinorge.no)) distribués en Suisse par YC Nautica Sport ([www.ycnautica.ch](http://www.ycnautica.ch)). Ces feux tricolores (où chaque couleur est activable séparément) sont faciles à installer (sangles velcro et support aimanté inclus, bras articulé en option) et remplissent toutes les garanties; ils sont approuvés par les US Coastguards pour une visibilité jusqu'à 2 miles nautiques et répondent donc aux exigences du Bol d'Or Mirabaud. Pour respecter les angles de visibilité, il faudra un ou deux feux à l'avant pour les secteurs rouge et vert et un feu à l'arrière pour le secteur blanc. Trois piles alcalines AAA par feu assureront un fonctionnement de minimum 12 heures. Prévoir quand même des piles supplémentaires en cas de défaillance.



Afin de diminuer le risque de collision nocturne, rendez aussi votre voilier un peu plus visible en éclairant votre voile d'avant.

N'hésitez pas à coller au mât une lampe Osram Do-it LED. L'expérience très positive des 5 jours du Léman est là pour l'attester. Fixée tout simplement au mât par un autocollant à 1m75 de haut et dirigée vers l'avant, cette lampe non seulement dure, mais permet aussi d'améliorer notablement votre performance en éclairant parfaitement, et en permanence, vos faveurs de génois, sans jamais vous éblouir. Ce dispositif ne requiert que trois piles alcalines AAA et peut fonctionner pendant au moins cinq nuits.



## NIGHT SAFETY LIGHTING

For all of you who tear your hair out over night safety lights, there is a simple, cordless, long-lasting and efficient solution available. It is the LED Navi Light, distributed in Switzerland by YC Nautica Sport ([www.ycnautica.ch](http://www.ycnautica.ch)).

These tri-colour lights (each colour can be activated separately) are easy to install and meet the Bol d'Or Mirabaud requirements. In order to respect the angles of visibility, you will need one or two lights at the front for the red and green sectors and one at the back for the white sector. In order to reduce the risk of a night-time collision, make your sailing boat that much more visible by lighting your foresail. Don't hesitate sticking an Osram Do-it LED light on the mast.



dans leur classe, souligne Michel Glaus. Le Bol d'Or Mirabaud offre depuis longtemps des courses dans la course et il est très plaisant de constater combien les navigateurs en herbe ou les employés de telle ou telle entreprise se sont pris au jeu de leur propre régata.»

La règle du Trophée interclubs est la suivante: il appartient à chaque club de voile désireux de participer à ce trophée de désigner trois bateaux chargés de défendre ses couleurs. Le classement général en temps compensé servira à l'attribution des points de chacun des bateaux; le club qui aura totalisé le moins de points empochera le Trophée.

### **UN PRO-AM BOM-STARS LE JEUDI**

Pouvoir suivre de près les évolutions de quelques-uns des meilleurs marins du monde devrait séduire un nombreux public. C'est pourquoi les organisateurs du Bol d'Or Mirabaud ont décidé de proposer cette année une «Régata *Surprise* du 75<sup>e</sup>», qui aura lieu le jeudi après-midi. Il s'agira d'une compétition style Pro-Am qui mettra aux prises, à bord des six *Surprise* Mirabaud de La Nautique, des équipages formés de deux marins confirmés, d'un journaliste et d'une personnalité. Cela promet un joli spectacle et de belles empoignades dans la rade à quelques encablures du rivage. ■

general ranking in corrected time, irrespective of class. In accordance with article 4.6 of the SI, the class of those registered only changes denomination, going from LX (libera) to NJ (non-rated boat).

### **ROTATION ON THE START LINE**

Since the introduction of the two starting lines in 2007, there has been no change to the distribution of the boats on the monohull line. This will no longer be the case. As from the 2013 Bol d'Or Mirabaud there will be a rotation (clockwise) each year so that the boats belonging to one particular class will not always be starting from the same place. Don't forget to check the map in the sailing instructions to find out where your starting area is this year.

### **A NEW CHALLENGE**

The anniversary event will be celebrated with a new challenge open to all participants. Indeed, to the Bol d'Or Challenge (victory in real time, irrespective of class) and the Bol de Vermeil Challenge, awarded to the fastest monohull, will be added the ACVL Challenge, presented by the association: it will be awarded to the rated boat that wins the regatta according to the new ranking calculated in corrected time, irrespective of class. To mark the event and the launch of its challenge, in 2013 the ACVL will award three additional prizes, namely CHF 750.00 to the boats finishing in 75<sup>th</sup>, 175<sup>th</sup> and 275<sup>th</sup> place in this special race. The ACVL will be a permanent challenge.

### **PRO-AM RACE ON THURSDAY**

The opportunity to closely follow the manoeuvres of some of the best sailors in the world should attract a large number of spectators. For this reason the organizers of the Bol d'Or Mirabaud have decided to arrange "The Surprise Regatta of the 75<sup>th</sup>" this year, which will take place on Thursday afternoon. It will take the shape of a Pro-Am competition with teams made up of two experienced sailors, one journalist and a personality aboard the six "Mirabaud Surprise de La Nautique". It should be a great show and exciting contest in the harbour, just a few cable lengths from the shore. ■

# LE BOL D'OR A 75 ANS ET PAS UNE RIDE

TEXTE PIERRE MEYER

**C'**est parce qu'il était lassé de tourner autour de trois bouées pendant «Les douze heures», une des régates au long cours organisées à l'époque, que Pierre Bonnet, président du Yacht Club de Genève, crée le Bol d'Or en 1939. Le parcours (Genève-Le Bouveret-Genève) avait le mérite de la simplicité et de l'évidence: quand on dispose d'un plan d'eau aussi magnifique et varié, pourquoi, en effet, ne pas le sillonner en son entier ?

De 1939 à nos jours, la course a eu lieu sans interruption, même pendant la Deuxième Guerre Mondiale où l'interdiction d'approcher la côte française a toutefois contraint les organisateurs à modifier le parcours, la dernière bouée étant mouillée à Montreux.

## LES MÉTRIQUES

26 bateaux prirent, le 22 juillet, le départ de la première édition du Bol d'Or, une course considérée alors comme potentiellement dangereuse. Il est vrai qu'il fallait y passer la nuit, ce qui n'était pas habituel à l'époque. Mais ils seront 26 à l'arrivée, et les craintes se sont alors envolées. La première victoire revint à Ylliam IV (6m JI), à Fred Firmenich, en 23h08'34" (*lire l'encadré*). Il devançait trois autres 6m JI.

Ainsi, au commencement étaient les métriques (6m JI et 8m JI). Ils domineront la course pendant 31 ans, jusqu'en 1970, à quatre exceptions près. C'est d'ailleurs un 8m JI, Marie-José II à Horace Julliard qui remporta pour la première fois définitivement le convoité Bol d'Or, en 1963. Pour le conserver, la règle veut qu'un bateau gagne la course au moins à trois reprises en cinq ans.



© Collection Musée du Léman / La Légende du Léman

1



© Gilles Favez / La Légende du Léman



2

- 1 Départ dans les années 1940.
- 2 Une affiche du Bol d'Or pendant la seconde guerre mondiale.
- 3 Huit fois vainqueur sous trois noms différents (Glana, Marie José II et Le Tigre), Glana a retrouvé son nom initial grâce à son actuel propriétaire, Jean-Claude Marchand.



3

## UN AIR DE FAMILLE

Le premier Bol d'Or de 1939 constitue, avec le recul, un vrai condensé d'histoire. Les Ylliam, tout comme les Firmenich, marqueront en effet durablement la régates avec pas moins de 8 victoires en 75 ans. Il s'agit des années 1939 et 1940 (Fred Firmenich), 1951, 1953, 1956 et 1958 (André Firmenich), 1993 et 1998 (Pierre-Yves Firmenich). Les six premières victoires sont acquises sur 6m JI avec, à la barre, un régatier d'exception, Louis Noverraz. Les deux dernières sur le catamaran de Pierre-Yves Firmenich, l'actuel président de la Société Nautique de Genève (SNG). Une filiation «boldorienne» exceptionnelle, puisqu'elle couvre deux des trois grandes périodes du Bol d'Or,

celle des métriques et celle des multicoques, seule la phase Toucan ayant échappé à la famille. Une filiation qui se poursuit d'ailleurs avec la dernière génération: Patrick Firmenich s'est en effet approprié, aux côtés d'Alex Schneiter, le Bol de Vermeil (victoire en temps réel en monocoque) avec trois victoires en cinq ans (2002, 2004, 2006) sur Tilt, un Psaros 40.

Cette mainmise a toutefois été brillamment contestée, mais sur des périodes plus courtes, par les Stern, Marcel et Philippe, avec trois victoires en Toucan (pour Marcel en 1971 et 1975, pour Philippe en 1977) et six en multicoques (1980, 1982, 1984, 1985, 1986 et 1992), soit neuf succès au

total. Philippe Stern détient d'ailleurs, avec Philippe Durr, le record de sept victoires au Bol d'Or. La famille Bertarelli (Dona et Ernesto) les talonne de peu, avec sept victoires (dont six à Ernesto), toutes acquises sur multicoques (1997, 2000, 2001, 2002, 2003, 2010 pour Dona, et 2011).

A ces noms qui ont marqué l'histoire de la régates lémanique, on peut sans autre associer toutes ces familles qui courent, parfois dans l'anonymat des classements, le Bol d'Or Mirabaud depuis deux, trois, voire quatre générations. C'est aussi là que réside la magie de cette régates exceptionnelle.

# D'une bouée à l'autre... Une passion à partager !

Profitez de la nocturne du 15 juin pour admirer les bateaux du Bol d'Or...



**32<sup>e</sup> FESTIVAL INTERNATIONAL  
DE LA VAPEUR  
du 7 au 16 juin 2013**



Swiss Vapeur Parc - 1897 Le Bouveret

**[WWW.SWISSVAPEUR.CH](http://WWW.SWISSVAPEUR.CH)**

## THE BOL D'OR IS 75 YEARS-OLD AND SHOWS NO SIGNS OF AGEING

It was because he was bored with circling around three markers during "Les douze heures", one of the long-distance regattas organized at the time, that Pierre Bonnet, chairman of the Geneva Yacht Club, created the Bol d'Or in 1939. The virtue of the course (Geneva-Le Bouveret-Geneva) was that it was simple and obvious: when there is such a wonderful and varied expanse of water, why not criss-cross it to the full?

The race has taken place every year from 1939 to the present day without interruption, even during the Second World War when it was prohibited to approach the French coast. This meant the organizers were obliged to modify the course, with the last marker anchored off Montreux.

### THE METRICS

On July 22<sup>nd</sup>, 26 boats lined up for the start of the first Bol d'Or. The race was considered to be potentially dangerous. It is true, it meant spending the night out, which was not common at the time. But all 26 finished and any fears were dispelled. The first victory went to Ylliam IV (6m JI) and Fred Firmenich in 23 hours 8 minutes and 34 seconds. He beat three other 6m JIs.

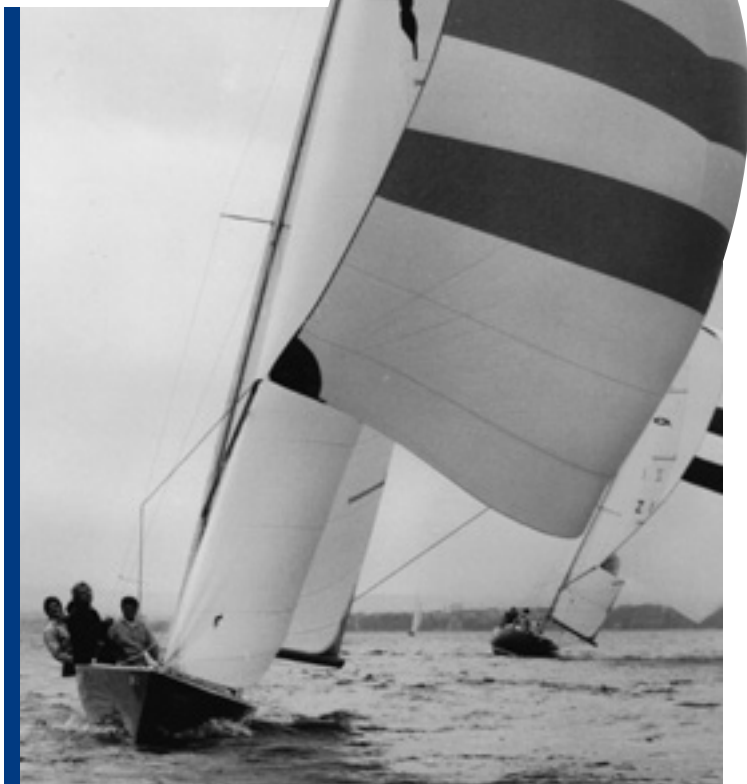
Thus, in the beginning there were the metrics (6m JI and 8m JI). They were to dominate the race for 31 years until 1970, with four exceptions. Furthermore, it was the Marie-José II, an 8m JI belonging to Horace Julliard that was the first to win the coveted Bol d'Or to keep, in 1963. In order to keep it, the rule is that a boat must win the race at least three times in five years.

### THE TOUCAN

The Bol d'Or has taken everyone in with its airs of endless repetition. In actual fact, perhaps no other regatta has accompanied or preceded the evolutions and revolutions of competition sailing to the same extent.

Accordingly, in 1971 a boat born from the imagination of Pierre Noverraz and André Fragnière on the shores of the lake broke cover: the Toucan. Lightweight, equipped with a bulbous keel, shaped like a torpedo, it won eight times in a row. Exempt

© Collection Philippe Durr / La Légende du Léman



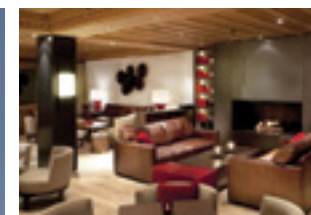
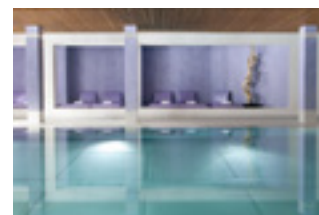
### LE TOUCAN

Sous ses airs d'éternels recommencements, le Bol d'Or trompe son monde. En effet, aucune régata n'a peut-être aussi bien accompagné, voire précédé, les évolutions et les révolutions de la voile de compétition.

Ainsi, en 1971, déboule un bateau né au bord du lac de l'imagination de Pierre Noverraz et d'André Fragnière, le Toucan. Léger, équipé d'une quille à bulbe en forme de torpille, il s'impose huit fois d'affilée. Dégagé de toute contrainte de jauge, le monotype fait merveille sur le lac. Comme un clin d'œil à l'eau salée, il sera engagé avec succès dans la Transat 1972 par le navigateur français Alain Glicksman. En 1979 et 1981, un autre monocoque également lacustre, l'Améthyste, plus long et plus toilé, lui dame le pion. Deux victoires sans lendemain, car l'époque des monocoques est désormais révolue. A trois ou à deux coques, les multis s'apprentent à révolutionner la voile lémanique. Une première victoire, en 1980, avait déjà sonné comme un avertissement. Dès 1982 et jusqu'à aujourd'hui, ils ne lâcheront plus le Bol.

Ce coup d'arrêt n'a toutefois pas empêché les monocoques d'évoluer et d'atteindre des performances exceptionnelles, comme les Psaros 40, Taillevent (ACC 60), Libera et autres Luthi qui se battent aujourd'hui pour ravir le Bol de Vermeil.

1 Toucan XI, le premier de la série, remporte, sitôt sorti du chantier naval, le Bol d'Or en 1971.



*Do you Gstaad?*

GRAND HOTEL PARK

★★★★★



  
EST. 1928  
THE LEADING HOTELS  
OF THE WORLD®

[www.grandhotelpark.ch](http://www.grandhotelpark.ch)

  
SWISS DELUXE HOTELS



© Bertrand Cardis / La Légende du Léman

## LES MULTIS

Pendant plus de 20 ans (1980-2003), ce sera l'affaire des prototypes. Tout ce que le bassin lémanique compte de propriétaires, architectes, constructeurs et voiliers se mettent à la tâche pour accroître la fiabilité, la légèreté et la vitesse de ces étranges libellules. L'apprentissage est parfois rude, mais rien n'est laissé de côté: le lac devient un laboratoire où les nouveaux matériaux sont poussés dans leur dernier retranchement, les voiles s'adaptent, les mâts s'allongent, les appendices s'affinent. Des essais, pour l'heure sans lendemain, portent même sur les foils ou les mâts-àile.

En 1989, la participation (hors course) de Stars & Stripes, le catamaran de Dennis Connors victorieux de la Coupe de l'America 1988, donne un nouveau coup de fouet à l'imagination lémanique. A chaque édition, les équipages sont plus affûtés, les bateaux plus compétitifs jusqu'au début des années 2000 où un bateau, le «Black» d'Ernesto Bertarelli, impose sa loi à quatre reprises (2000 à 2003). La domination est insolente et provoque un électrochoc: huit propriétaires de multicoques décident de se lancer dans la monotypie; ce sera, dès l'édition 2004, l'avènement du catamaran D35.

- 1 Happycalopse, le trimaran de Marc-Edouard Landolt, trois fois vainqueur du Bol d'Or.
- 2 Alinghi 41, dit «Le Black», écrase la concurrence au début des années 2000 (4 victoires de rang).

from any kind of sail measurement restrictions, this one-design boat is marvellous on the lake. Like a nod to salt water, it successfully competed in the 1972 Transat, with the Frenchman Alain Glicksman at the helm. In 1979 and 1981 it was outwitted by another longer monohull with bigger sails, also from the lake, the Améthyste. Two isolated victories, for the reign of the monohulls was over. With two or three hulls, the multis were about to revolutionize sailing on Lake Geneva. An initial victory in 1980 already sounded the alarm bell. From 1982 to the present day, they have kept a firm hold on the Bol.

Although a serious blow, this has not stopped the monohulls from evolving to now reach exceptional levels of performance like the Psaros 40, Taillevent (ACC 60), Libera and other Luthi crafts that are battling today to carry off the Bol de Vermeil.

## THE MULTIS

For more than 20 years (1980-2003) it was all about prototypes. All the Lake Geneva basin owners, architects, boat builders and sail makers, set to work improving the reliability, weight and speed of these strange dragonflies. The apprenticeship was sometimes tough but nothing was left to one side: the lake was turned into a laboratory where new materials were being pushed to the limit, sails adapted, masts lengthened, appendages refined. Trials which, so far short-lived, even involved foils and wing masts.

In 1989, the participation (out of competition) of Dennis Connors' catamaran Stars & Stripes, winner of the 1988 America's Cup, galvanized the local imagination. Each year the crews were sharper and the boats more competitive until the beginning of the 'noughties' when one boat, Ernesto Bertarelli's "Black" dominated, winning four times in a row (2000 to 2003). The domination was insolent and like an electric shock: eight multihull owners decided to go in for a one-design. It was 2004 and the advent of the D35.



© Yves Ryncki / La Légende du Léman

2

## LA MONOTYPIC

L'arrivée de nouvelles classes monotypes change la donne. Certes, le Bol d'Or abritait déjà des courses dans la course en raison de la présence massive des Surprise ou des Toucan, mais sans que cela soit codifié. Le virage sera pris en 2007 où quatre classes monotypes, courant selon leurs propres règles de classe, seront officiellement reconnues: il s'agit des M1 (essentiellement les D35), des M2 (essentiellement des Ventilo 28), des Surprise et des Grand Surprise, suivis en 2008 par les Toucan.



1

## A FAMILY LIKENESS

With hindsight, the first Bol d'Or in 1939 started a real historical digest. The Ylliams, like the Firmenich family, were to leave their mark on the regatta with no less than eight wins in 75 years. These were in 1939 and 1940 (Fred Firmenich), 1951, 1953, 1956 and 1958 (André Firmenich), 1993 and 1998 (Pierre-Yves Firmenich). The first six victories were won on a 6m JI with the exceptional yachtsman, Louis Noverraz at the helm. An exceptional 'boldorian' relationship because it covers two of the Bol d'Or's three big periods,

that of the metrics and that of the multihulls, only the Toucan phase escaped the family. A relationship which continues with the latest generation: indeed, Patrick Firmenich and Alex Schneiter carried off the Bol de Vermeil (monohull win in real time) with three victories in five years (2002, 2004, 2006) on Tilt, a Psaros 40.

This seizure was nevertheless, brilliantly challenged, but over shorter periods by the Sterns (Marcel and Philippe) with three victories

on Toucans (1971 and 1975 for Marcel, 1977 for Philippe) and six on multihulls (1980, 1982, 1984, 1985, 1986 and 1992), bringing the total to nine in all. Moreover, Philippe Stern and Philippe Durr hold the record of seven Bol d'Or victories. The Bertarelli family (Dona and Ernesto) is hot on their heels with seven victories (six for Ernesto), all won on multihulls (1997, 2000, 2001, 2002, 2003, 2010 for Dona and 2011).



© Jacques-Henri Addor / La Légende du Léman

2

## LES FOILERS

Dernier développement en date, l'émergence des foilers, monocoques et multicoques. Seul Holy Smoke, en 1983 – une autre époque –, a réussi jusqu'ici à gagner le Bol en temps réel grâce à ses foils. Mais, alors que la flotte s'est assagie, les foilers représentent le dernier bastion de la recherche lémanique sans compromis. Avec, à la clé, le lancement de bateaux aussi innovants que le Mirabaud LX, le Syz & Co, l'Hydroptere.ch, le Pi 28 ou l'Allianz Suisse. Les régatiers les plus allumés du lac n'ont pas dit leur dernier mot. Et certains d'entre eux, comme Philippe Durr, envisagent très sérieusement l'avènement de bateaux tractés par cerf-volant. ■

Sources sur l'histoire du Bol d'Or:

LA LÉGENDE DU LÉMAN, BOL D'OR MIRABAUD, par Bernard Schopfer, Éditions Slatkine, Genève, 2012.

BOL D'OR, CHRONIQUES DE LA PLUS CÉLÈBRE RÉGATE LÉMANIQUE, par Gérald-A. Piaget, Éditions Slatkine, Genève, 2001.

DEUX SIÈCLES DE BOL D'OR, Skippers Publishing, 2004.

- 1 Toucan et Grand Surprise, deux classes monotypes participant au Bol d'Or Mirabaud.
- 2 Holy Smoke, le premier foiler à avoir gagné le Bol d'Or en 1983. Pour installer les foils, il fallait arrêter le bateau et envoyer un plongeur à l'eau.
- 3 Le Mirabaud LX, un "ofni" chez les monocoques.



© Loris von Siebenthal / La Légende du Léman

3

## THE ONE-DESIGN

The arrival of new one-design classes was to change things. Of course, the Bol d'Or was already sheltering races within the race because of the massive representation of the Surprises and Toucans, but this was not codified. The page was turned in 2007 when four one-design classes, competing according to their own class rules, were officially recognized: the M1 (basically the D35), the M2 (basically the Ventilo 28), the Surprise and Grand Surprise, followed by the Toucan in 2008.

## THE FOILERS

The latest development to date is the apparition of the monohull and multihull foilers. So far, none of them have managed to win the Bol d'Or Mirabaud in real time. But, whereas the fleet has calmed down, these represent the last outpost of Lake Geneva's all-out research. With, as a bonus, the launching of boats as original as the Mirabaud LX, the Syz & Co, the Hydroptere.ch, the Pi 28 and the Allianz Suisse. The most fanatical yachtsmen on the lake have not yet had their last word. And some of them, like Philippe Durr, are very seriously envisaging the advent of kite-powered boats. ■

# LE BOL D'OR EN QUELQUES CHIFFRES

## THE BOL D'OR IN FIGURES

TEXTE PIERRE MEYER

# 3

bateaux, en 75 ans, ont remporté définitivement le challenge Bol d'Or:

- Marie-José II (8m JI) à Horace Julliard en 1963
- Altair (trimaran) à Philippe Stern en 1984
- Alinghi (catamaran) à Ernesto Bertarelli en 2001

In 75 years, three boats have won the Bol d'Or challenge for good:

- Horace Julliard's Marie-José II (8m JI) in 1963
- Philippe Stern's Altair (trimaran) in 1984
- Ernesto Bertarelli's Alinghi (catamaran) in 2001

# 2

monocoques ont gagné définitivement le challenge Bol de Vermeil (victoire monocoque en temps réel) depuis 1996, date de sa création:

- Raffica à M. Valerio en 1998
- Tilt à Alex Schneider et Patrick Firmenich en 2006

Since 1996, when it was created, two monohulls have won the Bol de Vermeil challenge to keep (monohull victory in real time):

- M. Valerio's Raffica in 1998
- Alex Schneider and Patrick Firmenich's Tilt in 2006

# 7

victoires: le record détenu conjointement par Philippe Stern et Philippe Durr.

Philippe Stern and Philippe Durr both hold the record with seven victories.

Le nombre de victoires en temps réel par types de bateaux. Tout d'abord chez les monocoques: 22 pour les 6m JI, 8 pour les 8m JI, 8 pour les Toucan, 4 pour d'autres monocoques. Chez les multicoques: 13 catamarans, 10 trimarans et 10 D35.

The number of victories in real time by boat type. Firstly, the monohulls: 22 for the 6m JIs, 8 for the 8m JIs, 8 for the Toucans, 4 for other monohulls. The multihulls: 13 catamarans, 10 trimarans and 10 D35s.

# 22

# 123

kilomètres : tel est la longueur du parcours du Bol d'Or, sur la route la plus courte, entre Genève-Le Bouveret-Genève. Cela correspond à 66,5 miles nautiques. En fonction des conditions de vent, le trajet moyen parcouru par les concurrents est nettement plus long.

123 kilometres: this is the length of the Bol d'Or's course, over the shortest distance, between Geneva-Le Bouveret-Geneva. It corresponds to 66.5 nautical miles. Depending on the wind conditions, the average course covered by the competitors is much longer.

# 5

## h01'51"

Couru par forte bise, le Bol d'Or le plus rapide date de 1994, soit 5h01'51" pour le trimaran Triga IV à Peter Leuenberger et 8h45'40" pour le monocoque Corum à B. Siegfried. Chez les métriques, le 6m JI Ylliam IV à André Firmenich avait bouclé, en 1956, le parcours en 11h04'57", un temps canon qui a tenu 26 ans.

In a strong "bise" wind, the fastest Bol d'Or was in 1994 in 5 hours 1 minute and 51 seconds for Peter Leuenberger's trimaran Triga IV and 8 hours 45 minutes 40 seconds for Beat Siegfried's monohull Corum. For the metrics, in 1956 André Firmenich's 6m JI, Ylliam IV, completed the course in 11 hours 4 minutes and 57 seconds. A fabulous record which stood for 26 years.

# 45

En 75 ans, le Bol d'Or a connu 45 vainqueurs différents.

In 75 years the Bol d'Or has seen 45 different winners.

# 64

bateaux seulement avaient pu franchir la ligne d'arrivée en 2009 (après 19h33'26" de course pour le vainqueur, le D35 Foncia), c'est le Bol d'Or le plus lent. Pour la première fois de l'histoire de la régates, un classement a dû être établi à la marque du Bouveret, aucun Surprise, aucun classe TCF3 et TCF 4 n'ayant pu rejoindre Genève avant la clôture du dimanche à 16h00. Le vainqueur le plus lent de l'histoire du Bol est le 8m JI Marie-José II qui avait terminé l'édition de 1962 après 31h54'49" de course !

The slowest Bol d'Or, as far as the boats can be compared, was in 2009. Only 64 boats crossed the finish line (after a 19 hours 33 minutes 26 seconds race for the winner, the D35 Foncia). For the first time in the regatta's history, a ranking had to be made at the Bouveret marker, not a single Surprise, TCF 3 or TCF 4 class was able to reach Geneva in the time limit, 4pm on Sunday. The slowest winner in the history of the Bol was the 8m JI Marie-José II which finished the 1962 race in 31 hours 54 minutes 49 seconds.

# 3

" est l'écart le plus faible entre les deux premiers arrivés: Oiseau Roc et Altaïr, deux multicoques, en 1987. L'écart le plus grand: 6h20'24" entre les Toucan Sansouci et Fortune Carrée en 1973.

The smallest gap between the first two boats: 3 seconds in 1987 between Oiseau Roc and Altaïr, both multihulls. The biggest gap: 6 hours 20 minutes 24 seconds between the Toucans Sansouci and Fortune Carrée in 1973.

# 674

bateaux inscrits, le record de participation au Bol d'Or remonte à 1990.

The record number of participants in the Bol d'Or was in 1990 with 674 registered boats.

# BERNARD DUNAND

## LÉGENDE VIVANTE D'UNE RÉGATE IMPRÉVISIBLE

TEXTE PIERRE NUSSLÉ

Lorsqu'il promène sa longue silhouette bien droite aux abords de La Nautique, un sac sur l'épaule, on peut se douter qu'il va se passer quelque chose d'important sur le lac. Bernard Dunand fait partie de la légende des courses lémaniques. Dernier médaillé olympique suisse en 1968 à Mexico sur le 5,5m JI barré par Louis Noverraz, le météorologue genevois compte une quarantaine de Bol d'Or, parfois victorieux, à son actif.

A bord de monocoques, de multicoques ou de bateaux de croisière, Bernard Dunand a tout essayé avec la même passion et son esprit de compétition, toujours à la recherche de cette alchimie complexe pour gagner. Passer au bon endroit, au bon moment, sans rallonger la route, et terminer en beauté en laissant ses concurrents plantés dans des trous de vent.

### UN LAC TRÈS FANTASQUE

«L'ennui, c'est qu'il n'y a jamais de certitudes dans le choix d'une stratégie de course», rappelle Dunand. Entre les sirènes de la côte suisse et les mirages des rives françaises, de nombreux traquenards guettent les meilleurs navigateurs. «Il y a souvent une telle loterie dans le Bol d'Or, confie-t-il, que tout pronostic devient aléatoire. Au début, c'est la connaissance de la navigation qui m'a aidé à faire de la météo, reconnaît-il. Cela permet d'expliquer après coup ce qui s'est passé et de mieux l'analyser. Maintenant, la plus grande précision des prévisions ne m'empêche pas d'être un bon observateur. Cela me permet de réduire la part de hasard. Si la météo annonce 1 à 2 Beaufort, tu sais que tu auras peu d'air. Si, au contraire, on prévoit 3 Beaufort avec un risque d'orage, tu peux être certain qu'à un endroit du lac, tu vas ramasser force 5. Et tomber là-dedans, c'est le pur hasard, mais ça peut modifier complètement ta course !»

«Le lac est très fantasque, c'est ce qui fait son charme, poursuit Bernard Dunand. D'ailleurs, les multicoques n'échappent pas à ces incertitudes. J'ai couru un Bol d'Or Mirabaud avec Stève Ravussin sur un Décision 35. On a fini à trois heures du matin, c'était la punition ! En plus, on avait été disqualifié avec deux autres bateaux, car on n'avait plus d'éclairage.»

1 Bernard Dunand scrutant le lac avec ses jumelles à bord de Véga, lors de son deuxième Bol d'Or victorieux, en 1967.





© Collection Bernard Dunand / La Légende du Léman

## BERNARD DUNAND

A LIVING LEGEND OF  
AN UNPREDICTABLE  
REGATTA

When his long and upright silhouette is seen strolling around the Nautique, a bag slung over his shoulder, you can be sure that something important will be happening on the lake. Bernard Dunand is a living legend of Lake Geneva's races. The last Swiss olympic medalist in 1968 in Mexico on a 5.5m JI with Louis Noverraz at the helm, this meteorologist from Geneva has participated in some 40 Bol d'Or races, some of which he won.

Aboard monohulls, multihulls or cruisers, Bernard Dunand has tried everything with equal passion and his competitive spirit, always on the look out for the complex alchemy needed to win. To be in the right place at the right time, without lengthening his route and to finish with a flourish, leaving his competitors becalmed in wind holes.

### A VERY CAPRICIOUS LAKE

"The problem is you're never sure you've chosen the right strategy in a race", Dunand remarks. "Between the sirens on the Swiss coast and the mirages of the French shores, numerous traps await the best yachtsmen. There is often such an element of luck in the Bol d'Or," he confides, "that any kind of prognosis is random. At the beginning, it was my sailing knowledge that helped me forecast the weather. It enabled me, with hindsight, to understand what had happened and make a better analysis. Now, even the most accurate forecasts don't stop me from being a good observer.

This allows me to reduce the element of luck! "The lake is capricious, it's part of its charm," continues Bernard Dunand. "Moreover, the multihulls don't escape these uncertainties. I raced a Bol d'Or Mirabaud with Stève Ravussin on a Décision 35. We finished at 3 a.m., we took a thrashing! In addition, we were disqualified, along with two other boats, because our lights had gone out."



## TELLEMENT CHAMPAGNE

*depuis 1827*



[WWW.GHMUMM.COM](http://WWW.GHMUMM.COM)

DRINK RESPONSIBLY

## DU GROUIK À ALTAÏR

Dessinateur naval, Dunand a dessiné les fameux multicoques de Stern (trimaran et catamaran). «Dans les années 70-80, avant l'épisode des multis, je naviguais sur le Grouik, mon bateau de croisière de 3,5 tonnes et 9m10 de long. On se marrait beaucoup à bord, notamment avec Claude Chauvet et Guido Biazetti. On coupait des tranches de cake sur lequel on versait du rhum pour la digestion. On appelait ça le "babacardy". Chauvet était un fin cuisinier, très drôle, qui faisait toujours des sorties hilarantes pour détendre l'atmosphère. On vivait une époque tranquille du Bol, ce qui ne nous empêchait pas de régater et d'essayer d'aller vite.»

Dans la longue histoire du Bol, Dunand a mis son expérience au service de plusieurs propriétaires. Avec Philippe Gilliéron en 6 m JI, Marcel Stern en Toucan, Philippe Stern en multicoques sur les Altaïr. «En 1984, après la victoire sur le catamaran Altaïr XI, on avait remporté définitivement le trophée. On avait tous reçu une Patek. Ensuite, je n'ai plus eu la même envie de naviguer en multi. A 48 ans, ça commençait à devenir plus difficile. Les multis ont changé de dimension en embarquant une cathédrale de voiles. Au Bouveret, ça devenait la foire d'empoigne !»



© Jacques-Henri Addor / La Légende du Léman

1

## DEPUIS 8 ANS EN SURPRISE

Aujourd'hui, et depuis huit ans, Bernard Dunand préfère la bagarre au milieu de l'imposante flotte des Surprise, avec Christophe Ganz sur Teo Jakob. «En Surprise, tu peux faire une course à l'armement qui ne coûte pas cher. Pour moi, c'est dans le petit jour que c'est le plus beau, avec un peu de brise. Si tu es planté, c'est moins drôle. Une année, on a viré en tête de la série au Bouveret avant de finir 50<sup>e</sup> !» C'est aussi ça le Bol d'Or Mirabaud. ■

- 1 Altaïr X, un des Altaïr dessiné au début des années 80 par Bernard Dunand.
- 2 Bernard Dunand à la barre du Surprise Teo Jakob.



2

## FROM THE GROUIK TO ALTAÏR

A marine draughtsman, Dunand designed Stern's famous multihulls (trimarans and catamarans). "In the 70s and 80s, before the multihull instalment, I used to sail on the Grouik, my 3.5 ton, 9m10 long cruiser. We had great fun on board, particularly with Claude Chauvet and Guido Biazetti. Chauvet was an excellent cook and very funny. He would come out with the funniest remarks to lighten things up. It was a quiet era for the Bol, but it didn't stop us from racing and trying to go fast."

In the Bol's long history, Dunand has put his experience at the disposal of several owners: Philippe Gilliéron and 6 m JI, Marcel Stern and Toucan, Philippe Stern and multihulls on the Altaïr. "In 1984, after winning on the catamaran Altaïr XI, we finally got to keep the trophy. We were all given a Patek. After that, I didn't have the same enthusiasm for sailing multihulls. At the age of 48, it started to get more difficult. The dimension of the multihulls changed by carrying a 'cathedral' of sails. At the Bouveret it was becoming a free-for-all!"

Today, and for the past eight years, Bernard Dunand prefers to fight it out in the middle of the impressive fleet of Surprises with Christophe Ganz on Teo Jakob. "With a Surprise, you can get fitted out at a reasonable price. For me, daybreak is the most beautiful moment, with a light breeze. If you're becalmed, it's not so funny. One year we rounded the Bouveret first in our series, only to finish in 50<sup>th</sup> place!" That too is the Bol d'Or Mirabaud. ■



© Yves Ryncki / La Légende du Léman

# POOPY EXPRESS

OU LA FABULEUSE HISTOIRE  
D'UNE ÉQUIPE DE COPAINS

TEXTE PIERRE NUSSLÉ  
PHOTOS YVES RYNCKI

Is ont tous largement dépassé la cinquantaine, mais ils continuent à naviguer pour la gagne, après une trentaine de participations, et sept victoires dans leur classe. En un mot, c'est une belle épopée lacustre qui dure depuis trente-cinq ans.

En 1978, Richard Milliquet, un ingénieur aujourd'hui âgé de 62 ans, dessine son propre bateau avec l'architecte William Moody. Une coque en bois construite au chantier naval Burkhalter à Yverdon. «Nous avons d'abord planché sur des maquettes avant d'opérer des essais en bassin de carène à l'EPFL, se souvient Richard. La construction elle-même a duré quatre mois. Un travail de titan, jour et nuit, pour aboutir à un bateau assez polyvalent, performant au près, un peu moins au portant, ce qui ne nous a pas empêché d'obtenir de nombreuses victoires sur le Léman, mais aussi en Méditerranée.»

## POOPY EXPRESS OR THE FABULOUS STORY OF A TEAM OF FRIENDS

They are well over 50 but still sail to win, having participated in some 30 events with seven victories in their class. In a word, it is a wonderful lake saga that has lasted for 35 years.

In 1978, Richard Milliquet, an engineer, now aged 62, designed his own boat with the designer William Moody. A wooden hull built at the

### SEPT VICTOIRES EN TCF3

«Poopy Express», le nom du bateau, a aussi sa petite histoire. «Poopy», c'est le surnom de la fille aînée de Richard Milliquet; «Express», un clin d'œil à «Bigouden Express», un voilier qui a connu ses heures de gloire dans la classe des Half Tonner. En fait, un bateau bien né de 8m80 de long, 3m20 de large, et qui déplace 2180 kg. Il embarque depuis le début un équipage de base éclectique avec Richard Milliquet et son frère Jacques, William Moody, Alain Testuz et Blaise Genton auxquels viennent s'ajouter Mark Walser, Gérard Altermatt et Stéphane von Kaenel. «On vit des moments intenses à bord. C'est aussi un défi, car on est toujours le bateau à battre dans notre classe TCF3 après sept victoires au Bol d'Or.»

Depuis 1995, le bateau a subi plusieurs changements majeurs. «On a mis tout d'abord une nouvelle quille et un safran. Deux ans après, on a enlevé la cabine. La dernière grosse modification est intervenue en 2006 avec la pose d'un mât plus haut en carbone, pour une surface de voile (45 m<sup>2</sup>) inférieure à ce qu'on avait avant, mais qui nous permet tout de même d'aller plus vite.»



1 Poopy Express en toute majesté lors de la régates Transmajestic en 2005. L'équipage (de gauche à droite): Jacques et Richard Milliquet, Blaise Genton (derrière le halebas), William Moody (debout) et Alain Testuz.

2 Poopy Express arbore son nouveau gréement.

Burkhalter yard in Yverdon. "First we worked on models before trials in the EPFL's hull testing tank," Richard reminisces. "The construction itself took four months. A mammoth task, day and night, to produce a fairly versatile boat, sailing well close to the wind, a little less off the wind, which hasn't stopped us from winning several times on Lake Geneva and also on the Mediterranean."

### SEVEN VICTORIES IN TCF3

'Poopy Express', the name of the boat also has a story behind it. 'Poopy', is the nickname of Richard Milliquet's eldest daughter; 'Express', a nod to 'Bigouden Express', a sailing boat which had its hour of glory in the Half Tonner class. In fact, it is a well-bred boat: 8m80 long, 3m20 wide, with a displacement of 2180 kg. From the start, its basic crew has been very eclectic composed of Richard Milliquet and his brother Jacques, William Moody, Alain Testuz and Blaise Genton, joined by Mark Walser, Gérard Altermatt and Stéphane von Kaenel. "We have some very intense moments on board. It is also a challenge as our boat is always the one to be beaten in our TCF3 class, having won the Bol d'Or seven times."

Since 1995 the boat has undergone some major changes. "Firstly we put in a new keel and a rudder blade. Two years later, we removed the cabin. The last big modification was in 2006 when we replaced the mast with a taller, carbon one with a smaller sail surface (45m<sup>2</sup>) than we had before, which nevertheless allows us to go faster."

### MAN OVERBOARD

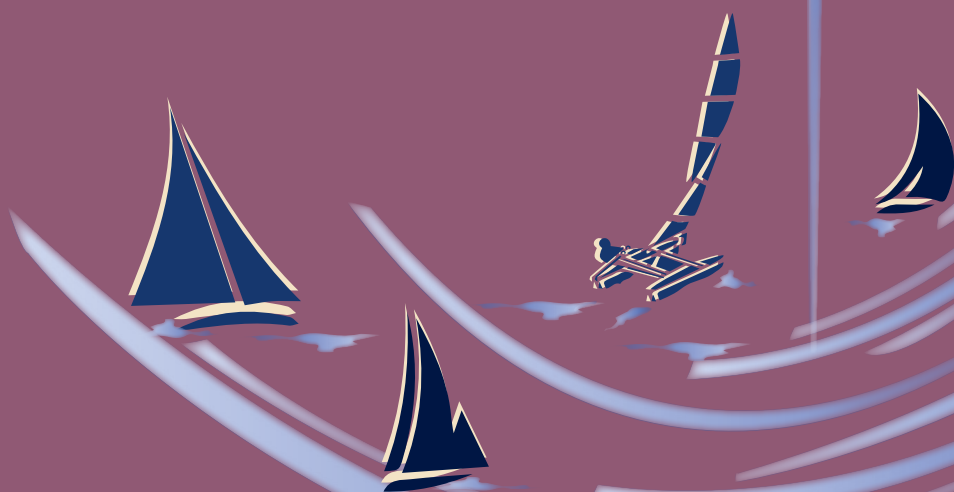
How do all these 'fifty-somethings' who are now part of the Bol d'Or Mirabaud's history get along together? "We never argue on board", Richard Milliquet confides. "We all pull together to win. We have very strong ties. No cooking, no alcohol on board! We have set roles. Alain Testuz is No.1 helmsman, I sometimes replace him. Best memories? Each time we win! In the Bol, the more you think you know, the less you actually do know. You have to pay attention. Experience is what counts in the difficult moments."

Richard Milliquet will never forget the 1994 race. "A Bol in the bise (strong northerly wind). Off Versoix the boat luffed, one of the crew fell into the water which was 13°C (56°F). He had just taken off his life jacket. We had to quickly haul down the sails and motor back to him. We were able to pull him out first time. It was a close shave: three minutes later and he would have been dead. It could have been disastrous."



PÂTISSERIE ARTISANALE  
SANDWICHS MAISON

**Nous souhaitons une bonne  
régate à tous les participants**



**Nouveau pour 2013 : Paniers Repas disponibles à l'embarquement**  
Pré-commandez pour garantir la disponibilité - détail ci-dessous

La Maison Du Gâteau en collaboration avec le Restaurant de la SNG  
propose aux participants des paniers repas pour le Bol d'Or Mirabaud 2013.

**Panier Bol d'Or Mirabaud CHF 14.90** (au lieu de 16.90)

Un sandwich, une boisson, un dessert  
et un fruit ou un en-cas au choix

**Composez vos paniers, réservez-les et venez les chercher le samedi 15 juin dès 6h00 à la SNG.**

Téléchargez votre bon de commande sur [www.boldormirabaud.ch](http://www.boldormirabaud.ch)

Route de Florissant 57  
1206 Genève  
Tél. 022.789.08.00

Rue de la Confédération 8  
1204 Genève  
Tél. 022.311.42.39

Rue du Mont-Blanc 30  
1201 Genève  
Tél. 022.789.08.00

Place de la Gare 5  
1260 Nyon  
Tél. 022.361.15.10

Avenue de Chailly 4  
1012 Lausanne  
Tél. 021.652.31.03

Avenue Eglantine 2  
1006 Lausanne  
Tél. 021.312.31.17



1

## UN HOMME AU LAC

Comment s'entendent tous ces «quinquas» qui font désormais partie de l'histoire du Bol d'Or Mirabaud ? «On ne s'engueule jamais à bord, confie Richard Milliquet. On se bat tous pour gagner. Les liens sont très forts entre nous. Ni cuisine, ni alcool à bord ! On a des rôles bien déterminés. Alain Testuz est le barreur N°1, je le relaie parfois. Les meilleurs souvenirs ? Chaque fois qu'on gagne ! Dans le Bol, plus on croit savoir, moins on sait. Il faut être attentif. L'expérience compte beaucoup dans les moments difficiles.»

Richard Milliquet se souviendra toujours de l'année 1994. «Un Bol de bise. Au large de Versoix, le voilier est parti au lof, un équipier est tombé à l'eau, à 13 degrés. Il venait d'ôter son gilet de sauvetage. Il a fallu vite affaler les voiles et remonter vers lui au moteur. On a réussi à le reprendre au premier passage. Il s'en est fallu d'un cheveu: trois minutes plus tard, il était mort. On a frôlé la catastrophe.»

## LES «PAPY EXPRESS»

Jusqu'à quand vont-ils tenir à ce rythme, les «Papy Express», comme on les surnomme ? «On verra. Le soir, après la régata, on est cuit. On a des courbatures partout. Le bateau est de plus en plus physique. On a parfois de la peine à suivre.» Mais ils seront bien là pour le 75<sup>e</sup> Bol d'Or Mirabaud. ■

## THE "PAPY EXPRESS"

How much longer will the "Papy Express" (as they are nicknamed) be able to keep pace? "We'll see. In the evening, after the race, we're done for. We ache all over. Sailing is becoming more and more physical. Sometimes we have difficulty in keeping up." But they'll certainly be there for the 75<sup>th</sup> Bol d'Or Mirabaud. ■



© Yves Ryncké

2

1 Poopy Express taille sa route devant la meute (Genève-Rolle-Genève 2009).

2 Verbel Poopy Express lors de l'édition 2011 de Genève-Rolle-Genève.

# LE BOL D'OR AU FIL DES ANS

UNE RÉGATE PILOTÉE  
ET ANIMÉE PAR DES BÉNÉVOLES

TEXTE PIERRE MEYER

**D**epuis 75 ans, deux éléments sont restés intangibles dans l'histoire du Bol d'Or: le parcours (Genève – Le Bouveret – Genève) et l'organisation de la régates qui repose depuis toujours sur les bénévoles. Toutefois, en trois quart de siècle, de nombreux aménagements ont été apportés, par petites touches, à la course lémanique par excellence.

Ces aménagements ont été effectués en poursuivant deux objectifs principaux: satisfaire le plus possible les régatiers et leurs équipages, tout en assurant leur sécurité, et renforcer l'attractivité de la manifestation auprès du public. «Tous les navigateurs doivent être considérés comme des VIP», souligne José Bonny, président du comité d'organisation de 1996 à 1998 et aujourd'hui encore actif comme responsable des infrastructures.

Le comité d'organisation permanent du Bol d'Or est au cœur du dispositif. Toutes bénévoles, une petite vingtaine de personnes, issues du Cercle de la Voile de la SNG, préparent chaque année l'édition à venir, sous la houlette du président du comité. Les activités du comité portent sur une multitude de points (inscriptions, classements, surveillance, pointage, logistique, accueil, jury, comptabilité, sponsoring, communication, informatique, site internet, etc.), chacun d'eux ayant son responsable.

## 125 BÉNÉVOLES À PIED D'ŒUVRE

Tirer le bilan de l'édition précédente, proposer des améliorations et des innovations et organiser la manifestation elle-même, ces tâches occupent pleinement les séances du comité, car il s'agit d'être fin prêt le jour J. Quelque 125 bénévoles sont alors à pied d'œuvre pour assurer le bon déroulement de la régates. 80 d'entre eux, mis à disposition par la section Hélice de la SNG, sont affectés à la seule surveillance de la compétition sur l'eau, à bord de 20 bateaux. La Surveillance travaille en étroite coordination avec les sociétés

## A REGATTA RUN AND ORGANIZED BY VOLUNTEERS

For 75 years, there have been two untouchable elements in the history of the Bol d'Or: its course (Geneva - Le Bouveret - Geneva) and its organization, which has always been in the hands of volunteers. However, in three-quarters of a century, little by little, many adjustments have been made to Lake Geneva's flagship race.

These adjustments have been in pursuit of two main objectives: to provide optimum satisfaction for the competitors and their crew, without compromising their safety, and to make the event as attractive as possible for the general public.

The Bol d'Or's permanent organizing committee is its linchpin. Each year a group of about 20 volunteers belonging to the SNG's (Société Nautique de Genève) Cercle de la Voile prepare the following year's regatta, led by the committee's chairman. The committee's activities cover a multitude of tasks (registration, rankings, supervision, time-keeping, logistics, reception, jury, book-keeping, sponsoring, communication, IT, website, etc.), each of these with its own overseer.

## 125 VOLUNTEERS READY TO TACKLE THE JOB

Assess the previous regatta, suggest improvements, put forward new ideas and organize the



1

de sauvetage et les polices du lac afin de sécuriser les 2 à 3'000 navigateurs engagés dans la régata. Une trentaine de bénévoles restent à terre; ils sont chargés de toutes les tâches allant de l'accueil des concurrents à l'établissement et à la diffusion des résultats. Enfin, une équipe de onze personnes assure le pointage des bateaux au passage de la barge ancrée au Bouveret. Elles sont de piquet du samedi 11h00 au dimanche 8h00.

### LE BOL À L'ÂGE MÉDIATIQUE ET NUMÉRIQUE

Après plusieurs décennies (jusqu'à la fin des années 70) où la régata n'a que très peu évolué, en dépit du nombre croissant de participants, plusieurs facteurs ont bousculé les habitudes: l'arrivée des multicoques, l'irruption de la publicité et du sponsoring, l'intérêt des médias et, plus tard, le développement des outils informatiques. Le Bol d'Or entre alors dans l'âge numérique. Les enjeux sont importants, car il s'agit, tout en étant ouvert à l'innovation, de ne pas dénaturer le Bol qui demeure avant tout, pour la grande majorité des concurrents, une fête lacustre riche de traditions et de souvenirs.

Voici, avec le concours bienveillant de deux anciens présidents du comité d'organisation, Patrick Lier et José Bonny, et la lecture attentive des revues du Bol d'Or et des annuaires de la SNG, une liste non exhaustive des innovations qui ont marqué la régata:

**1949** Suite à la fusion du Yacht Club de Genève (YCG) et de la Société Nautique de Genève (SNG), le Bol d'Or est désormais organisé par cette dernière.

**1953** Le Bol d'Or a lieu, pour la première fois, en juin. La régata était jusqu'ici programmée en juillet, voire en août. En 1954,

event itself, these tasks fully occupy the committee meetings because everything has to be ready on the big day. So, about 125 volunteers are ready to tackle the job in hand to ensure the regatta goes well. Aboard 20 boats, 80 of these volunteers are supplied by the Hélice section of the SNG with the sole purpose of supervising the competition on the water. The Supervision works closely with the rescue services and the lake police in order to ensure the safety of the 2,000 to 3,000 yachtsmen and women competing in the regatta.

Some 30 volunteers stay on dry land, responsible for tasks ranging from welcoming the competitors to calculating and communicating the results. Finally, a team of 11 people clock the boats when they pass the barge anchored at Le Bouveret. They are on duty from 11am Saturday to 8am Sunday.

### THE BOL IN THE MEDIA AND DIGITAL ERA

After several decades (up to the end of the 1970s) when the regatta scarcely changed – despite the growing number of participants – a number of elements came to upset the routine: the arrival of the multihulls, the upsurge of advertising and sponsoring, media interest and, later on, the development of computer tools. The Bol d'Or enters the digital era. The stakes are high as it is a question of being open to innovation but at the same time not strip the Bol of its identity as, for the vast majority of competitors it remains, above all, a lake festival full of traditions and memories.

1 Les bénévoles assurent l'organisation de la régata dans la bonne humeur.

# Osez **la fête** en grand !

## LOCATION DE TENTES...

Nous proposons tout ce dont vous avez besoin pour réussir vos fêtes...

Tentes, plancher, moquette, vélums, décorations, chauffages, scènes, podiums, éclairages, tribunes, wc



ce sera à nouveau en juillet, avant que le mois de juin ne s'impose définitivement.

**1977** Le comité central de la SNG délègue pour 1978 l'organisation de la régata au Cercle de la Voile et à son comité permanent des Trois Courses (Bol d'Or, 100 milles de Pentecôte et Translémanique en solitaire).

**1981** Apparition du trimaran Tri Honda, le premier voilier sponsorisé sur le Léman. Le comité d'organisation exclut le bateau du Bol d'Or et de toutes les régates organisées par la SNG. Il sera suivi en 1982 par le catamaran Gatoil, devenu subrepticement Catoil à dix minutes du départ. Il ne sera pas disqualifié. Le soutien publicitaire fait son entrée en catimini au Bol. Plus rien n'arrêtera son développement.

La bouée du Bouveret est remplacée par une barge. L'année précédente, la bouée avait dérivé vers la côte dans un orage.

**1988** Le Bol d'Or fête sa 50<sup>e</sup> édition.

**1989** Pour la première fois, la manifestation fait appel à un sponsor. Il s'agit alors de l'agent régional de Mercedes-Benz, la maison André Chevalley. Quelques années plus tard, ce seront successivement le Credit Suisse (1995-99), la banque Edouard Constant (2000-03), Rolex (2004-06) et Mirabaud (2007-) qui s'associeront à la manifestation.

**1990** Participation record avec 674 voiliers inscrits.

**1996** Le comité crée le Bol de Vermeil. Depuis 15 ans, les monocoques désespèrent de remporter le Bol d'Or en temps réel. Le Bol de Vermeil, qui récompense le monocoque le plus rapide de la course, leur est destiné.

Below is a non-exhaustive list of innovations which have marked the regatta:

**1949** Following the merger of the Yacht Club de Genève (YCG) and the Société Nautique de Genève (SNG), the Bol d'Or is now to be organized by the latter.

**1953** The Bol d'Or takes place for the first time in June. Until now, the regatta had been scheduled for July or August.

**1977** The SNG's central committee delegates the organization of the 1978 regatta to the Cercle de la voile and its permanent committee for the Three Races (Bol d'Or, 100 milles de Pentecôte and Translémanique en solitaire).

**1981** The trimaran Tri Honda, Lake Geneva's first sponsored sailing boat makes its appearance. The organizing committee bans the boat from the Bol d'Or as well as all the regattas organized by the SNG. It is followed in 1982 by the catamaran Gatoil, which surreptitiously became Catoil ten minutes before the start. It isn't disqualified. Advertising sneaks into the Bol. From now on there is no stopping its spread.

The mark at Le Bouveret is replaced by a barge. The previous year the mark had drifted towards the coast in a storm.

## LES RESPONSABLES DU BOL D'OR DEPUIS 1939

1939-1948	Pierre Bonnet (président YCG)
1949-1950	Georges Chavan (président SNG)
1951-1976	Jean-Jérôme Gini (président SNG)
1977	Philippe Divorne (président SNG) Le comité central de la SNG confie l'organisation des régates au Cercle de la Voile. Un comité permanent s'occupe alors des Trois Courses, soit le Bol d'Or, les 100 milles de Pentecôte et la Translémanique en solitaire.
1978-1980	Alan Elmassian (président du comité permanent des Trois Courses)
1981-1985	Jean-Jacques Thuner (président du comité permanent des Trois Courses)
1986-1992	Patrick Lier (président du comité permanent des Trois Courses)
1993-1995	Dominique Ardin (président du comité permanent des Trois Courses)
1996-1998	José Bonny (président du comité permanent des Trois Courses) Sous la présidence de José Bonny, l'organisation du Bol d'Or est confiée à un comité permanent spécifique.
1999	Jean-Loup Gabayet (président du comité permanent du Bol d'Or)
2000-2002	Patrick Lier (président du comité permanent du Bol d'Or)
2003-2005	Jean-Loup Gabayet (président du comité permanent du Bol d'Or Rolex)
2006	Thierry Chappatte (président du comité permanent du Bol d'Or Rolex)
depuis 2007	Michel Glaus (président du comité permanent du Bol d'Or Mirabaud)

*toujours à vos côtés durant le bel d'or 2013*



**MA/SON DUP/N**

1820

ARCHITECTURE | DÉCORATION & DESIGN D'INTÉRIEUR

**1998** Le comité d'organisation se concentre sur le seul Bol d'Or. Jusqu'à cette date, il était chargé d'organiser les trois plus grandes courses gérées par la SNG, soit le Bol d'Or, les 100 milles de Pentecôte (annulés en 1999 en raison d'un lac jonché de troncs flottants et remplacés, dès 2000, par la Coupe du Petit-Lac) et la Translémanique en solitaire (créée en 1973).

**2003** Jean-Loup Gabayet souhaite, dans la revue du Bol d'Or 2003, «pouvoir équiper tous les voiliers de balises GPS». Dans un premier temps, 10 balises sont installées sur des bateaux choisis par le comité. Leur nombre montera à 100 en 2006 (5 pour les premiers de chaque classe et 5 sur d'autres bateaux de chaque classe). En 2010, aux 100 balises viennent s'ajouter les téléphones portables équipés de GPS.

Lancement du premier site internet consacré au Bol d'Or. Sous l'impulsion de l'actuel président du comité, Michel Glaus, le site devient au fil des années une plateforme multimédia et interactive. Il permet, entre autres, de gérer les inscriptions en ligne (2006), les équipages et les classements. En 2012, le site fait peau neuve en proposant une plateforme complète, en liaison avec les réseaux sociaux. Textes, photos et vidéos sont accessibles en temps réel, tout comme les commentaires.

**2004** Sponsorisé depuis 1989, le Bol d'Or accole pour la première fois son nom à une marque. Il s'agit tout d'abord de Rolex (2004-06), puis de Mirabaud (2007 à aujourd'hui).

**2005** Le Bol d'Or Rolex réintègre le championnat ACVL. Chaque bateau dispose désormais d'un numéro de course personnel et d'un panneau sur lequel son numéro est inscrit. Chaque régatier doit en outre être en possession d'une licence.

**2007** Nouveau sponsor titre, nouveau président de C.O., le Bol d'Or Mirabaud propose, pour des raisons de sécurité, deux lignes de départ, l'une pour les monocoques sur toute la largeur du lac, l'autre à 400 mètres en amont pour les multicoques. Ces derniers, pour que la longueur du parcours soit identique pour tous, doivent tourner une bouée mouillée au large de Versoix. La ligne des monocoques est divisée en quatre secteurs, des Surprise (rive droite) aux TCFX, 1, 2 et Toucan (rive gauche).

Introduction d'une nouvelle jauge, dite SRS (Swiss Rating System) afin de mieux tenir compte de l'hétérogénéité des voiliers engagés. Elle sera modifiée en 2008, avec la reprise d'une séparation par classe (TCF). Il y a désormais quatre classes (TCF 1 à 4) et une classe spécifique (TCFX) pour les prototypes. Quatre classes monotypes – elles courent selon leurs propres règles – sont également reconnues en 2007: M1 et M2 pour les multicoques (respectivement de 35 et 28 pieds), Surprise et Grand-Surprise. Suit, en 2008, la classe monotype des Toucan.

**2008** Introduction des autocollants «maillot jaune», destinés à identifier d'un coup d'œil les vainqueurs de l'année précédente, dans leurs classes respectives.

**1988** The Bol d'Or celebrates its 50<sup>th</sup> race.

**1989** For the first time the event takes on a sponsor. It is the regional Mercedes-Benz agency, André Chevalley. A few years later it is successively Credit Suisse (1995-99), banque Edouard Constant (2000-03), Rolex (2004-06) and Mirabaud (2007-) who would partner the event.

**1990** A record participation with 674 registered sailing boats.

**1996** The committee creates the Bol de Vermeil to be awarded to the fastest monohull in the race.

**1998** The organizing committee concentrates on the Bol d'Or alone.

**2003** In the Bol d'Or 2003 magazine, Jean-Loup Gabayet would like to "be able to equip all the sailing boats with GPS trackers". Initially, ten tracking devices are installed on boats chosen by the committee. In 2006 the number is increased to 100 (five for the first in each class and five on other boats in each class). In 2010, mobile phones equipped with a GPS are added to the 100 tracking devices.

The first Bol d'Or website is launched. Spurred on by the committee's current chairman, Michel Glaus, over the years the website develops into a multimedia and interactive platform. Among other things, it is used to manage online registration (2006), the crews and the rankings.

**2004** Sponsored since 1989, for the first time the Bol d'Or links its name to a trademark. First it is Rolex (2004-06), then Mirabaud (2007 to date).

**2005** The Bol d'Or Rolex reinstates the ACVL championship. From now on, each boat has its personal race number and a panel on which this is displayed. Furthermore, each competitor must hold a licence.

**2007** For safety reasons, the committee introduces two starting lines, one for the monohulls stretching right across the lake, the other 400 metres upstream for the multihulls. For the course to be of identical length for everyone, the latter must round a mark anchored off Versoix.



YOUR TIME IS NOW.

MAKE A STATEMENT WITH EVERY SECOND.

Pontos 5

Une montre de sport moderne et élégante animée par un calibre automatique salué pour ses performances de chronométrage. Ce modèle, qui possède également un système de lunette tournante breveté, est étanche à 200 mètres.

MAURICE  LACROIX

Manufacture Horlogère Suisse

**B&B**  
HORLOGERS JOAILLIERS  
1, QUAI DU MONT-BLANC  
GENÈVE, TÉL. (022) 732 31 18  
SWITZERLAND

**2009** Le départ est repoussé d'une heure, soit à 10h00 du matin. Une décision prise pour tenir compte de deux facteurs: l'absence récurrente de vent, tôt le matin, et le fait que le passage à l'heure d'été, en 1981, n'avait jamais été pris en considération. L'heure de clôture reste inchangée, à 16h00. La clôture sera repoussée d'une heure (17h00) en 2011, pour tenir compte des aléas d'Éole; par manque d'airs, seuls 64 bateaux avaient pu franchir la ligne d'arrivée lors de l'édition 2009.

**2010** Le Bol d'Or Mirabaud virtuel fait son apparition, avec Virtual Regatta. C'est un franc succès: 30'000 personnes font le Bol devant leurs écrans, dans le monde entier. En 2011 est introduit le «Bol Bis» qui permet de refaire virtuellement la course le jeudi suivant le Bol.

Le comité lance le Trophée des écoles de voile.

**2012** Création d'un Trophée inter-entreprises.

**2013** Tous les bateaux participants sont balisés. Nouveau changement de la jauge SRS, désormais divisée en TR (temps réel) 1-5 et NJ (bateaux non jaugés). Avec cette nouvelle jauge est rétabli le classement général en temps compensé.

La répartition des monocoques sur la ligne de départ (4 secteurs) sera modifiée chaque année, dans le sens des aiguilles d'une montre.

Création d'un Trophée inter-clubs. ■

Introduction of a new rating called SRS (Swiss Rating System) to better encompass the differences among the sailing boats taking part. It was to be modified in 2008, with the resumption of a separation by class (TCF). This made four classes (TCF 1 to 4) and one dedicated class (TCFX) for the prototypes. Four one-design classes - racing according to their own rules - are also recognized in 2007: M1 and M2 for the multihulls (35 and 28 feet, respectively), Surprise and Grand Surprise. This is followed in 2008 with the Toucan one-design.

**2008** Introduction of the "yellow jersey" stickers, to identify at a glance the previous year's winners of their respective classes.

**2009** The start is put back one hour, to 10 a.m. This decision is taken for two reasons: the recurrent problem of lack of wind in the early morning and the fact that the introduction of summer time in 1981 had never been compensated. The time limit remains the same, at 4 p.m. In 2011 the time limit was to be put back by one hour (5 p.m.) to account for Aeolus's unpredictable behaviour; for lack of wind only 64 boats crossed the finish line in 2009.

**2010** The virtual Bol d'Or Mirabaud makes its appearance with Virtual Regatta. It's a resounding success: 30,000 people across the world sail the Bol's course in front of their screens. In 2011 the "Bol Bis" is introduced, providing an opportunity to virtually sail the course again, on the Thursday after the Bol.

The committee introduces the sailing schools trophy (Trophée des écoles de voile).

**2012** Creation of an inter-company trophy.

**2013** All participating boats are equipped with tracking devices. New change to the SRS rating, now divided into TR (real time) 1-5 and NJ (non-rated boats). This new rating re-establishes the general ranking in corrected time.

The distribution of the monohulls on the start line (four sectors) will be modified each year, with a clockwise rotation.

Creation of an inter-club trophy. ■

# L'INNOVATION TECHNOLOGIQUE

## AU COEUR DU BOL D'OR MIRABAUD

TEXTE VINCENT GILLIOZ

**S**i la connaissance du Léman, le sens marin et la capacité à se surpasser ont toujours fait partie des qualités indispensables pour s'imposer au Bol d'Or Mirabaud, les développements technologiques sont également incontournables dans la recette du succès, que ce soit du côté des voiles, de la construction, du design et du gréement.

Les navigateurs, avides de performance, ont incité de longue date les divers acteurs du milieu nautique à s'investir pour apporter des solutions innovantes leur permettant de faire la différence sur l'eau. Du coup, le dynamisme exceptionnel des rives du Léman a contribué à faire progresser la technique dans de nombreux domaines. Les artisans présents sur ce marché ont ainsi pu profiter de l'entrain des propriétaires et skippers pour se spécialiser et acquérir un savoir-faire très pointu. La situation économique favorable qui règne dans la région a bien sûr facilité l'émergence de ce courant d'innovation.

D'autres milieux, notamment ceux de la course au large et de l'America's Cup, ont évidemment eu une influence similaire, voire même plus grande. Mais le Bol d'Or Mirabaud fait indéniablement partie des événements qui ont joué, et jouent encore, un rôle majeur dans le développement des technologies nautiques.

### LES CORDAGES

Domaine souvent méconnu, celui des cordages est pourtant fondamental dans la quête de la performance. Les fibres aramides et synthétiques high-tech ont remplacé depuis une quinzaine d'années le câble et le polyester conventionnel, faisant valoir leur résistance exceptionnelle – un bout moderne de 4mm peut soulever une voiture – pour un poids jusqu'à dix fois inférieur. Si le Kevlar® a été la première fibre à s'imposer dans le nautisme, sa fragilité aux UV et son rayon de travail limité l'ont amené à laisser la place aux Vectran®, Spectra® et autres Dyneema®.

Nicolas Rossier, fondateur de SUI 46°16', connaît bien ce domaine, pour avoir travaillé plusieurs années dans le développement d'une gamme de cordage nautique. «Il y a trois aspects à prendre en considération dans une corde, explique-t-il. Il s'agit de la fibre elle-même, de son traitement et de son tressage. On peut fabriquer du matériel spécifique en jouant sur chacun de ces paramètres.» Le spécialiste évoque encore l'importance d'avoir des cordes faciles à travailler. «Nous avons toujours cherché à développer des tressages qui pouvaient facilement être épissés.»

### TECHNOLOGICAL INNOVATION AT THE HEART OF THE BOL D'OR MIRABAUD

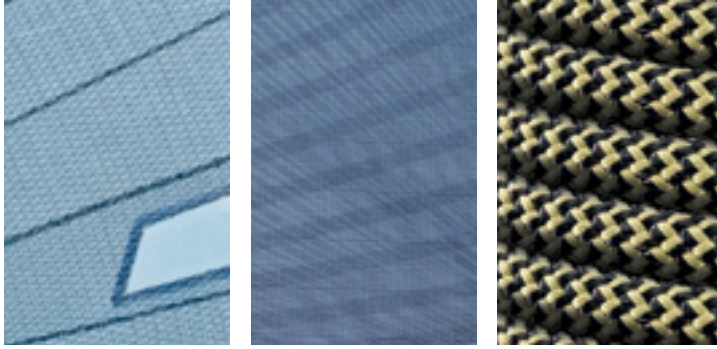
If knowledge of Lake Geneva, seamanship and an ability to surpass oneself have always been among the essential qualities in order to shine in the Bol d'Or Mirabaud, technological progress is also an indispensable ingredient for success, be it in the sails, construction, design or rigging.

For a long time, sailors eager for performance have been pushing the various stakeholders in the sailing world to commit themselves to finding new solutions which will make a difference on the water. As a result, the exceptional dynamics found on the shores of Lake Geneva have contributed to technical progress in a number of areas. The craftsmen in this market have consequently benefited from the owners' and skippers' enthusiasm in order to develop specializations and acquire a very high level of expertise. The favourable economic situation in the region has, of course, helped the emergence of this movement for innovation.

### ROPES

Although a less well-known field, ropes are, however, essential when seeking performance. In the past 15 years, high-tech aramid and synthetic fibres have replaced cable and conventional polyester; showing their exceptional resistance – a modern 4mm piece can lift a car – for up to 10 times less weight.

Nicolas Rossier, founder of SUI 46°16' knows this field well, having worked on the development of a range of nautical ropes for several years. "With ropes, there are three elements that need to be considered," he explains. "First there is the fibre itself, how it has been treated and how it has been



Les développements futurs dans ce domaine porteront surtout sur les jonctions entre différents éléments. Des écoutes et drisses faisant partie intégrante des voiles pourraient, par exemple, voir le jour dans un avenir proche.

## LE DESIGN

Tenter la comparaison entre un Toucan, réputé seigneur du lac dans les années 70-80, avec un Luthi F10 ou un Psaros 33 relève de l'exercice impossible, tant les concepts de l'architecture navale ont changé en 40 ans. «Il n'y a pas eu de réelle révolution, relève cependant Sébastien Schmidt, incontournable architecte du bout du lac. Le design a évolué par petits pas au fil des ans. C'est une sorte de darwinisme où chaque avancée, même mineure, a permis de franchir un cap.»

Le développement de matériaux plus légers et solides a joué un rôle fondamental, permettant aux ingénieurs de mettre en œuvre des idées auparavant inconcevables pour des raisons structurelles. «Le recours à la simulation informatique est également un outil important dans l'évolution de notre métier, explique encore Sébastien Schmidt. Il y a 30 ans, c'était réservé à l'America's Cup, ou aux grands projets de course au large. Il fallait faire appel à l'EPFL. Aujourd'hui, on peut faire une étude complète pour quelques milliers d'euros auprès d'un bureau spécialisé, ce qui donne l'occasion d'y recourir pour des projets de moindre envergure. Une simulation permet d'affiner la conception et l'optimisation d'un bateau, tant au niveau des formes que des échantillonnages.»

## LES VOILES

La voilerie est un domaine qui a connu plusieurs révolutions ces 30 dernières années, tant au niveau des matériaux que des techniques de mise en œuvre. L'utilisation de tissus exotiques s'est généralisée dans à peu près toutes les classes, même si le Dacron® conserve toujours une bonne place dans certaines séries. Le 3DL, inventé par le duo Suisse Baudet/Dubois, a représenté un premier tournant, le principe étant de réaliser les voiles directement en trois dimensions sur un moule.

Le Cuben fiber, tissu miracle ultraléger utilisé par America 3 lors de sa victoire à la Cup en 1992, a parallèlement fait fureur. La voilerie Europ'Sails, une des premières à recourir à ce matériau en Europe, avait réalisé les voiles du Kamshin d'Alain Golaz, vainqueur du Bol d'Or 1996, ainsi que celle de l'UBP de Dominique Wavre, engagé dans le Vendée Globe 2000.

twisted or braided. You can make specific material by playing on each of these parameters." The specialist also mentions the importance of having ropes which are easy to handle. "We have always tried to develop forms of twisting or braiding that can be easily spliced."

## DESIGN

To try and compare a Toucan, reputed to be the lord of the lake in the 1970s-1980s, with a Luthi F10 or a Psaros 33 is an impossible task because the concepts of boat design have changed so much in the last 40 years. "There has not been any real revolution," points out Sébastien Schmidt, the key designer at the end of the lake. "Designs have evolved little by little over the years." The development of lighter and stronger materials plays an essential role, allowing engineers to apply ideas that were previously inconceivable for structural reasons. "Computer simulation has also become an important tool in the development of our trade," continues Sébastien Schmidt. "30 years ago it was reserved for the America's Cup or the big offshore races. You had to ask the EPFL (Federal Institute of Technology Lausanne). Today, for a few thousand euro, you can make a complete study using a specialised company. A simulation enables you to perfect the design for the optimization of a boat."

## SAILS

Sails is one area that has been through several revolutions in the past 30 years, as much because of new materials as their technical application. The use of exotic fabrics has extended into almost all the classes, even if Dacron® is still favourably placed in some series. 3DL, invented by the Swiss duo Baudet/Dubois, marked a first turning point with the principle of creating three dimensional moulded sails.

At the same time, Cuben fiber, an ultra-light miracle fabric used by America 3 when it won the Cup in 1992, was all the rage. The sailmaker Europ'Sails, one of the first to use this material in Europe, made the sails for Alain Golaz's Kamshin, which won the Bol d'Or in 1996, as well as for Dominique Wavre's UBP, which took part in the 2000 Vendée Globe.

3Di, produced by North Sails, today seems to be a must when it comes to stiffness, but its relatively high cost and weight means there is still a future for panel sails. Developed by two Swiss, Edouard Kessi and Gérard Gauthier, this laminated composite with microfibres oriented in the direction

Vente  
Service après-vente  
Toutes marques



MIELE | FORS | LIEBHERR | SUB-ZERO | GAGGENAU | SIEMENS | DE DIETRICH

Rue Eugène-Marziano 23 A  
1227 Les Acacias/Genève  
Tél. +41 22 300 58 58  
info@philippemarechal.ch

 **PHILIPPE  
MARECHAL**  
ELECTROMENAGER — CUISINE — CHAUFFAGE

*Solid &  
Measured*



We protect your assets by taking measured risks and making optimal use of all financial instruments.

Working closely with professional managers of the best traditional and alternative funds, we can assure you of a solid performance in both upward and downward markets.

**MIRELIS**  
your solid choice in investment

Mirelis InvesTrust SA • Rue de la Corraterie 12 • 1211 Geneva 11 • Switzerland  
Tel. +41(0)22 317 86 00 • Fax +41 (0)22 317 86 90 • info@mirelis.ch • www.mirelis.ch  
Securities trading institution supervised by the Swiss Financial Market Supervisory Authority



1

Le 3Di, produit par North Sails, semble être aujourd'hui un must de tenue, mais son coût et son poids relativement élevés réservent encore de beaux jours aux voiles à panneaux. Développé par les Suisses Edouard Kessi et Gérard Gauthier, ce tissu laminé multicouche est composé de microfibres dont l'orientation et le nombre de couches tiennent compte des efforts subis par la voile. Il est extrêmement complexe à mettre en oeuvre. Le procédé a pu voir le jour grâce notamment à l'investissement d'Alinghi lors de l'America's Cup 2007.

## LA CONSTRUCTION NAVALE

Les chantiers romands n'ont cessé d'évoluer et de proposer des nouvelles technologies de construction depuis les années 80. Avec tout d'abord le bois moulé, largement maîtrisé par Luthi et Psaros, pour construire les premières générations de Toucan. Les divers sandwichs, composites sous vide, par voie humide ou pré-impregné, la cuisson, en autoclave ou encore l'infusion, se sont ensuite imposés. Le panel est vaste et les artisans ont su rester inventifs, s'adaptant au fil des ans aux évolutions techniques. Si Décision SA a clairement été précurseur, en réalisant les voiliers de Fehlmann, la plupart des chantiers ont suivi ce trend, se spécialisant souvent dans un domaine précis, et jouant le jeu de la sous-traitance pour le reste.

Ainsi, Christian Favre a été un des premiers à s'équiper d'un autoclave pour construire ses mâts. Cette chambre chauffée sous pression permet de conjuguer les effets de la pression, de la température et du vide. Yvan Ravussin, très proche du milieu des multicoques océaniques, s'est pour sa part illustré de longue date dans la réalisation de pièces complexes pour ceux-ci, comme les appendices.

Mathias Bavaud a, quant à lui, acquis une fraise numérique 3D, qui lui permet d'usiner directement ses moules ou de découper des séries de pièces au dixième de millimètre. «Un chantier, ce n'est pas une technologie, mais des ressources, confie l'intéressé. Il faut connaître ses forces et s'adresser aux bonnes personnes si on n'a pas l'équipement adéquat.»

of the stress is extremely difficult to make. Its development was made possible thanks, notably, to Alinghi's investment for the 2007 America's Cup.

## BOAT BUILDING

Since the 1980s the boatyards in western Switzerland have been constantly evolving and proposing new building technology. Firstly, there was the moulded wood, well mastered by Luthi and Psaros, for building the first generation of Toucans. Then came the different 'sandwiches'. The choice was extensive and the craftsmen managed to remain creative, adapting over the years to the technological changes. If Décision SA was clearly the precursor, making Fehlmann's boats, most of the boatyards followed this trend, often specializing in a particular domain and outsourcing the rest.

This is how Christian Favre became one of the first to equip himself with an autoclave for building his masts. With this pressure-heated chamber, you can combine the effects of pressure, temperature and vacuum. For a long time now, Yvan Ravussin, himself very close to the ocean-going multihulls, has been creating complex parts for them, like the appendages. As for Mathias Bavaud, he has acquired a 3D milling machine with which he can machine his moulds or cut a series of parts to a tenth of a millimetre.

1 Apparu sur le Léman l'an dernier, ce monocoque à foil transversal a fait sensation.



[www.lemanrisco.com](http://www.lemanrisco.com)

**ASSURANCES COURTAGES GESTION DE PORTEFEUILLES**  
**ENTREPRISES ET PARTICULIERS**



## MULTICOQUES ET FOILERS

Si les monocoques ont énormément évolué, le monde du multicoque lémanique a encore plus marqué les esprits, de même que celui des foilers, depuis quelques années. La saga des Altair et autres Oiseau Roc, dans les années 80, a marqué un tournant dans l'approche du Bol d'Or. Une course à l'armement, qui a duré plus de vingt ans, a en effet débuté à cette époque, pour le plus grand plaisir des chantiers et architectes de la région. L'aile rigide d'Altair XII, construite par Philippe Durr et qui s'est volatilisée avant de pouvoir participer au Bol, reste probablement un des pas les plus audacieux de cette saga.

Par la suite, ce sont les Formule 40, conçus au départ pour un circuit en mer, qui rejoignent le lac pour être «lémanisés» avec soin par les artisans locaux. Les mâts et les dérives sont rallongés au-delà du raisonnable, les voiles sont taillées de façon démesurée, et des échelles sont installées. Les propriétaires ne rechignent pas devant les dépenses, et «Le Black», dernier né des Alinghi en 2000, représente la quintessence de 20 années de développement. Le voilier de Bertarelli signe aussi, après quatre victoires consécutives au Bol d'Or, la fin d'une époque qui débouchera sur les D35, strictement monotypes.

Les foilers prennent alors le relais de l'évolution technologique, et plusieurs drôles d'oiseaux pointent leurs étraves dans le petit lac. Le Mirabaud LX, extrapolation d'un 18 pieds, fait ses premiers vols en 2006 sur ses foils en T. Le Syz & Co, concentré de savoir-faire high-tech, tente ensuite l'aventure du vol, avec un succès mitigé. L'Hydroptère.ch fait ensuite son apparition, et enfin le Pi28, dernier né des voiliers volants, qui doit encore faire ses preuves.

La monotypie n'a donc pas altéré le terreau extrêmement fertile généré par le Bol d'Or Mirabaud. L'avenir réserve sans aucun doute de belles surprises. ■

1 Voler, tel est, depuis quelques années, le Graal lémanique. Ici le monocoque extrême Mirabaud LX.

## MULTIHULLS AND FOILERS

If the monohulls have evolved tremendously, in recent years the world of Lake Geneva's multihulls and foilers has made an even greater impact. The saga of the Altairs and other Oiseau Rocs in the 1980s marked a turning point in the approach to the Bol d'Or. It was all about equipment, a frenzied race which lasted for over twenty years and actually started at this time, to the delight of the local boatyards and designers. Altair XII's wing sail, built by Philippe Durr and which vanished before being able to take part in the Bol, probably remains one of the most audacious steps in this saga.

Next were the Formule 40s, initially designed for ocean sailing, that came to the lake to be attentively adapted for Lake Geneva by the local craftsmen. The masts and the centreboards were lengthened beyond what was considered reasonable, the sails trimmed drastically and ladders installed. The owners were not put off by the expense, and Black, the latest Alinghi, was launched in 2000, representing the quintessence of 20 years' development. After four consecutive wins, Bertarelli's sailing boat also marked the end of an era of the Bol d'Or which was to lead to the strictly one-design D35s.

At this point the foilers took over the technological evolution and several strange creatures were sticking their stems out in the 'petit lac'. The Mirabaud LX, an extrapolation of an 18 footer, made its debut flights on its T foils in 2006. Syz & Co, a concentrate of high tech expertise, attempted flight, with limited success. Then the Hydroptère.ch appeared and finally the Pi28, the latest flying sailboat, which still needs to prove itself.

So, the one-design series has not changed the extremely fertile ground laid by the Bol d'Or Mirabaud. No doubt the future has some wonderful surprises in store. ■

# RÉVÉLONS VOTRE

CONSULTING - BUSINESS INTELLIGENCE - SOFTWARE ENGINEERING - E-BUSINESS

## TRANSFORMEZ VOTRE DIFFÉRENCE EN VÉRITABLE AVANTAGE CONCURRENTIEL.

Avec **CROSS**, faites le choix d'un partenaire de confiance, expérimenté et proche de vous. Définissez l'architecture de votre système d'information avec Cross Consulting, obtenez l'information pertinente pour prendre la bonne décision avec Cross Intelligence, intégrez et modernisez vos applications informatiques avec Cross Engineering et finalement élaborer votre stratégie digitale avec Cross Agency. **Grâce à la complémentarité de nos métiers, valorisez ce qui fait votre différence et prenez une longueur d'avance!**

# LA LÉGENDE DU LÉMAN BOL D'OR MIRABAUD

UN LIVRE DE BERNARD SCHOPFER  
À DÉCOUVRIR

**P**renez un lac splendide mais parfois redoutable, saupoudrez-y de la technologie, du talent et un zeste d'aventure; la légende est prête à naître.

Fondé en 1939, le Bol d'Or est devenu la principale régates au monde disputée sur un plan d'eau fermé. En 75 ans, cette course a généré de nombreuses passions; elle a évolué au rythme des innovations technologiques et de l'esprit d'entreprendre de ses concurrents, et attiré des champions venus du monde entier. Compétition pour les uns, le Bol d'Or Mirabaud est aussi une fête pour les milliers d'équipiers qui le disputent chaque année. Haute technologie et matériaux de pointe, ou barbecue et aventure, l'expérience et le spectacle sont, pour tous, grandioses; ils entretiennent et développent la formidable légende du Léman.

Rédigé par Bernard Schopfer et publié aux éditions Slatkine, *La Légende du Léman* retrace l'histoire du Bol d'Or, de ses premières éditions au cœur de la Seconde Guerre mondiale à aujourd'hui, en mettant l'accent sur ses personnalités emblématiques. Fruit de dizaines d'entretiens et de recherches intenses, il raconte par ailleurs les débuts du sponsoring, l'arrivée des multicoques et les formidables développements technologiques qu'il a générés. Illustré par les meilleurs photographes du Léman, il rassemble une collection d'images inédites et exceptionnelles.



## LA LÉGENDE DU LÉMAN

- 160 pages de textes et de photos exclusives
- Préface de Michel Desjoyeaux, double vainqueur du Vendée Globe
- Format attractif: 24 x 32 cm
- Prix: CHF 69 + frais de port
- Commandes: [contact@maxcomm.ch](mailto:contact@maxcomm.ch)

## UN TRAVAIL D'ÉQUIPE

Licencié en sciences politiques à l'Université de Genève, Bernard Schopfer est journaliste; il dirige depuis 2006 l'agence MaxComm Communication. Spécialisée dans la conception et la mise en œuvre de programmes de communication, MaxComm réunit une équipe pluridisciplinaire dotée d'une grande expérience de la communication institutionnelle et des relations médias.

MaxComm est actif dans de nombreux domaines, parmi lesquels le sport, le développement durable ou la communication d'entreprises. Son champ d'activité s'étend de l'établissement de stratégies de communication à leur exécution.

*La Légende du Léman* constitue un projet plus personnel et passionnel pour les membres de l'agence, qui ont tous été – à des degrés divers – impliqués dans sa réalisation, que ce soit au niveau du concept graphique, de la mise en page, des recherches iconographiques ou de la relecture. Ce livre constitue réellement, pour eux, un travail d'équipe. ■

# MARDECO S.A.

MARBRES – GRANITS

PIERRES ARTIFICIELLES

PIERRES NATURELLES

« TERRAZZO »

FACADES VENTILÉES

BÉTON LAVÉ

AGENCEMENT CUISINES, SALLE DE BAINS

Chemin des Artisans 9 / C.P. • 1263 Crassier • Tél. : 022 367 19 70 • Fax : 022 367 19 59  
www.mardeco.ch • e-mail : info@mardeco.ch



CLOS, DOMAINES & CHÂTEAUX

LA NOBLESSE DES VINS SUISSES

[www.c-d-c.ch](http://www.c-d-c.ch)

UN LABEL DE QUALITÉ UNIQUE ET RECONNAISSABLE



Signe d'excellence

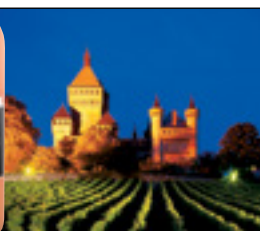


CLOS, DOMAINES ET CHÂTEAUX

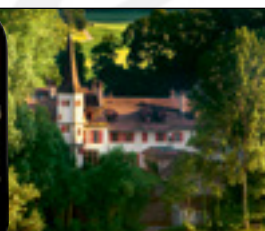
«Clos, Domaines & Châteaux», c'est l'Association de quelques-uns des plus beaux domaines viticoles suisses, unis afin de mieux faire connaître les vins de leur propriété sous un label de qualité unique et reconnaissable par une **BANDEROLE ROUGE ET ARGENT**.



CHÂTEAU DE CHÂTAGNERÉAZ  
1<sup>ER</sup> GRAND CRU



CHÂTEAU DE VUFFLENS



DOMAINE DU MANOIR

FOURNISSEUR OFFICIEL DU BOL D'OR MIRABAUD 2013



# LA PLANCHE DES PRIX

## DU BOL D'OR MIRABAUD 2013

Prix offerts par:



### PRIX DU BOL D'OR MIRABAUD 2013

#### CHALLENGE BOL D'OR

Le Challenge est remis au vainqueur en temps réel, toutes classes confondues. Pour être remporté définitivement, le Challenge Bol d'Or doit être gagné trois fois en cinq ans. Le vainqueur reçoit une réplique du Bol d'Or en Argent, ainsi que des prix spéciaux offerts par *Mirabaud*. Une montre est également offerte par *Hublot* au vainqueur.

#### CHALLENGE BOL DE VERMEIL

Le Challenge est remis au vainqueur en temps réel, toutes classes monocoques confondues. Pour être remporté définitivement, le Challenge Bol de Vermeil doit être gagné trois fois en cinq ans. Le vainqueur reçoit une réplique du Bol de Vermeil en Argent, ainsi qu'une montre offerte par *Hublot*.

#### CHALLENGE ACVL-SRS

Le Challenge est remis au vainqueur en temps compensé, toutes classes monocoques jaugées SRS confondues. Pour être remporté définitivement, le Challenge ACVL-SRS doit être gagné trois fois en cinq ans. Pour cette 75<sup>e</sup> édition, l'ACVL offre en outre des prix spéciaux, soit la somme de CHF 750, au 75<sup>e</sup>, 175<sup>e</sup> et 275<sup>e</sup> de ce classement en temps compensé.

#### AUX PREMIERS DE CHAQUE CLASSE

Le vainqueur de chaque classe reçoit une réplique du Bol d'Or en étain. Des prix sont offerts aux 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> de chaque classe.

Prix offerts par:



### PRIX SPÉCIAUX

#### PRIX GENÈVE TOURISME

Un week-end pour 2 personnes dans un hôtel de Genève est offert au vainqueur du Bol d'Or Mirabaud sur Virtual Regatta.

#### PRIX AQUA PLANNING SA

Une demi-coque de Grand Surprise est offerte au 1<sup>er</sup> Grand Surprise classé au passage du Bouveret. Une demi-coque de Surprise est offerte au 1<sup>er</sup> Surprise classé au passage du Bouveret.

#### PRIX ASPRO TOUCAN

Un prix spécial est remis au 1<sup>er</sup> Toucan.

#### PRIX AM2

Un prix spécial est offert au 1<sup>er</sup> M2 par le magasin Tech Yachting SA.

#### TROPHÉE DES ÉCOLES DE VOILE

Un prix spécial est offert par l'École de voile «Surprise Mirabaud» de la Société Nautique de Genève.

#### TROPHÉE INTER-ENTREPRISES

Un prix spécial est offert par Pro-Sailing.

#### TROPHÉE INTER-CLUBS

Un prix spécial est offert par le Bol d'Or Mirabaud.




BERTRAND MAYER  
OPTICIEN DIPLÔMÉ

MAYER  
OPTICIENS

RUE CENTRALE 7 | CH - 1110 MORGES | WWW.MAYEROPTICIENS.CH



# BOL D'OR 1939-2012

## TOUS LES VAINQUEURS

<b>1939</b>	Ylliam IV, Fred Firmenich (6 m JI)	<b>23h 08'34"</b>	<b>1977</b>	Altaïr VII, Philippe Stern (Toucan)	<b>14h 11'42"</b>
<b>1940</b>	Ylliam IV, Fred Firmenich (6 m JI)	<b>25h 07'05"</b>	<b>1978</b>	Psaros, Jean Psarofaghis (Toucan)	<b>18h 00'04"</b>
<b>1941</b>	Freya, Frank L'Huillier (6 m JI)	<b>25h 33'50"</b>	<b>1979</b>	Zoé, Fernand Isabella (Améthyste)	<b>12h 56'00"</b>
<b>1942</b>	Freya, Frank L'Huillier (6 m JI)	<b>28h 53'58"</b>	<b>1980</b>	Altaïr IX, Philippe Stern (Trimaran)	<b>15h 27'06"</b>
<b>1943</b>	Bonite II, André Held (6 m JI)	<b>29h 39'25"</b>	<b>1981</b>	Zoé, Fernand Isabella (Améthyste)	<b>16h 09'20"</b>
<b>1944</b>	Véga, Edouard Thévand (6 m JI)	<b>23h 11'35"</b>	<b>1982</b>	Altaïr X, Philippe Stern (Trimaran)	<b>8h 40'01"</b>
<b>1945</b>	Britta, Charles Specker (6 m JI)	<b>30h 29'36"</b>	<b>1983</b>	Holy Smoke, A. Schiess (Trimaran)	<b>17h 56'30"</b>
<b>1946</b>	Zanzibar, G. Reuge (Cruiser A)	<b>29h 59'10"</b>	<b>1984</b>	Altaïr XI, Philippe Stern (Catamaran)	<b>9h 24'20"</b>
<b>1947</b>	Borée II, Pierre Bigar (6 m JI)	<b>21h 03'20"</b>		<b>ALTAÏR REMPORTE DÉFINITIVEMENT LE CHALLENGE BOL D'OR</b>	
<b>1948</b>	Éole, R. Séchaud (6 m JI)	<b>20h 56'12"</b>	<b>1985</b>	Altaïr XI, Philippe Stern (Catamaran)	<b>8h 37'45"</b>
<b>1949</b>	Glana, Henri Guisan (8 m JI)	<b>21h 17'30"</b>	<b>1986</b>	Altaïr XI, Philippe Stern (Catamaran)	<b>7h 20'55"</b>
<b>1950</b>	Glana, Henri Guisan (8 m JI)	<b>16h 25'41"</b>	<b>1987</b>	Oiseau Roc 4, Pierre Muskens (Catamaran)	<b>8h 48'57"</b>
<b>1951</b>	Ylliam VIII, A. Firmenich - Ch. Stern (6 m JI)	<b>25h 46'11"</b>	<b>1988</b>	Voiles Gautier, E. Kessi - G. Gautier (Catamaran)	<b>13h 56'40"</b>
<b>1952</b>	Silène III, André Maus (6 m JI)	<b>29h 25'08"</b>	<b>1989</b>	Le Matin, G. Gautier - E. Kessi (Catamaran)	<b>6h 57'33"</b>
<b>1953</b>	Ylliam VIII, André Firmenich (6 m JI)	<b>26h 41'10"</b>	<b>1990</b>	Happycalypse, E. Landolt - P. Cardis (Trimaran)	<b>16h 26'00"</b>
<b>1954</b>	Atalante II, M. Bovey (6 m JI)	<b>27h 11'47"</b>	<b>1991</b>	Happycalypse, E. Landolt - P. Cardis (Trimaran)	<b>14h 20'45"</b>
<b>1955</b>	Glana, Henri Guisan (8 m JI)	<b>21h 19'36"</b>	<b>1992</b>	Altaïr XII, Philippe Stern (Catamaran)	<b>10h 50'02"</b>
<b>1956</b>	Ylliam IX, André Firmenich (6 m JI)	<b>11h 04'57"</b>	<b>1993</b>	Ylliam, Pierre-Yves Firmenich (Trimaran)	<b>6h 19'11"</b>
<b>1957</b>	Borée III, Pierre Bigar (6 m JI)	<b>26h 18'04"</b>	<b>1994</b>	Triga IV, P. Leuenberger - Gautier - Kessi (Trimaran)	<b>5h 01'51"</b>
<b>1958</b>	Ylliam IX, A. Firmenich - J. Zuberer (6 m JI)	<b>16h 14'44"</b>	<b>1995</b>	Happycalypse, E. Landolt - P. Cardis (Trimaran)	<b>15h 12'24"</b>
<b>1959</b>	Taiaut, Fred Urfier (6 m JI)	<b>24h 26'33"</b>	<b>1996</b>	Kamhsin, A. Golaz - P. Bonjour (Catamaran)	<b>7h 28'37"</b>
<b>1960</b>	Valvins V, Jean Zuberer (6 m JI)	<b>22h 20'15"</b>	<b>1997</b>	Alinghi, E. Bertarelli - P.-Y. Jorand (Trimaran)	<b>6h 54'09"</b>
<b>1961</b>	Marie-José II, Horace Julliard (8 m JI)	<b>17h 59'30"</b>	<b>1998</b>	Ylliam, Pierre-Yves Firmenich (Catamaran)	<b>13h 50'33"</b>
<b>1962</b>	Marie-José II, Horace Julliard (8 m JI)	<b>31h 54'49"</b>	<b>1999</b>	Happycalypse, Philippe Cardis (Trimaran)	<b>10h 52'04"</b>
<b>1963</b>	Marie-José II, Horace Julliard (8 m JI)	<b>23h 40'28"</b>	<b>2000</b>	Alinghi, E. Bertarelli - P.-Y. Jorand (Catamaran)	<b>6h 15'56"</b>
	<b>MARIE-JOSÉ II REMPORTE DÉFINITIVEMENT LE CHALLENGE BOL D'OR</b>		<b>2001</b>	Alinghi, E. Bertarelli - P.-Y. Jorand (Catamaran)	<b>8h 57'11"</b>
<b>1964</b>	Diane, Fred Jecker (6 m JI)	<b>26h 24'33"</b>		<b>ALINGHI REMPORTE DÉFINITIVEMENT LE CHALLENGE BOL D'OR</b>	
<b>1965</b>	Diane, Fred Jecker (6 m JI)	<b>27h 34'20"</b>	<b>2002</b>	Alinghi, Ernesto Bertarelli (Catamaran)	<b>12h 07'34"</b>
<b>1966</b>	Sylphe, J. Auberson - E. Christeler (6 m JI)	<b>23h 17'40"</b>	<b>2003</b>	Alinghi, Ernesto Bertarelli (Catamaran)	<b>9h 56'53"</b>
<b>1967</b>	Véga, Philippe Gilliéron (6 m JI)	<b>27h 23'10"</b>	<b>2004</b>	Team Red Zebra 5, E. David (Décision 35)	<b>8h 59'02"</b>
<b>1968</b>	Le Tigre, Vanney - Rochat - Vallicary - Daenger (8 m JI)	<b>20h 28'55"</b>	<b>2005</b>	Okalys, N. Grange - L. Peyron (Décision 35)	<b>16h 29'43"</b>
<b>1969</b>	Le Tigre, Vanney - Rochat - Vallicary - Daenger (8 m JI)	<b>18h 56'30"</b>	<b>2006</b>	Banque Gonet, Quinodaz & Co - R. Couits (Décision 35)	<b>11h 45'20"</b>
<b>1970</b>	Margot II, Arne Tengblad (75m suédois)	<b>26h 40'00"</b>	<b>2007</b>	Okalys, N. Grange - L. Peyron (Décision 35)	<b>10h 05'25"</b>
<b>1971</b>	Toucan XI, Marcel Stern (Toucan)	<b>15h 28'00"</b>	<b>2008</b>	Zebra 7, F. Cammas (Décision 35)	<b>9h 34'16"</b>
<b>1972</b>	Samaoui, Daniel Girardet (Toucan)	<b>19h 12'00"</b>	<b>2009</b>	Foncja, A. Gautier - M. Desjoyeaux (Décision 35)	<b>19h 33'26"</b>
<b>1973</b>	Sansoucis, René Luthi (Toucan)	<b>21h 48'27"</b>	<b>2010</b>	Ladycat, Dona Bertarelli (Décision 35)	<b>16h 49'57"</b>
<b>1974</b>	Méphisto III, Jean-J. Eternod (Toucan)	<b>27h 36'05"</b>	<b>2011</b>	Alinghi 1, Ernesto Bertarelli (Décision 35)	<b>6h 25'50"</b>
<b>1975</b>	Toucan XII, Marcel Stern (Toucan)	<b>23h 21'05"</b>	<b>2012</b>	Realstone Sailing, Jérôme Clerc (Décision 35)	<b>10h 52'28"</b>
<b>1976</b>	Sansnom, Henri Breitenmoser (Toucan)	<b>26h 01'28"</b>			

# BOL DE VERMEIL 1996-2012

## LES LAURÉATS

1996	Ita 92, R. Benamati (Libéra)	9h 38'42"	2005	Oyster, Eric Delaye (Psaros 40)	20h 56'37"
1997	Ita 92/Raffica, M. Valerio (Libéra)	9h 46'33"	2006	Tilt, A. Schneider - P. Firmenich (Psaros 40)	15h 56'49"
1998	Ita 92/Raffica, M. Valerio (Libéra)	15h 22'33"		<b>TILT REMPORTE DÉFINITIVEMENT LE CHALLENGE BOL DE VERMEIL</b>	
	<b>ITA 92/RAFFICA REMPORTE DÉFINITIVEMENT LE CHALLENGE BOL DE VERMEIL</b>		2007	Syz & Co, J. Psarofaghis (Psaros 40)	13h 38'29"
1999	BMS, Willy Sauter (Libéra)	17h 28'51"	2008	Oyster Funds, E. Delaye - X. Lambert (Psaros 40)	13h 42'07"
2000	Multilink-Relance, M. Desplands (Maringouin)	10h 12'40"	2009	Taillevent II, N. Engel (Acc 60)	24h 46'32"
2001	Taillevent II, N. Engel (ACC60)	14h 00'32"	2010	Oyster Funds, E. Delaye - V. Boaron (Psaros 40)	21h 35'19"
2002	Tilt, A. Schneider - P. Firmenich (Psaros 40)	23h 00'39"	2011	Syz & Co, J. Psarofaghis (Psaros 40)	11h 16'05"
2003	Taillevent II, N. Engel (ACC60)	14h 38'32"	2012	Raffica, Zsolt Király (Libéra)	15h 16'37"
2004	Tilt, A. Schneider - P. Firmenich (Psaros 40)	10h 49'45"			

## LES RECORDS DU BOL D'OR

### LE RECORD ABSOLU

MEILLEUR TEMPS EN TEMPS RÉEL, TOUTES CLASSES CONFONDUES

Triga IV, P. Leuvenberger (Trimaran), 1994 **5h 01'51"**

### LE RECORD DES MONOCOQUES

Corum, B. Siegfried, 1994 **8h 45'40"**

### LES RECORDS PAR CLASSES

**M1:** Triga IV, P. Leuvenberger, 1994 **5h 01'51"**

**M2:** Biwa, J.-F. Cutugno, 1994 **6h 27'31"**

**SURPRISE:** Follow me, P. Rosset, 1994 **10h 42'26"**

**GRAND-SURPRISE:** Wahoo, F. Séchaud, 2000 **11h 24'32"**

**TOUCAN:** Run, J. Martin, 1994 **9h 47'23"**

### LES RECORDS PAR SÉRIES MONOTYPES

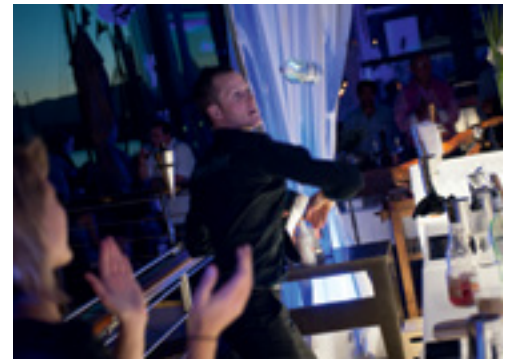
**DÉCISION 35:** Alinghi 1, Ernesto Bertarelli, 2011 **6h 25'50"**

**VENTILO M2:** Tilt, A. Schneider - C. Favre, 2011 **7h 46'24"**

# RETOUR EN IMAGES

BOL D'OR MIRABAUD 2012







1



2



3

# RETOUR SUR LE BOL D'OR MIRABAUD 2012

LE CER ET RAFFICA À L'HONNEUR

TEXTE VINCENT GILLIOZ

L'édiction 2012 du Bol d'Or Mirabaud n'a marqué les esprits, ni par son manque de vent, ni par ses airs exceptionnellement soutenus, mais par la diversité des conditions météo qu'elle a réservée aux 469 participants. Remporté par des jeunes et talentueux régatiers, ce Bol d'Or Mirabaud a aussi été celui du renouveau de l'élite. Le vainqueur, Realstone Sailing, s'est imposé en 10h52', soit la moitié du temps qu'il a fallu à Foncia (19h33') pour l'emporter en 2009, mais plus du double du record (5h01') de Triga en 1994.

La régata a commencé dans des airs quasi absents, ne laissant que les multicoques s'échapper lentement de leur ligne située 400 mètres en amont du départ principal. Realstone Sailing, le D35 du CER (Centre d'Entraînement à la Régate) mené par Jérôme Clerc, s'est faufilé le premier au raz de la côte en direction de Versoix et Coppet, prenant le commandement de la flotte. Éole faisant cruellement défaut durant la première demi-heure de course, les autres bateaux ont presque tous passé vingt longues minutes scotchés sur la ligne, dans l'attente du flux d'ouest annoncé la veille par le météorologue Pierre Eckert. A l'arrière, le gros peloton a dû attendre pratiquement jusqu'à midi pour voir le sud-ouest s'établir correctement sur le petit lac.



4



5

CONSTRUCTION NAVALE - MONOCOQUES ET MULTICOQUES

VOUS AUSSI  
SOYEZ GAGNANT!

DECISION 

16X  
VAINQUEUR  
DU BOL D'OR

T. 021 923 07 30

design.diabolo.com



Realstone Sailing - P. Menoux

WWW.DECISION.CH

# Beacher

L'art de vivre



Beacher Concept Switzerland  
www.beacher-concept.ch

Bateaux de plaisance  
haut de gamme

Stéphane Vogt  
+41 (0)79 600 52 07



Route de Flusel 5 - 1424 Champagne  
stephane.vogt@beacher-concept.ch



## A LOOK BACK AT THE BOL D'OR MIRABAUD 2012

VICTORY FOR THE CER  
(REGATTA TRAINING CENTRE)  
AND RAFFICA

The 2012 Bol d'Or Mirabaud did not go down in history for its lack of wind nor for its exceptionally steady breezes, but for the changeable weather conditions it reserved for the 469 participants. Won by a team of young and talented competitors, this Bol d'Or Mirabaud also marked a renewal in the elite. Victory went to Realstone Sailing in 10 hours and 52 minutes: half the time needed by Foncia (19 hours 33 minutes) to win in 2009, but twice Triga's record in 1994 (5 hours 1 minute).

The regatta began with almost no breeze, only allowing the multihulls to pull away slowly from their line, 400 metres upstream from the main start line. Realstone Sailing, the regatta training centre's (CER) D35 led by Jérôme Clerc, was the first to weave its way out, hugging the coast in the direction of Versoix and Coppet, taking command of the fleet. Aeolus was certainly conspicuous by his absence during the first half hour of the race, nearly all the other boats spent a good 20 minutes stuck on the line, awaiting the westerly breeze forecast the evening before by the meteorologist, Pierre Eckert. At the rear, the rest of the pack had to wait until almost midday before the south-westerly settled in over the petit lac.

### LEADERS DÈS LA PREMIÈRE HEURE

La première partie de la montée vers Le Bouveret a donc été particulièrement tactique, incitant les leaders à prendre quelques risques au ras des rives de la côte suisse. Realstone Sailing, qui n'a pas hésité à jouer le jeu de la meilleure risée, a poursuivi sur sa lancée, inquiété tantôt par Alinghi, tantôt par De Rham Sotheby's, à l'affût de la moindre faille.

Chez les M2, un scénario à peu près similaire s'est dessiné, et KSR, mené par Didier Pfister, a rapidement pris les commandes de la course pour ne plus quitter la tête jusqu'à l'arrivée. «Nous avons fait en sorte de rejoindre la côte suisse tout de suite après le départ, c'est ce qui nous a permis de nous démarquer. Je crois que nous n'avons pas fait beaucoup de fautes. Le choix du départ était le bon. Ensuite, nous avons traversé le lac au meilleur moment, entre Morges et Meillerie.»

Page précédente:

- |   |  |
|---|--|
| <p>1 Après deux ans seulement en D35, l'équipe du CER remporte brillamment le Bol d'Or Mirabaud 2012.</p> <p>2 Des airs évanescents pour le départ des monocoques.</p> <p>3 Transition délicate pour les navigateurs peu après le passage d'Yvoire.</p> <p>4 Realstone a pris la tête dès le départ de la régata.</p> | <p>5 Absent du Bol depuis 2000, le Libéra Raffica s'est imposé sans peine en monocoque.</p> <p>Ci-dessus:</p> <p>1 L'Yverdonnois Didier Pfister, barreur de KSR, est un habitué de la classe M2. En 2012, il a remporté sa catégorie au Bol d'Or Mirabaud.</p> |
|---|--|

### LEADERS FROM THE VERY START

The first part of the race up to Le Bouveret was therefore particularly tactical, prompting the leaders to take risks as they hugged the Swiss shoreline. Realstone Sailing hadn't hesitated to play along with the best flurry of wind and kept going, sometimes niggled by Alinghi, sometimes by De Rahm Sotheby's, both on the look out for the slightest error.

Among the M2s a very similar scenario emerged and KSR skippered by Didier Pfister quickly took command of the race and held the lead right up to the finish. "We immediately went for the Swiss shoreline right after the start and that's what made the difference. I don't think we made many mistakes. Our choice at the start was the right one. Then, we crossed the lake at the best moment, between Morges and Meillerie."

## EXERCICE DIFFICILE CHEZ LES MONOCOQUES

Le jeu a été un peu plus complexe chez les monocoques, moins rapide dans le tout petit temps, et handicapé par leur tirant d'eau important. Ce qui ne leur a pas permis de jouer à terre comme les multis. Les Psaros 40, qui comptaient confirmer leur suprématie, ont rapidement déchanté face aux Hongrois de Raffica, Zsolt Király s'est en effet échappé sans demander son reste. Ce Libéra, vainqueur en 1996, 1997 et 1998, a longtemps été exclu de la course, avant de pouvoir revenir, grâce à l'ouverture de la classe libre LX, qui devient cette année NJ (non jaugé). Pour l'anecdote, des membres de l'équipage ont fait un aller-retour en Hongrie deux jours avant le Bol, afin d'aller chercher une quille plus courte leur permettant de mettre leur bateau à l'eau !



1

## GENÈVE-BOUVERET: 6H24'

Realstone Sailing a franchi la barge du Bouveret après 6h24' de régates, suivi par De Rham Sotheby's à une minute. Le M2 KSR, toujours à l'affût, en tête de sa catégorie, passe quant à lui la marque à 16h51, soit après 6h51' de course, démontrant combien les petits frères des D35 sont performants dans les petits airs.

Toujours aussi complexe tactiquement, le retour vers Genève n'a offert aucun répit aux équipages qui ont dû gérer quelques transitions décisives. Realstone a continué son sans-faute, contenant les assauts incessants de De Rham Sotheby's. Le leader de la première heure s'est finalement présenté à 20h52 en tête sur la ligne d'arrivée, son poursuivant accusant sept minutes de retard. Philippe Cardis, le skipper de De Rham, comblé par la qualité du duel, mais déçu de terminer second, a déclaré juste après son arrivée: «C'était une belle bagarre qu'on aurait, bien sûr, préféré terminer en tête. Ils étaient presque prenables, et il n'a pas manqué grand-chose pour qu'on passe. Nous avons navigué au coude à coude durant toute la course, ils ont très bien négocié une des transitions décisives, ce qui a fait la différence.» Vers 22 heures, seuls sept bateaux avaient franchi la ligne d'arrivée avec, dans l'ordre, derrière les deux premiers, Zen Too, Alinghi, Ladycat, Romandie.com et Artemis Racing IV, tous des D35.



2

## A DIFFICULT EXERCISE FOR THE MONOHULLS

The game was a little more complicated for the monohulls: slower in ghosting conditions and handicapped by their deeper draught. This prevented them from getting close to shore like the multihulls. The Psaros 40s were banking on proving their supremacy but were quickly disillusioned in the face of the Hungarians and Raffica. Indeed, Zsolt Király just slid away. This Libera, winner in 1996, 1997 and 1998 was excluded from the race for a long time, only being able to compete again thanks to the introduction of the LX class. Incidentally, some of the crew members made a round trip to Hungary two days before the race to collect a shorter keel so that they could actually launch their boat!

## GENÈVE-BOUVERET: 6 HOURS 24 MINUTES

Realstone Sailing reached the barge at Le Bouveret 6 hours 24 minutes into the regatta, followed a minute later by De Rham Sotheby's. The M2 KSR, always alert, leading its category, passed the marker at 4.51 p.m., i.e. after 6 hour 51 minutes of racing, showing how well the D35s' little brothers perform in light winds.

From a tactical point of view the return to Geneva was just as difficult, offering no respite for the crews who had to deal with some decisive transitions. Realstone continued its perfect race, holding in check the constant attacks from De Rham Sotheby's. Having led from the start, the winner finally crossed the finish line at 8.52 p.m., seven minutes ahead of the runner-up. De Rham's skipper, Philippe Cardis, who was delighted with the quality of the duel but disappointed at finishing second, declared just after his arrival, "The fight was great but one which we would, of course, have preferred to win. We could have almost overtaken them, there was little in it. We were sailing neck and neck throughout the race, they negotiated one of the decisive transitions well, which made the difference." By around 10 p.m. only seven boats had crossed the finish line. In order: Zen Too, Alinghi, Ladycat, Romandie.com and Artemis Racing IV, all D35s.



3

## UNE DEMI-HEURE D'AVANCE POUR RAFFICA

Raffica a également conservé la tête de la course des monocoques sur le retour et termine, après 15h16' de course, avec pratiquement une demi-heure d'avance sur le second, Syz & Co. DNDi, pourtant bien parti, n'a pas tenu le rythme et rejoint la Nautique 11° mono-coque, au petit matin après plus de 21h de course.

Chez les autres monocoques, les Surprise, fort de 88 partants, ont été menés par Velasco Uship Port de Sciez, qui a rejoint la SNG après 23h45' de régates. Les Grand Surprise ont, pour leur part, eu besoin de 22h51' pour boucler la boucle, et Tixway l'a emporté devant 26 autres monotypes. Passetoutgrain V s'est imposé en Toucan, après 22h35' de course. En TCF, le Tahuata d'Alain Hofer a remporté la classe 1 et 2 au compensé (le classement officiel), même si le très remarqué foiler Allianz Suisse a fait sensation et coupé la ligne en tête en temps réel. Le D.I.Home de Pascal Bachy gagne quant à lui en classe 3 alors que la classe 4 revient à Alain Hostettler sur Nicolas. ■

1 Du haut de ses 4810 mètres, le Mont-Blanc veille sur le départ de la régates.

2 Passage de la barge du Bouveret.

3 Raffica, vainqueur du Bol de Vermeil 2012.

## A HALF-HOUR LEAD FOR RAFFICA

Raffica also led the monohulls in the return race and, after a 15 hour 16 minute regatta, finished nearly half an hour ahead of Syz & Co in second place. Although DNDi made a good start, it could not keep pace and was the 11<sup>th</sup> monohull to cross the finish line in the early hours of the morning after more than 21 hours racing.

Among the other monohulls, there were 88 starters in the Surprise category, led by Velasco Uship Port de Sciez, which arrived at the SNG after 23 hours 45 minutes racing. As for the Grand Surprises, it took them 22 hours 51 minutes to come full circle with Tixway winning ahead of 26 other one-designs. Passetoutgrain V won the Toucan class after a 22 hour 35 minute race. In TCF, Alain Hofer's Tahuata won the classes 1 and 2 in corrected time (official ranking), even if the very noticeable foiler Allianz Suisse caused a sensation and crossed the line first, in real time. As for Pascal Bachy's D.I. Home, it won the Class 3 and Alain Hostettler's Nicolas was the winner of Class 4. ■

# PUBLIEZ VOS PHOTOS !

SUR [WWW.BOLDORMIRABAUD.CH](http://WWW.BOLDORMIRABAUD.CH)



1



2



6



7



10



11





3



4



5



8



9

Sur cette double page figure une sélection des photos du Bol d'Or Mirabaud 2012 que des internautes, dans le cadre du concours de photos, ont eu la gentillesse de déposer sur le site [www.boldormirabaud.ch](http://www.boldormirabaud.ch) après l'épreuve de l'an dernier.

Le concours 2013 est ouvert à tous, les photos devant être prises exclusivement durant le Bol d'Or Mirabaud 2013. Les photos sont à déposer sur le site [www.boldormirabaud.ch](http://www.boldormirabaud.ch), en mentionnant votre nom et adresse e-mail, d'ici au 30 juin 2013.



12

- 1 Daniel Aebersold, vainqueur du concours photo 2012.
- 2 José Fanguero
- 3 Florian Vial
- 4 Augusto Tomassetti
- 5 Christophe Forschner
- 6 Pascale Heinerschied
- 7 David Devaud
- 8 Florian Vial
- 9 José Fanguero
- 10 Florian Vial
- 11 Joshua Schopfer
- 12 Roland Küttel
- 13 Luigi Gaudino



13



**MARTIN PAYSAGE**  
JARDINS D'EXCEPTION



## Un jardin comme une œuvre d'art

A bien des égards, notre démarche est proche de celle d'un artiste qui cherche à créer la surprise et l'émerveillement, le sentiment d'authenticité et de valeur. C'est pourquoi nos jardins se sont toujours distingués par leur beauté, leur singularité et la qualité de leur réalisation.

Nous vous proposons une palette complète de prestations, de l'étude à la réalisation. Rencontrons-nous pour parler de vos besoins, de vos envies et de vos goûts.

Martin Paysage SA - Route de Thonon 152C - CH-1222 Vézenaz - T +41 22 722 17 17 - F +41 22 722 17 00 - [courrier@martinpaysage.ch](mailto:courrier@martinpaysage.ch) - [martinpaysage.ch](http://martinpaysage.ch)  
Martin Paysage SA est une entreprise du groupe Rampini Construction.

## Nous mettons en oeuvre vos idées lumineuses. Nous réalisons les nôtres.

Promotion Immobilière, investissements, développements.  
Entreprise générale, direction de travaux.  
Pilotage, estimations, courtage.



PromoLAC - BafiLAC - 022 839 30 40  
1 Ch. Curé-Desclouds - CP 212 - 1226 THÔNEX  
[www.promolac.ch](http://www.promolac.ch) - [info@promolac.ch](mailto:info@promolac.ch)

R. TEMPS NOM DU BATEAU, SÉRIE, BARREUR, ACVL

1	10:52:28	<b>REALSTONE</b> SAILING, DÉCISION 35, CLERC, M1
2	10:59:26	<b>DE RHAM SOTHEBY'S</b> , DÉCISION 35, CARDIS, M1
3	11:37:05	<b>ZEN TOO</b> , DÉCISION 35, LE PEUTREC, M1
4	11:41:31	<b>ALINGHI 1</b> , DÉCISION 35, BERTARELLI, M1
5	11:49:24	<b>LADYCAT</b> , DÉCISION 35, BERTARELLI, M1
6	11:49:48	<b>ROMANDIE.COM</b> , DÉCISION 35, MOURA, M1
7	12:03:08	<b>ARTEMIS RACING IV</b> , DÉCISION 35, TORNQVIST, M1
8	12:08:59	<b>OKALYS-CORUM</b> , DÉCISION 35, GRANGE, M1
9	12:25:21	<b>KSR</b> , VENTILO M2, PFISTER, M2
10	12:31:42	<b>TEAM TILT</b> , VENTILO M2, SCHNEITER, M2
11	12:38:00	<b>VELTIGROUP</b> , DÉCISION 35, LERCH, M1
12	12:40:02	<b>TEAM 21</b> , VENTILO M2, DÉNERVAUD, M2
13	13:07:39	<b>75 ÈME BOL D'OR MIRABAUD</b> , VENTILO M2, SCHENKER, M2
14	13:32:48	<b>COMPTOIR IMMOBILIER</b> , SL 33, MOURNIAC, M1
15	13:33:23	<b>TEAMWORK</b> , VENTILO M2, THORENS, M2
16	13:37:13	<b>TEAM PARMIGIANI</b> , VENTILO M2, PÉCLARD, M2
17	13:37:40	<b>SPAM</b> , VENTILO M2, FAVRE, M2
18	13:42:44	<b>SCCP GROUP</b> , VENTILO M2, QUINODOZ, M2
19	13:48:53	<b>SAFRAM</b> , VENTILO M2, PENNEC, M2
20	13:50:18	<b>PATRIMONIUM</b> , VENTILO M2, ROSSIER, M2
21	13:51:39	<b>GSMN GENOLIER</b> , VENTILO M2, BONTEMPS, M2
22	13:57:28	<b>GOUZER HUÎTRES</b> , VENTILO M2, LAMBERT, M2
23	14:07:29	<b>HÄGAR III</b> , MARSTROM 32 CATAMARAN, STIMPL, M1
24	14:08:37	<b>ALPHA.CH</b> , VENTILO M2, PAQUET, M2
25	14:09:30	<b>FORCE CASH</b> , DÉROGATION ART 8, NUOFFER, M1
26	14:15:31	<b>FLYING CARPET</b> , VENTILO M2, BACHELIN, M2
27	14:32:35	<b>BLACK PEARL</b> , VENTILO M2, RIZZI, M2
28	14:36:57	<b>FLAM GESTION</b> , VENTILO M2, MUSTAD, M2
29	15:16:37	<b>RAFFICA</b> , LIBERA, RAFFICA VSE, LX-TCFX
30	15:29:42	<b>VALRUZ-CREATION</b> , VENTILO M2, BERGER, M2
31	15:50:04	<b>VICTORINOX</b> , VENTILO M2, MONNIER, M2
32	15:58:55	<b>SYZ &amp; CO</b> , PSAROS 40, PSAROFAGHIS, LX-TCFX
33	16:31:53	<b>DENTUSO 4</b> , SEACART 30GP, GALLIMARD, M1
34	16:47:42	<b>FULL PELT X</b> , RICHARDS 36, ECKERT, LX-TCFX
35	18:12:15	<b>OYSTER FUNDS</b> , PSAROS 40, DELAYE, LX-TCFX
36	19:51:24	<b>SWISS INTERIM</b> , RICHARDS 36, GASPARINI, LX-TCFX
37	21:12:30	<b>TAILLEVENT II</b> , ACC 60, ENGEL, LX-TCFX
38	21:15:54	<b>ALLIANZ SUISSE</b> , QUANT28, AEPPLI, TCF1+2
39	21:20:02	<b>METEORITE</b> , MODULO 105, PARIDANT, TCF1+2
40	21:24:11	<b>CORBO</b> , CORBEAU, MÜLLER, LX-TCFX
41	21:41:54	<b>RAIJIN</b> , 0, BORDIER, LX-TCFX

R. TEMPS NOM DU BATEAU, SÉRIE, BARREUR, ACVL

42	21:49:02	<b>DNDI</b> , MODULO 108, NAIMI, LX-TCFX
43	21:54:49	<b>BDO-PROYACHTING</b> , PROTO, VULLIEZ, LX-TCFX
44	21:58:21	<b>BODY &amp; SOUL</b> , LUTHI 1150, BOTTGE, TCF1+2
45	22:00:08	<b>YEMANJÁ</b> , LUTHI 33, BAAS, TCF1+2
46	22:01:42	<b>BELOTTI</b> , MYSPIH 47, SCHAGEN, TCF1+2
47	22:13:37	<b>VUVUZELA</b> , T780, NÄF, TCF1+2
48	22:26:43	<b>TAHUATA</b> , LUTHI 870, HOFER, TCF1+2
49	22:33:44	<b>YODA</b> , ESSE 850, DETREY, TCF1+2
50	22:35:00	<b>PASSETOUGRAIN V</b> , TOUCAN, MAGNIN, TO
51	22:44:07	<b>TERRIFIC</b> , LUTHI 34, OTT, TCF1+2
52	22:49:40	<b>DEFI</b> , LUTHI, FREI, TCF1+2
53	22:51:07	<b>TIXWAY</b> , GRAND SURPRISE, RAPHOZ, GS
54	22:53:27	<b>MELAMPO</b> , TOUCAN, BANZET, TO
55	23:00:07	<b>ZEPHYROS</b> , TOUCAN, POURNARAS, TO
56	23:19:49	<b>GADGET</b> , F 40 GT, MENETREY, M1
57	23:23:00	<b>TARANGAU MARINE ELECTRONIC</b> , LUTHI 952, VULLIEZ, TCF1+2
58	23:32:00	<b>LITTLE NEMO II</b> , GRAND SURPRISE, BORTER, GS
59	23:32:50	<b>VERBEL - POOPY EXPRESS</b> , PROTO ABC, MILLIQUET, TCF3
60	23:33:21	<b>PUMP-IT-UP</b> , GRAND SURPRISE, VANDINI, GS
61	23:34:25	<b>D.J. HOME</b> , 747 ONE DESIGN, POU PUPP, TCF3
62	23:35:40	<b>PASSETOUGRAIN 6</b> , GRAND SURPRISE, DEVAUD, GS
63	23:36:07	<b>MAGICOPAPACARLO</b> , FRERS 32, BAUMANN, TCF1+2
64	23:36:20	<b>YASMINE</b> , LUTHI 990, CIVITILLO, TCF1+2
65	23:36:52	<b>OUTSIDER</b> , JUWEL 34, BOPP, TCF1+2
66	23:37:40	<b>SEPTANTE-QUATRE</b> , TOUCAN, ROUGET, TO
67	23:39:11	<b>TOP L'ESSE</b> , ESSE 850, DUBUIS, TCF1+2
68	23:39:34	<b>EXPERTSOFT</b> , ONYX 850, FUCHS, TCF1+2
69	23:39:53	<b>SARITA</b> , GRAND SURPRISE, SOUCAS, GS
70	23:40:30	<b>50 ÈMES HURLANTS</b> , LUTHI 952, MICHAUD, TCF1+2
71	23:41:13	<b>PERCHETTE</b> , LUTHI 34, PATRY, TCF1+2
72	23:42:32	<b>SEZAME</b> , ESSE 850, VAN DOORN, TCF1+2
73	23:43:50	<b>PSAROS 33</b> , 0, MUNIER, LX-TCFX
74	23:44:09	<b>MORPHO BY KURT SALMON</b> , GRAND SURPRISE, MECHELANY, GS
75	23:44:44	<b>A 4</b> , TOUCAN, MEYER, TO
76	23:44:55	<b>OLYMPIC</b> , MUMM 30, SAUDAN, TCF1+2
77	23:45:23	<b>VELASCO-USHIP-PORT DE SCIEZ</b> , SURPRISE, MACHADO, SU
78	23:45:55	<b>SPLASH</b> , LUTHI 870, JENT, TCF1+2
79	23:46:37	<b>FLOW</b> , T BOAT, STRAUMANN, TCF1+2
80	23:46:39	<b>RUN</b> , TOUCAN, MONNARD, TO
81	23:47:27	<b>EQUINOXE</b> , GRAND SURPRISE, FLAGEOLLET, GS
82	23:47:50	<b>BALOO</b> , TOUCAN, DE LASTELLE, TO

## COUVERTURE CONTRE VENTS ET MARÉES

L'assurance idéale dans tous les cas. Des conseils compétents, efficaces et personnels.

**MURETTE**  Thunstrasse 18 | CH-3000 Berne 6 | +41 (0) 31 357 40 40 | info@murette.com | www.murette.com  
Assurances de bateau CCS



Il a sept vies,  
pas vous !



Un défibrillateur  
sauve des vies chaque jour

aprotec



Avenue Vibert 19 · 1227 Carouge / Genève · Tél: +41 (0)22 343 81 30 [www.aprotec.ch](http://www.aprotec.ch)

**Agesco**  
les courtiers engagés

Courtage et gestion d'assurance depuis 1988

Agesco SA – Rue du Rhône 69, 1207 Genève  
Tél +41 22 700 07 90 – Fax +41 22 700 02 96  
[info@agesco.ch](mailto:info@agesco.ch)

R. TEMPS NOM DU BATEAU, SÉRIE, BARREUR, ACVL

83 23:47:57 **THE FIREFLY** / FONDATION BOREL, VMG 25, GEISER, TCF1+2  
 84 23:48:28 **BON PÈRE**, TIOLU, HOULMANN, TCF1+2  
 85 23:49:11 **TAKATA**, GRAND SURPRISE, JUTZI, GS  
 86 23:49:28 **FLASH**, GRAND SURPRISE, GAY, GS  
 87 23:49:33 **ESSEN'CIEL**, ESSE 990, KERR, TCF1+2  
 88 23:50:22 **TWISTER**, A 31, DERYNG, TCF3  
 89 23:50:41 **GADOLINIUM**, LUTHI 38, DE MARIGNAC, TCF1+2  
 90 23:51:09 **BLACKBIRD - LA VIE EST UN DON**, ATOMIUM 950, VALENTE, TCF1+2  
 91 23:51:16 **VIRUS**, X 372, MENETREY, TCF3  
 92 23:51:52 **MAKI**, LUTHI 870, DÉRIAZ, TCF1+2  
 93 23:52:23 **SEEKING ALPHA**, MUMM 30, HUGUENIN, TCF1+2  
 94 23:52:26 **GASTON III**, TOUCAN, SOREAU, TO  
 95 23:52:57 **AD MAIORA**, GRAND SURPRISE, MORELLE, GS  
 96 23:53:04 **DEEP BLUE**, X 99, VAUCHER, TCF3  
 97 23:53:31 **ENAILE**, TOUCAN, RENEVIER, TO  
 98 23:53:51 **ATALANTE**, TOUCAN, NAVILLE, TO  
 99 23:54:08 **MEA HUNA - ALCADIS**, GRAND SURPRISE, HAEGI, GS  
 100 23:54:30 **MOTUS**, X 99, WASEM, TCF3  
 101 23:55:04 **MELIMELO**, GRAND SURPRISE, COLIN, GS  
 102 23:55:07 **HAKUNA MATATA**, TBOAT T10, SCHMUCKI, TCF1+2  
 103 23:55:19 **ALL FREE**, CARRERA 290, HAGMANN, TCF1+2  
 104 23:55:36 **EXPONENTIEL**, TOUCAN, FRÜH, TO  
 105 23:55:38 **ZYGOMATIK**, GRAND SURPRISE, PETER, GS  
 106 23:55:47 **TAYNA**, TOUCAN, DESHUSSES, TO  
 107 23:55:52 **NANOOK**, JEUDI 12, GERBER, TCF3  
 108 23:56:32 **ULYSSE**, LUTHI 870, RICHARD, TCF1+2  
 109 23:56:38 **PROTOS**, 0, PINGET, TCF1+2  
 110 23:56:40 **MUSCADET 7**, GRAND SURPRISE, BRICHET, GS  
 111 23:56:58 **NICOLAS**, 6.5 M SI, HOSTETTLER, TCF4  
 112 23:57:10 **MANGO**, SURPRISE, KISLIG, SU  
 113 23:57:52 **OXYGÈNE**, ONYX 850, RICHARDT, TCF1+2  
 114 23:58:00 **FOU D'AMOUR 31**, A 31, FLÜCKIGER, TCF3  
 115 23:58:07 **ELPÉNOR III**, GRAND SURPRISE, ISELIN, GS  
 116 23:58:13 **WAHOO TWO**, GRAND SURPRISE, SÉCHAUD, GS  
 117 23:58:40 **SAVAVITE**, PROTO, PITTIER, TCF1+2  
 118 23:58:43 **SALUBIDO**, TETRAS, MEYNET, TCF1+2  
 119 23:59:21 **BLUEBERRY**, GRAND SURPRISE, LACOUR, GS  
 120 24:02:01 **ESSE 750**, ESSE 750, HAUFE, TCF3  
 121 24:02:49 **BOUFFI DU LAC**, NITRO 80, DUPONT, TCF3  
 122 24:03:34 **CROSS**, FIRST 40.7, ARNULF, TCF1+2  
 123 24:04:50 **FLOPHIL IV**, A 35, FICHARD, TCF3

R. TEMPS NOM DU BATEAU, SÉRIE, BARREUR, ACVL

124 24:04:53 **HIVA OA**, BAVARIA 35 MATCH, MÉGROZ, TCF3  
 125 24:04:59 **CRAZY DIAMOND**, ONYX 850, MICHEL, TCF1+2  
 126 24:05:10 **MIRABAUD 1**, SURPRISE, PALMA, SU  
 127 24:05:20 **ESPRIT D'SAIL**, SURPRISE, POIRIER, SU  
 128 24:06:15 **KANALOA**, X 119, ROUX, TCF1+2  
 129 24:10:20 **MISS TICK**, SURPRISE, HENRY, SU  
 130 24:10:28 **HEGOA**, SURPRISE, FAURE, SU  
 131 24:10:37 **PETREL**, 6.5 M SI, LAVAL, TCF4  
 132 24:10:44 **ZERC**, ESSE 850, EXHENRY, TCF1+2  
 133 24:11:56 **JACKIE BLUE**, GRAND SURPRISE, MACH, GS  
 134 24:12:04 **OBJECTIF LUNE**, GRAND SURPRISE, POMMERET, GS  
 135 24:12:20 **TEO JAKOB**, SURPRISE, GANZ, SU  
 136 24:12:37 **ORCINUS 2**, GRAND SURPRISE, HANUS, GS  
 137 24:12:56 **WHITUBY**, GRAND SURPRISE, ZIEGLER, GS  
 138 24:13:22 **KAHLUA**, SURPRISE, POCHELON, SU  
 139 24:13:23 **MORVARC'H**, GRAND SURPRISE, TRELLU, GS  
 140 24:13:50 **MELGES24**, MELGES 24, BICHEMEIER, TCF3  
 141 24:13:58 **NELSON**, SURPRISE, KLEMM, SU  
 142 24:14:17 **CHANTIER NAVAL DE VIDY**, ESSE 850, JOTTERAND, TCF1+2  
 143 24:14:34 **CHOCO-BOOM**, SURPRISE, POCHELON, SU  
 144 24:14:36 **CUST 2 - ECOLE DE RÉGATE LAUSANNE**, SURPRISE, BECK, SU  
 145 24:15:00 **FILOCHARD VII**, GRAND SURPRISE, PASCHOUD, GS  
 146 24:15:06 **COCAINE**, SURPRISE, TOSO, SU  
 147 24:16:51 **TALLINN**, GRAND SURPRISE, DEMURE PAULY PELOSSE, GS  
 148 24:17:07 **WAHOO**, GRAND SURPRISE, FAVRE, GS  
 149 24:17:32 **FOULAMER**, OPEN 7.50, COLDEFY, TCF1+2  
 150 24:17:56 **MERRY II**, APHRODITE 101, CARPE, TCF3  
 151 24:18:26 **INDIGO**, SURPRISE, HOWELL-JONES, SU  
 152 24:18:30 **CORMORAN**, TOUCAN, PROJAHN, TO  
 153 24:18:32 **NAUTI-RUN**, MOSER M2, CORTHÉSY, TCF4  
 154 24:18:44 **AQUARIUS**, TOUCAN, AUNE, TO  
 155 24:18:50 **FOU DU VENT - BRACHARD**, SURPRISE, DEUTSCH, SU  
 156 24:19:10 **NÉNUPHAR**, FIRST CLASS 10, REBEAUD, TCF1+2  
 157 24:20:00 **ADRÉNALINE**, SURPRISE, CAMPICHE, SU  
 158 24:20:23 **VADE RETRO**, SURPRISE, RINOLFI, SU  
 159 24:20:28 **JAISALMER**, BANNER 33, HUBER, TCF3  
 160 24:20:41 **MORDICUS GIROD PISCINES**, SURPRISE, GIROD, SU  
 161 24:20:44 **MAYER OPTICIEN**, SURPRISE, CHATAGNY, SU  
 162 24:21:00 **BECKO MENUISERIE**, SURPRISE, BECK, SU  
 163 24:21:10 **P'TITS LACS**, SURPRISE, LACOUR, SU  
 164 24:21:20 **PARA BELLUM**, ARCHAMBAULT A 27, LION, TCF3

**ARDIZIO**  
TOITURES S.A.  
Gilles Beusse



COUVERTURE – FERBLANTERIE – ÉTANCHÉITÉ  
ENTRETIEN – URGENCES

70, rte du Pont-Butin  
Case postale 213  
1213 Petit-Lancy 2 / Genève

Tél. 022 879 04 30  
E-Mail: info@ardizio.ch  
Fax 022 879 04 39



Fournisseur officiel du suivi du Bol d'Or Mirabaud sur Internet

Voulez-vous faire parler vos objets mobiles, relever des compteurs à distance ou gérer les heures de chantier?

Contactez-nous pour découvrir la révolution de la RFID active



Efficacité

Productivité



En Budron H9 CH-1052 Le Mont-sur-Lausanne

+41 840 840 444 \ raphael.greppin@logifleet.ch \ www.logifleet.ch

apportez une **nouvelle dimension** à votre système d'information



Partenaire technologique



- ◇ géo-marketing
- ◇ géo-logistique
- ◇ géo-administration
- ◇ géo-consulting



INSER SA  
Ch. de Maillefer 36  
CH-1052 Le Mont-sur-Lausanne  
Tél. +41 (0)21 643 77 11  
www.inser.ch

Genève - Lausanne  
Châtel-Saint-Denis  
Sion

www.aiteila.ch

R. TEMPS NOM DU BATEAU, SÉRIE, BARREUR, ACVL

165	24:21:23	CIRRUS, DOLPHIN 81, MARTIN, TCF3
166	24:21:40	CHASSE SPLEEN, PROJECTION 762, SANCOSME, TCF3
167	24:21:41	COTTONTAIL, SURPRISE, WICHT, SU
168	24:21:43	MALICE, SURPRISE, LANZ, SU
169	24:21:55	ESCAPE, SURPRISE, FALLOT, SU
170	24:22:20	TAMARA, MACAREUX, MEREDITH, TCF3
171	24:22:43	CHRISTELLE, X 99, DUCOMMUN, TCF3
172	24:23:15	TI BOUTCHY, HALF TONNER, VAN PRAAG, TCF3
173	24:23:39	EXODUS, XYACHT 362, GASTON KRUGER, TCF1+2
174	24:24:20	DT, SURPRISE, DE CARLO, SU
175	24:24:28	LOCLAIRE, SURPRISE, POTTERAT, SU
176	24:24:55	Y2K, GRAND SURPRISE, ZWIBEL, GS
177	24:25:05	ZIG ZAG, SURPRISE, BRUDON, SU
178	24:25:10	ANYTIME, ARCONA 340, GASSER, TCF3
179	24:25:22	GLANA, 8 M JI, MARCHAND, TCF1+2
180	24:25:40	CORTO, SURPRISE, MAYOR, SU
181	24:25:46	MIRABAUD 4, SURPRISE, SAGUIER, SU
182	24:25:47	PILE OU FACE, SURPRISE, MERMOUD, SU
183	24:25:55	TREMOLO, FAURBY 330, DERIAZ, TCF3
184	24:25:57	BLUE SPIRIT, FIRST CLASS 8, BOMMOTTET, TCF3
185	24:26:03	ZIG ZAG, SURPRISE, VESSEAU, SU
186	24:26:05	LYA, SURPRISE, ROUCHER, SU
187	24:26:07	MIRABAUD 5, SURPRISE, MISCIOSCIA, SU
188	24:26:09	GRRR, SURPRISE, GENET, SU
189	24:26:47	GAVROCHE, SURPRISE, PFYFFER, SU
190	24:27:10	MILES OF BLUE, SURPRISE, PETIBON, SU
191	24:27:45	BLUE NOTE, SUSPENS, CRAMAN, TCF3
192	24:30:33	GB WAYPOINT 2, SPRINTO, BRUCCHIETTI, TCF4
193	24:30:45	ONDINE, 6.5 M SI, MONACHON, TCF4
194	24:31:10	SURSAULT, SURPRISE, STITELMANN, SU
195	24:31:33	KARMA, K 650, MONTMASSON, TCF3
196	24:31:40	HYDROMEL, SURPRISE, HENRY, SU
197	24:31:44	MIRABAUD 6, SURPRISE, LELIEVRE, SU
198	24:32:04	PIRLA, SURPRISE, DONINELLI, SU
199	24:32:47	TCHOUK TCHOUK NOUGAT, SURPRISE, DAVY, SU
200	24:33:10	AD HOC, SURPRISE, BAUER, SU
201	24:33:20	MAMMA MIA, SURPRISE, BOILEAU, SU
202	24:33:21	MIGOU, DJANGO 770, TISSOT, TCF3
203	24:33:22	SURPRISE PARTY III, SURPRISE, LACHARME, SU
204	24:33:26	THIRSTY THREE, GRAND SURPRISE, GASCOIN, GS
205	24:33:57	MARQUISES, SURPRISE, FREY, SU

R. TEMPS NOM DU BATEAU, SÉRIE, BARREUR, ACVL

206	24:34:19	PETER PAN, SPRINT 95, DEKERLE, TCF3
207	24:34:56	BLUE BEAT, SURPRISE, BRUNEL, SU
208	24:35:00	TOKOLOC, SURPRISE, MENNRATH, SU
209	24:35:35	SUPER JOSEPHINE, SUPER CÂLIN 7.50, BEAU TEMPS, TCF3
210	24:35:40	MARQUISES 3, SURPRISE, HAUTEFAYE, SU
211	24:35:44	CER 1 MOBILIDÉE, SURPRISE, CEVEY, SU
212	24:35:51	GRAIN DE SEL, FIRST CLASS 8, CROTTAZ, TCF3
213	24:35:53	LICORNE 2, SURPRISE, COSTANTINI, SU
214	24:35:58	WAROG, TOUCAN, ORLANDO, TO
215	24:36:00	FANTÔME, MELGES 20, LACEY, TCF3
216	24:36:03	FAN DE BISE, SURPRISE, SIMPSON, SU
217	24:36:12	BORA, FIRST CLASS 8 (OPEN), TROLLET, TCF3
218	24:36:13	MIRABAUD 3, SURPRISE, DE LA FOURNIERE, SU
219	24:36:14	TAC TIC TOC, SURPRISE, MORVAN, SU
220	24:36:20	FLEUR AMIE, SURPRISE, WOLKOPF, SU
221	24:36:21	KRISS, SURPRISE, CLAVEAU, SU
222	24:36:22	NAUSIKAA, SURPRISE, STEINER, SU
223	24:36:23	CHENOILLE, SURPRISE, BOVARD, SU
224	24:36:24	LE NARQUOIS, TOUCAN, STRUBIN, TO
225	24:36:25	CRYOLAH, SURPRISE, CEVEY, SU
226	24:36:26	NANOUK 4, SURPRISE, ROGNER, SU
227	24:36:28	Ô, DOD 24.5, MIDGLEY, TCF3
228	24:37:39	JAWA, SURPRISE, CARTIER, SU
229	24:37:41	SUBWAY, SURPRISE, BARON, SU
230	24:37:43	BANZAÏ, MELGES 24, ROSSIGNOL, TCF3
231	24:38:02	BALISTE II, SPRINT 98, BOULIAN, TCF3
232	24:38:17	5 ÈME ELÉMENT, J 24, BODMER, TCF4
233	24:38:28	MATHÉ 4, SURPRISE, MAUGUÉ, SU
234	24:38:55	MIRABAUD 2, SURPRISE, GINGRICH, SU
235	24:45:00	MAURABLIA, LUTHI 28, POUJOULAT, TCF3
236	24:45:50	PAC MAN MAYER OPTICIENS, SURPRISE, DEUTSCH, SU
237	24:46:45	LA RIVALE 3, SURPRISE, PICTET, SU
238	24:47:12	WHAT ELSE, 747 ONE DESIGN, CHÊNE, TCF3
239	24:47:18	APOLO, SURPRISE, CAMPS, SU
240	24:47:55	VIRE VENT IV, SWAN 44MKII, CHIARI-BORY, TCF1+2
241	24:48:10	ARACHNOPHOBIA, SURPRISE, HESENER, SU
242	24:48:15	SATORI, SURPRISE, PITTELOUD, SU
243	24:49:02	37°2, SURPRISE, CIALENTE, SU
244	24:49:03	LUNA BIANCA, SURPRISE, CLERC, SU
245	24:49:15	DÉFI OLYMPIQUE, SURPRISE, PERGOD, SU
246	24:49:20	CUST 1 - ECOLE DE RÉGATE LAUSANNE, SURPRISE, CHRISTIN, SU



AGENCE IMMOBILIÈRE

PRESTIGE | VENTES & LOCATIONS RÉSIDENTIELLES | GÉRANCE  
COPROPRIÉTÉS | VENTES IMMEUBLES | IMMOBILIER D'ENTREPRISES

Brolliet SA - Genève  
+41 22 908 24 00  
ventes@brolliet.ch

Brolliet SA - Vaud  
+41 22 994 33 44  
info.vd@brolliet.ch

www.brolliet.ch





# BENOIT DE GORSKI

86 RUE DU RHONE  
GENEVE  
TEL 022 310 14 30  
1 PLACE DES BERGUES  
GENEVE  
TEL 022 716 27 16



R. TEMPS NOM DU BATEAU, SÉRIE, BARREUR, ACVL

247	24:49:29	MIC MAC, SURPRISE, YACHTING CLUB CERN, SU
248	24:49:54	GUILEVA, SURPRISE, SCHLAEPFER, SU
249	24:51:03	CER 2 AEROPORT DE GENEVE, SURPRISE, SANTAMARIA, SU
250	24:51:18	CNM VOILES GAUTIER, SURPRISE, LACHAIZE, SU
251	24:51:19	ZEF, S 30, FRAGNIERE, TCF1+2
252	24:52:19	CÉLOFAN, DEHLER 31, BAMAT, TCF3
253	24:52:21	GALAXIE, SURPRISE, NAGEL, SU
254	24:52:21	SÉCHARD EXPRESS, SURPRISE, SÉCHAUD, SU
255	24:53:14	SHARKY, CORSAIR DASH 750, HOCHULI PAYCHÈRE, M2
256	24:53:43	BEAUFIX, X 95, PASCHE, TCF3
257	24:53:45	ITASKA, JOKER, ROMELLI, TCF3
258	24:53:56	SÉBAST & POL, SPRINT 95, MAYENZET, TCF3
259	24:54:12	TI VITTI, JEANNEAU ARCADIA, LEONE, TCF4
260	24:54:55	CALOPTERYX, DRAGONFLY 800 TRI, JOBÉ, M2
261	24:56:00	WINDWARD, BIRBAUM VIDYGO 701, WOLFENDER, TCF4
262	24:56:10	RESPIRO, ELAN 33, ADELLA, LX-TCFX
263	24:56:19	L'OCTAVE, SURPRISE, WETTER, SU
264	24:56:44	PACHA, LUTHI 925, WINKLER, LX-TCFX
265	24:56:54	ZEN, SURPRISE, ZAGARIA, SU
266	24:57:31	DAPHNIS, DEHLER 36 CWS, BLEICKEN, TCF3
267	24:58:16	J'ADORE!, J80, VON ROTZ, TCF3
268	24:58:58	EHL SPIRIT, SURPRISE, REINHARD, SU
269	24:59:01	DU PONT À LA VOILE, SURPRISE, DENIS, SU
270	24:59:25	FARRNIENTE, FARR 727, BOOTH, TCF4
271	24:59:54	2 MINUTES, DULIA 30, PICENNI, TCF3
272	25:00:41	FROSKHÖNIG, INTERNATIONAL 806, WIESSNER, TCF4
273	25:00:44	NITRO, SURPRISE, ROCHAT, SU
274	25:01:20	CAPE COD, SURPRISE, PATSCHEKE, SU
275	25:01:58	ALANGUI, SURPRISE, VECSEY, SU
276	25:02:00	MATA I HOA, SPRINT 95, DEMOULIN, TCF3
277	25:02:11	DIE MAUS, FUN, FAURIE, TCF4
278	25:02:17	ALLEGRIA, DUFOUR 34, DE CARLO, TCF3
279	25:07:25	EPICURE, DUFOUR 34, DUPANLOUP, LX-TCFX
280	25:07:52	CRACOU CASS, RÊVE DE MER, DESLEX, TCF4
281	25:19:00	IDEFIX, SURPRISE, LIEBENSPOCHER, SU
282	25:24:51	EURIDYCE, JOUET 920, MEKIS, TCF4
283	25:25:34	ULYSSE 2, LUTHI 29, LUTHY, TCF3
284	25:26:27	DIANE ESMEE, FLYING FORTY, CHARVIEUX, LX-TCFX
285	25:27:39	CACAO, JEANNEAU ARCADIA, GROSSINI, LX-TCFX
286	25:28:00	ANISÉE, SURPRISE, DELAMARE, SU
287	25:28:43	KALMAR, O, BINDSCHEDLER, LX-TCFX

R. TEMPS NOM DU BATEAU, SÉRIE, BARREUR, ACVL

288	25:29:24	FEEL GOOD, SURPRISE, MURGAT, SU
289	25:31:15	PANDA IV, H-BOAT, WILLI, TCF4
290	25:31:19	NAUTI-WHITE, INTERNATIONAL 806, WILSON, TCF4
291	25:31:32	MISTRAL, NEPTUNE TRIDENT 80, HOLWEGER, TCF4
292	25:32:41	NICOLUS, FLYING FORTY, DIDISHEIM, TCF4
293	25:34:45	SCOUBIDOU, FUN OPEN, BUGNON, TCF4
294	25:36:13	BLUE SEA, JEANNEAU SUN ODYSSEY 36.2, DELARUE, TCF3
295	25:37:29	LULEA, BLU 26, QUIRI, TCF3
296	25:40:02	CLÉO IV, SCHWALBE II, ROMAN, TCF4
297	25:42:37	JOLLY JUMPER, J24, D'AMBROSIO, TCF4
298	25:45:35	NORA, FIRST 29, ACKERMANN, TCF4
299	25:45:46	SHINE, SURPRISE, VANANTY, SU
300	25:46:13	STRING, TOUCAN, RIGAUD, TO
301	25:48:11	ANABÏS, SUNBEAM 34, FINDEISEN, TCF3
302	25:50:42	JAT, SURPRISE, GLEIXNER, SU
303	26:06:30	P'TIT SUISSE, FIRST 210, NAITO, TCF4
304	26:10:30	CER 3 APROTEC, SURPRISE, METTRAUX, SU
305	26:18:39	PLAN B, FUN JEANNEAU, ROTHHARDT, TCF4
306	26:26:45	LOO MOON, BÉNÉTEAU FIRST 31.7, BURKHARDT, TCF3
307	26:52:09	ZESTOPOL III, O, BARBEY, M2
308	26:57:08	SAMANTHA, S 30, PERENZIN, LX-TCFX
309	27:51:32	CITRON PRESSÉ, SURPRISE, FREI, SU
310	28:40:20	TWINKY, MOSER M2, JORDAN, TCF4
311	28:40:29	IMAGINE, RUSH ROYALE TDF, GRIESMAR, TCF4
312	28:52:59	BENIVOLI, TRIDENT 80, LEPOUTRE, TCF4
313	29:09:36	MEZCAL, FOLKBOAT, GIRARDIN, TCF4
314	29:10:20	NOOK, FIRST CLASS 8, GONTHIER, TCF3
315	29:11:03	BEIJA FLOR, GIB SEA 92, DURRWELL, TCF4
316	29:21:58	EMALOJA, O, RICOU, LX-TCFX
317	29:22:56	APHAIA, ARCONA 32, REY, TCF3
318	29:28:29	TZIGANE, NOMADE 830, RIEBEN, TCF4
319	29:44:55	ABRACADABRA, NEPTUNE TRIDENT 80, CONSTANTIN, TCF4
320	29:46:45	KINY III, ELAN 31, EDMOND, TCF4
321	30:29:35	ISAVIR, ALOA29, BEAUMOND, LX-TCFX
322	30:46:23	ICEBOAT, ELAN 31, ISELI, TCF3

*Cordages sur mesure*

*Drisses, écoutes, brélagés, épissures personnalisés.*

[www.mwmatelotage.ch](http://www.mwmatelotage.ch)

MW matelotage • rte de Compois 23 • 1252 Meinier  
Denis Menetrey 079 203 41 11 • Pierre Wakley 078 601 12 73  
denis.menetrey@mwmatelotage.ch



mw matelotage

importateur exclusif de



LANCELIN  
CORDERIE HENRI LANCELIN S.A.

R. TEMPS NOM DU BATEAU, SÉRIE, BARREUR, ACVL

**CLASSE M1**

- 1 10:52:28 **REALSTONE SAILING**, DÉCISION 35, CLERC
- 2 10:59:26 **DE RHAM SOTHEBY'S**, DÉCISION 35, CARDIS
- 3 11:37:05 **ZEN TOO**, DÉCISION 35, LE PEUTREC
- 4 11:41:31 **ALINGHI 1**, DÉCISION 35, BERTARELLI
- 5 11:49:24 **LADYCAT**, DÉCISION 35, BERTARELLI
- 6 11:49:48 **ROMANDIE.COM**, DÉCISION 35, MOURA
- 7 12:03:08 **ARTEMIS RACING IV**, DÉCISION 35, TORNQVIST
- 8 12:08:59 **OKALYS-CORUM**, DÉCISION 35, GRANGE
- 9 12:38:00 **VELTIGROUP**, DÉCISION 35, LERCH
- 10 13:32:48 **COMPTOIR IMMOBILIER**, SL 33, MOURNIAC

**CLASSE M2**

- 1 12:25:21 **KSR**, VENTIL0 M2, PFISTER
- 2 12:31:42 **TEAM TILT**, VENTIL0 M2, SCHNEITER
- 3 12:40:02 **TEAM 21**, VENTIL0 M2, DÉNERVAUD
- 4 13:07:39 **75ÈME BOL D'OR MIRABAUD**, VENTIL0 M2, SCHENKER
- 5 13:33:23 **TEAMWORK**, VENTIL0 M2, THORENS
- 6 13:37:13 **TEAM PARMIGIANI**, VENTIL0 M2, PÉCLARD
- 7 13:37:40 **SPAM**, VENTIL0 M2, FAVRE
- 8 13:42:44 **SCCP GROUP**, VENTIL0 M2, QUINODOZ
- 9 13:48:53 **SAFRAM**, VENTIL0 M2, PENNEC
- 10 13:50:18 **PATRIMONIUM**, VENTIL0 M2, ROSSIER

**CLASSE SU (SURPRISE)**

- 1 23:45:23 **VELASCO-USHIP-PORT DE SCIEZ**, SURPRISE, MACHADO
- 2 23:57:10 **MANGO**, SURPRISE, KISLIG
- 3 24:05:10 **MIRABAUD 1**, SURPRISE, PALMA
- 4 24:05:20 **ESPRIT D'SAIL**, SURPRISE, POIRIER
- 5 24:10:20 **MISS TICK**, SURPRISE, HENRY
- 6 24:10:28 **HEGOA**, SURPRISE, FAURE
- 7 24:12:20 **TEO JAKOB**, SURPRISE, GANZ
- 8 24:13:22 **KAHLUA**, SURPRISE, POCHELON
- 9 24:13:58 **NELSON**, SURPRISE, KLEMM
- 10 24:14:34 **CHOCO-BOOM**, SURPRISE, POCHELON

R. TEMPS NOM DU BATEAU, SÉRIE, BARREUR, ACVL

**CLASSE GS (GRAND SURPRISE)**

- 1 22:51:07 **TIXWAY**, GRAND SURPRISE, RAPHOZ
- 2 23:32:00 **LITTLE NEMO II**, GRAND SURPRISE, BORTER
- 3 23:33:21 **PUMP-IT-UP**, GRAND SURPRISE, VANDINI
- 4 23:35:40 **PASSETOUGRAIN 6**, GRAND SURPRISE, DEVAUD
- 5 23:39:53 **SARITA**, GRAND SURPRISE, SOUCAS
- 6 23:44:09 **MORPHO BY KURT SALMON**, GRAND SURPRISE, MECHELANY
- 7 23:47:27 **EQUINOXE**, GRAND SURPRISE, FLAGEOLLET
- 8 23:49:11 **TAKATA**, GRAND SURPRISE, JUTZI
- 9 23:49:28 **FLASH**, GRAND SURPRISE, GAY
- 10 23:52:57 **AD MAIORA**, GRAND SURPRISE, MORELLE

**CLASSE TO (TOUCAN)**

- 1 22:35:00 **PASSETOUGRAIN V**, TOUCAN, MAGNIN
- 2 22:53:27 **MELAMPO**, TOUCAN, BANZET
- 3 23:00:07 **ZEPHYROS**, TOUCAN, POURNARAS
- 4 23:37:40 **SEPTANTE-QUATRE**, TOUCAN, ROUGET
- 5 23:44:44 **A 4**, TOUCAN, MEYER
- 6 23:46:39 **RUN**, TOUCAN, MONNARD
- 7 23:47:50 **BALOO**, TOUCAN, DE LASTELLE
- 8 23:52:26 **GASTON III**, TOUCAN, SOREAU
- 9 23:53:31 **ENAILE**, TOUCAN, RENEVIER
- 10 23:53:51 **ATALANTE**, TOUCAN, NAVILLE

**CLASSE LX-TCFX**

- 1 15:16:37 **RAFFICA**, LIBERA, RAFFICA VSE
- 2 15:58:55 **SYZ & CO**, PSAROS 40, PSAROFAGHIS
- 3 16:47:42 **FULL PELT X**, RICHARDS 36, ECKERT
- 4 18:12:15 **OYSTER FUNDS**, PSAROS 40, DELAYE
- 5 19:51:24 **SWISS INTERIM**, RICHARDS 36, GASPARINI
- 6 21:12:30 **TAILLEVENT II**, ACC 60, ENGEL
- 7 21:24:11 **CORBO**, CORBEAU, MÜLLER
- 8 21:41:54 **RAIJIN**, 0, BORDIER
- 9 21:49:02 **DNDI**, MODULO 108, NAIMI
- 10 21:54:49 **BDO-PROYACHTING**, PROTO, VULLIEZ

**Auer**  
Chocolatier



INFO@CHOCOLAT-AUER.CH • WWW.CHOCOLAT-AUER.CH  
Tél. 41 22 311 48 19 • Mobile 41 79 435 14 62 • Fax 41 22 312 07 24

4, RUE DE RIVE • 1204 GENÈVE SUISSE



R. TEMPS NOM DU BATEAU, SÉRIE, BARREUR, ACVL

#### CLASSE TCF1+2

- 1 24:46:46 **TAHUATA**, LUTHI 870, HOFER
- 2 24:55:52 **YODA**, ESSE 850, DETREY
- 3 26:05:44 **TARANGAU MARINE ELECTRONIC**, LUTHI 952, VULLIEZ
- 4 26:06:53 **DEFI**, LUTHI, FREI
- 5 26:08:11 **TOP L'ESSE**, ESSE 850, DUBUIS
- 6 26:11:52 **METEORITE**, MODULO 105, PARIDANT
- 7 26:11:53 **SEZAME**, ESSE 850, VAN DOORN
- 8 26:13:11 **ALLIANZ SUISSE**, QUANT28, AEPPLI
- 9 26:14:12 **SPLASH**, LUTHI 870, JENT
- 10 26:19:58 **EXPERTSOFT**, ONYX 850, FUCHS

#### CLASSE TCF3

- 1 24:11:11 **D.I. HOME**, 747 ONE DESIGN, POU PUPP
- 2 24:33:16 **BLUE SPIRIT**, FIRST CLASS 8, BOMMOTTET
- 3 24:43:13 **GRAIN DE SEL**, FIRST CLASS 8, CROTTAZ
- 4 24:43:34 **BORA**, FIRST CLASS 8 (OPEN), TROLLIET
- 5 24:48:51 **SUPER JOSEPHINE**, SUPER CÂLIN 7.50, BEAUTEMPS
- 6 24:52:14 **FANTÔME**, MELGES 20, LACEY
- 7 24:54:44 **NANOOK**, JEUDI 12, GERBER
- 8 25:01:50 **VERBEL - POPPY EXPRESS**, PROTO ABC, MILLIQUET
- 9 25:05:10 **PARA BELLUM**, ARCHAMBAULT A 27, LION
- 10 25:05:31 **CHASSE SPLEEN**, PROJECTION 762, SANCOSME

#### CLASSE TCF4

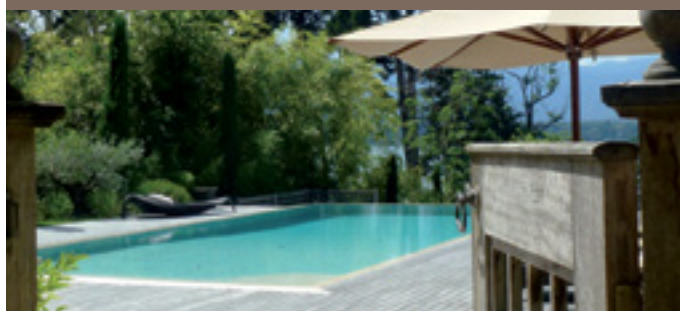
- 1 23:00:55 **NICOLAS**, 6.5 M SI, HOSTETTLER
- 2 23:06:37 **SÈME ELÉMENT**, J 24, BODMER
- 3 23:11:45 **CRACOUCASS**, RÊVE DE MER, DESLEX
- 4 23:13:41 **MISTRAL**, NEPTUNE TRIDENT 80, HOLWEGER
- 5 23:25:38 **PETREL**, 6.5 M SI, LAVAL
- 6 23:47:54 **NAUTI-RUN**, MOSER M2, CORTHÉSY
- 7 23:50:09 **FROSKHÖNIG**, INTERNATIONAL 806, WIESSNER
- 8 23:57:54 **NAUTI-WHITE**, INTERNATIONAL 806, WILSON
- 9 23:58:23 **ONDINE**, 6.5 M SI, MONACHON
- 10 24:02:26 **FARRNIENTE**, FARR 727, BOOTH

Girod piscines  
Genève



Du rêve  
à la réalité

Esthétisme, précision, qualité sont les fondements de notre philosophie. Nous mettons tout en œuvre pour que vos souhaits se réalisent.



Du projet  
à la réalisation

Chaque projet nous passionne et nous mettons toute notre expérience et notre énergie à votre disposition.

Qualité  
Esthétisme  
Savoir-faire



Espace d'accueil et Piscine Center

112 route de Thonon - 1222 Vézenaz / GE - Tél. : 022 / 722 03 03  
Fax : 022 / 722 03 04 - [www.girodpiscines.ch](http://www.girodpiscines.ch) - [info@girodpiscines.ch](mailto:info@girodpiscines.ch)

Girod piscines  
Genève

## 1. ORGANISATION

Cercle de la Voile de la Société Nautique de Genève - CVSNG  
Port-Noir - CH-1223 Cologny / Genève  
Tél. +41 22 707 05 00 - Fax +41 22 707 05 09  
[www.boldormirabaud.ch](http://www.boldormirabaud.ch) - [info@boldormirabaud.ch](mailto:info@boldormirabaud.ch)

## 2. RÈGLES APPLICABLES

La régata sera régie par:

- Les règles de courses à la voile (RCV 2013-2016) de l'ISAF.
- Les prescriptions de l'autorité nationale FSV (swiss-sailing).
- Le règlement SRS (Swiss Rating System) en vigueur, comprenant les jauges M1 et M2.
- Le règlement de classe Surprise édicté par l'Aspro Surprise (notamment l'art. I.7)
- Le règlement de classe Grand Surprise édicté par l'Aspro Grand Surprise (en course-croisière, art 1.5.7).
- Le règlement de classe Toucan édicté par l'Aspro Toucan (en catégorie "cruiser").
- Le code de publicité Article 20 du Règlement ISAF en vigueur (2011).
- Le présent Avis de Course.
- Les Instructions de Course (IC) et leurs annexes.

La langue officielle est le français.

## 3. JURY INTERNATIONAL ET SUPPRESSION DU DROIT D'APPEL

En application de la règle 91 RCV, un jury international sera constitué conformément aux règles de l'annexe N et 70.5 RCV, lequel statuera sans appel.

## 4. PUBLICITÉ

Le Bol d'Or Mirabaud demandera aux concurrents d'afficher sur leur bateau la publicité de ses sponsors conformément à la règle ISAF n° 20.4.1. Des autocollants de coque intégrant le n° d'ordre du bateau seront fournis par l'organisation et **obligatoirement collés** sur la partie avant de la coque, de chaque côté, conformément au code de publicité de l'ISAF. Après instruction d'une réclamation par le jury, une pénalité pourra être infligée à tout bateau qui n'aura pas ou plus, à n'importe quel moment de la course, son n° d'ordre collé de chaque côté de son étrave selon le plan de pose officiel remis par le Comité d'Organisation du Bol d'Or Mirabaud.

## 5. CLASSES ADMISES

Classes M1, M2, TR1, TR2, TR3, TR4, TR5 selon le règlement SRS en vigueur et le système de classement «F» approuvé et recommandé par l'ACVL.

- Classes SU (Surprise), GS (Grand Surprise) et TO (Toucan) selon le règlement SRS en vigueur et selon leurs propres règles de monotypie, édictées par leur Aspro.
- Classe NJ pour tout bateau monocoque ne s'inscrivant pas dans les classes ci-dessus et respectant l'article 4.5 des Instructions de Course du Bol d'Or Mirabaud (NJ).
- Seuls les bateaux au bénéfice d'un certificat de jauge ou d'enregistrement SRS valide pourront prétendre à un classement dans les classes M1, M2, SU, GS, TO, TR1, TR2, TR3, TR4 et TR5.
- Pour tous les participants au BOM, la règle 51 RCV ne s'applique pas; les ballasts et quilles mobiles, dans le sens vertical, latéral ou longitudinal, sont donc autorisés et, pour les concurrents des classes autres que la NJ, leur utilisation devra respecter l'article 52 RCV.
- Pour les participants au BOM dans la classe NJ, la règle 52 RCV ne s'applique pas. Pour tous les autres participants au BOM, la règle 52 RCV s'applique, et il incombe à chaque bateau équipé de tout dispositif procurant une énergie autre que manuelle au sens de l'article 52 RCV, de prouver de manière convaincante, en cas de réclamation, que l'usage de ces dispositifs a été rendu impossible pendant toute la durée de la course (dépose des batteries, mise hors service certifiée par un jugeur officiel, etc.).
- Pour les classes NJ, M1 et M2, la règle 49 RCV ne s'applique pas.
- Pour les autres classes, les restrictions posées par les règles 49 RCV s'appliquent. L'usage des trapezes est admis si les règles des classes SU, GS, TO, TR1, TR2, TR3, TR4 et TR5 l'autorisent, et dans les limites de ces dernières règles.

Plus d'info pour la jauge et l'enregistrement auprès de SRS:  
[www.swissratingsystem.org](http://www.swissratingsystem.org)

## 6. DÉPART

Samedi 15 juin 2013

- au large de Port-Tunnel pour les Classes SU, GS, TO, NJ, TR1, TR2, TR3, TR4 et TR5.
- environ au large de la Tour Carrée pour les Classes M1 et M2.

Horaire prévu :

- Signal d'avertissement: 9h50
- Signal préparatoire: 9h55
- Signal de départ: 10h00

## 7. CLÔTURE

Dimanche 16 juin 2013 à 17h00.

## 8. PROCÉDURE D'INSCRIPTION

Inscription directe et en ligne dès le 1<sup>er</sup> mai sur le site internet du Bol d'Or Mirabaud:

## 1. ORGANIZATION

Sailing Circle of the Société Nautique de Genève - CVSNG  
Port-Noir - CH-1223 Cologny / Genève  
Tel. +41 22 70 705 00 - Fax +41 22 70 705 09  
[www.boldormirabaud.ch](http://www.boldormirabaud.ch) - [info@boldormirabaud.ch](mailto:info@boldormirabaud.ch)

## 2. APPLICABLE RULES

The regatta will be subject to:

- The ISAF Racing Rules of Sailing (RRS 2013-2016)
- The prescriptions of the national authority FSV (swiss-sailing)
- The SRS (Swiss Rating System) rules in force, including M1 and M2 rules
- The Surprise class rules issued by Aspro Surprise (in particular art. 1.7)
- The Grand Surprise class rules issued by Aspro Surprise ("open class races", art. 1.5.7)
- The Toucan class rules issued by Aspro Toucan (in "cruiser" category)
- Advertising code art 20 of current ISAF rules (2011)
- This Race Notice
- The Sailing Instructions (SIs) and its appendices

The official language is French

## 3. INTERNATIONAL JURY AND WAIVER OF RIGHT OF APPEAL

Consistent with RRS 91, an international jury will be named and, in conformity with RRS 70.5 and Appendix N, its decisions will stand without appeal.

## 4. EVENT ADVERTISING

The participating boats will have to display event advertising in compliance with ISAF Advertising Rule 20.4.1.

Stickers showing the boat's order number will be provided by the organizers and **must be affixed** to both sides of the forward hull, in compliance with ISAF Advertising Rules. Any boat not having its order number affixed to each side of its bow according to the Bol d'Or Mirabaud Organizing Authority's official diagram any time while racing may be penalized by the jury after a hearing.

## 5. ELIGIBILITY

Classes M1, M2, TR1, TR2, TR3, TR4, TR5 according to the SRS rules in force and the "F" ranking system approved and recognized by the ACVL.

- Classes SU (Surprise), GS (Grand Surprise) and TO (Toucan) according to the SRS rules in force and their own one-design rules, issued by Aspro.
- Class NJ for any monohull boat not corresponding to any of the above classes and compliant with article 4.5 of the Bol d'Or Mirabaud Sailing Instructions (NJ).
- Only boats with a valid SRS rating certificate or registration will be entitled to be listed in classes M1, M2, SU, GS, TO, TR1, TR2, TR3, TR4, TR5.
- Rule 51 RRS does not apply to all participants in the BOM; ballast and vertically, laterally or longitudinally mobile sailboards are therefore authorized and, for competitors in classes other than NJ, their usage must comply with article 52 RRS.
- For those participating in the BOM in class NJ, rule 52 does not apply. For all other participants in the BOM, rule 52 applies, and it is the responsibility of each boat equipped with any device procuring energy other than manual, in accordance with article 52 RRS to prove with conviction, in case of complaint, that these devices were made unserviceable throughout the race (disconnected batteries, neutralization certified by a measurer, etc.).
- For the classes NJ, M1 and M2, rule 49 RRS does not apply.
- For the other classes, the restrictions set by rule 49 RRS apply. Use of trapezes is permitted if the SU, GS, TO, TR1, TR2, TR3, TR4 and TR5 class rules allow it, within the limits of these rules.

More SRS rating and registration information is available at:  
[www.swissratingsystem.org](http://www.swissratingsystem.org)

## 6. START

Saturday, 15 June 2013

- off Port-Tunnel for the SU, GS, TO, NJ, TR1, TR2, TR3, TR4 and TR5 classes.
- off Tour Carrée for the M1 and M2 classes.

Planned schedule:

- Warning signal: 9:50
- Preparatory signal: 9:55
- Starting signal: 10:00

## 7. TIME LIMIT

Sunday, 17 June 2012 at 17:00

## 8. REGISTRATION PROCEDURE

Online registration from 1<sup>st</sup> May on the Bol d'Or Mirabaud website:  
[www.boldormirabaud.ch](http://www.boldormirabaud.ch)

Competitors can only register via the website [www.boldormirabaud.ch](http://www.boldormirabaud.ch) or, failing this, at the Société Nautique de Genève secretariat, Port Noir, 1223 Cologny

[www.boldormirabaud.ch](http://www.boldormirabaud.ch)

Les concurrents ne peuvent s'inscrire que par le biais du site internet [www.boldormirabaud.ch](http://www.boldormirabaud.ch) ou, à défaut, en se présentant au secrétariat de la Société Nautique de Genève, PortNoir, 1223 Cologny

**La finance d'inscription s'élève à CHF 150.00**

Ce montant unique et applicable à tous les concurrents (suisses comme étrangers, membres SNG comme non membres SNG) inclut une collation qui sera servie à tous les équipiers qui s'arrêteront au restaurant de la SNG sitôt la ligne d'arrivée franchie.

Pour cette 75<sup>e</sup> édition et à titre d'encouragement à la participation, la finance d'inscription normale sera remboursée pour les cinquante (50) premiers bateaux inscrits originaires d'autres plans d'eaux que le Léman et qui auront pris le départ. Le formulaire de demande de remboursement devra parvenir au secrétariat de régates ou par mail à [rbi@boldormirabaud.ch](mailto:rbi@boldormirabaud.ch) avant le lundi 17 juin 24h00.

**Aucune finance d'inscription autre que celle ci-dessus définie ne sera remboursée. Date limite d'inscription: dimanche 9 juin 2013.**

Passée cette date, et y compris pour les bateaux originaires d'autres plans d'eau que le Léman, les inscriptions seront encore acceptées, **uniquement par internet**, jusqu'au mercredi 12 juin 2013, moyennant une finance de CHF 250.00.

**Aucune finance d'inscription ne sera remboursée.**

**9. PARCOURS**

- Départ à PORT TUNNEL – LE BOUVERET – Arrivée au PORTNOIR
  - pour les classes SU, GS, TO, NJ, TR1, TR2, TR3, TR4 et TR5.
- Départ à TOUR CARREE – Bouée de dégagement au large de la POINTE à la BISE – LE BOUVERET – Arrivée au PORTNOIR.
  - pour les classes M1 et M2.

Le passage du Bouveret se fait en contournant deux marques, une bouée d'entrée et une barge comme indiqué dans le plan figurant en annexe des Instructions de Course. Les deux marques seront pourvues d'un fanion NOIR/JAUNE et, la nuit, de feux blancs clignotants. Elles devront être laissées à tribord. **A partir de 8h00 le dimanche matin, la barge pourra être remplacée par une bouée surmontée d'un fanion NOIR/JAUNE et les concurrents consigneront leur passage sur leur feuille de route.** Pour autant qu'elle soit complètement remplie (bateau suivant, bateau précédent, heure exacte, etc.) et remise au secrétariat (ou par mail à [fdr@boldormirabaud.ch](mailto:fdr@boldormirabaud.ch)) au plus tard une heure après la clôture, il en sera tenu compte pour un éventuel classement.

L'arrivée se fera, comme indiqué dans le plan figurant en annexe des Instructions de Course, au PortNoir entre le mât de la cabine-start sur la jetée nord du port de la SNG et une bouée à fanion NOIR/JAUNE avec un feu à éclats blancs mouillée au large. Une autre bouée à fanion NOIR/JAUNE et avec un feu à éclats blancs, laissée à TRIBORD, servira de bouée d'entrée (voir les schémas annexés aux IC).

**10. CONFIRMATION DES INSCRIPTIONS ET RETRAIT DU MATÉRIEL DE ROUTE**

Les feuilles de route, autocollants de coque, fanions officiels, balises, etc. devront impérativement être retirés au secrétariat des régates **lors de la confirmation des inscriptions**:

- le jeudi 13 juin 2013 de 18h00 à 21h00
- le vendredi 14 juin 2013 de 8h00 à 17h00

Registration fee is CHF 150.00

This fee is applicable to all competitors (Swiss and visitors, SNG members and non-members), and includes a meal that will be served to all crew-members who visit the SNG restaurant after crossing the finish line.

For this 75<sup>th</sup> event and to encourage participation, the first fifty (50) boats to register and start, coming from waterways other than Lake Geneva, will have their registration fee reimbursed. The reimbursement request form must be received by the Regatta Secretariat in paper form or by email at [rbi@boldormirabaud.ch](mailto:rbi@boldormirabaud.ch) before midnight on Monday 17 June.

**No registration fee other than that mentioned above will be reimbursed. Registration deadline: Sunday, 9 June 2013.**

After this date, registration will still be possible **online only**, until Wednesday, 12 June 2013, including boats registered elsewhere than Lake Geneva, at the cost of CHF 250.00.

Registration fees are not refundable.

**9. COURSE**

- Start at PORT TUNNEL – LE BOUVERET – Finish at PORTNOIR
  - for the SU, GS, TO, NJ, TR1, TR2, TR3, TR4 and TR5 classes
- Start at TOUR CARREE – Buoy n°5 of POINTE à la BISE – LE BOUVERET – Finish at PORTNOIR
  - for the M1 and M2 classes

At le Bouveret, boats will round two marks, a channel buoy and a barge, as indicated in the diagram in the Sailing Instruction appendix. The two marks will each fly a BLACK/YELLOW flag and, at night, flashing white lights. They shall be left to starboard. **Starting 8:00 Sunday morning, the barge may be replaced by a buoy flying a BLACK/YELLOW flag and competitors will note their rounding time on their race sheet.** On condition that this has been filled out completely (boat behind, boat in front, exact time, etc.) and is given to the secretariat (or e-mailed to [fdr@boldormirabaud.ch](mailto:fdr@boldormirabaud.ch)) at the latest one hour after the time limit, for it to be taken into consideration for possible ranking.

The finish, as shown on the diagram in the Sailing Instruction appendix, will be at PortNoir between the start cabin mast on the north jetty of the SNG and a BLACK/YELLOW flag buoy with a white strobe light anchored off shore. Another BLACK/YELLOW flag buoy with a white strobe light, left to STARBOARD, will serve as a channel marker (see diagrams in the SIs appendices).

**10. CONFIRMATION OF REGISTRATION AND COLLECTION OF RACING PACK**

Race sheets, hull stickers, official flags, transmitters, etc. must be collected at the race secretary's office **when confirming registration**:

- Thursday, 13 June 2013 from 18:00 to 21:00
- Friday, 14 June 2013 from 8:00 to 17:00

At that time, the following documents must be presented:

- The email confirming registration, filled in with crew names, their license numbers, and for safety reasons, the exact number of people aboard.
- A FSV (swiss-sailing) license, or membership card of a national authority, or one if its affiliated organizations, per Article 19.2 of the ISAF and SWISS SAILING

**OÙ SE PROCURER L'ÉQUIPEMENT DES VOILIERS ?**

L'équipement cité au point 14 des IC est notamment vendu dans les magasins suivants:



**LA SEICHE SA**  
19, rue du 31-Décembre  
(à 800 m de la SNG, dans la rue qui donne sur le Jet d'Eau)  
Tél. +41 22 735 41 96

La boutique vous accueille

- le lundi de 13h00 à 18h30
- du mardi au vendredi de 9h00 à 18h30
- le samedi de 9h00 à 17h00
- et pour le Bol d'Or Mirabaud le vendredi 14 juin de 8h30 à 21h00



**SHIP SHOP**  
146, route de Thonon  
La Pallanterie, 1222 Vésénaz  
(à 5 min. de la SNG parking gratuit assuré)  
Tél. +41 22 736 20 13

Le magasin est ouvert

- le lundi de 14h00 à 18h30
- du mardi au vendredi de 10h00 à 18h30 non stop
- le samedi de 9h00 à 17h00
- et pour le Bol d'Or Mirabaud le vendredi 14 juin jusqu'à 21h00 et le samedi 15 juin dès 7h00



**TECH YACHTING SA**  
12, Rue DuRoveray 1207 Genève (Eaux-Vives)  
(à 800 m de la SNG, une rue avant la rue du 31 Décembre)  
Tél. +41 22 786 41 42

Le magasin vous accueille

- le lundi de 13h00 à 18h30
- du mardi au vendredi de 9h00 à 18h30 non stop
- le samedi de 9h00 à 17h00 non stop
- et pour le Bol d'Or Mirabaud le vendredi 14 juin jusqu'à 21h00



## CERCLE DE LA VOILE DE LA SOCIÉTÉ NAUTIQUE DE GENÈVE



Dopez la visibilité de vos régates par le suivi de vos concurrents par géolocalisation.

Développé depuis plus de 10 ans pour le Bol d'Or Mirabaud, par le CVSNG et ses partenaires technologiques, la dernière version de ce système a été pensée multirégates pour être déployée sur d'autres manifestations.

Gagnez en visibilité, pour vos sponsors, pour vos concurrents et pour tous ceux qui suivent la dynamique de la course. Gagnez aussi en sécurité en cas d'incident.



Plus d'infos et location:

Michel GLAUS  
mg@cvsng.ch



## Vivez le spectacle de Zingaro en VIP

CALACAS ZINGARO

Avec le package VIP, à votre arrivée nos hôtes vous accueillent sous une tente privatisée. Un cocktail dînatoire au Champagne, préparé par Philippe Chevrier, vous sera servi dès 18h30.



Nos hôtes vous accompagneront ensuite à votre place située dans le carré « OR ».

## Du 29 mai au 7 juillet 2013

### Plaine de Plainpalais - Genève

Locations: Ticketcorner  
Renseignements au 0901 566 500 (CHF 1.49/min. depuis le réseau fixe)  
livemusic.ch

Pour les groupes de plus de 10 personnes, réservation par téléphone au 0901 566 500 (CHF 1.49/min. depuis le réseau fixe)



- A cette occasion, doivent être **obligatoirement** présentés les documents suivants:
- L'e-mail de confirmation d'inscription par internet, dûment rempli avec les noms des équipiers et leurs numéros de licence, ainsi que, pour des raisons de sécurité, l'attestation du chiffre exact du nombre de personnes à bord.
  - Une licence FSV (swiss-sailing) ou une carte de membre d'une Autorité Nationale conformément aux dispositions 19.2 de l'ISAF et du règlement SWISS SAILING, et ceci pour chaque personne présente à bord.
  - Une copie de l'autorisation relative à la publicité portée par le yacht si le yacht ne figure pas dans le fichier des ayants droits mis à disposition sur le site de la FSV, prélevé le jeudi soir minuit d'avant la course.
  - Une attestation d'assurance RC du bateau.

Aucune formalité de confirmation d'inscription ne sera effectuée après 17h00 le vendredi 14 juin.

## 11. DROIT À L'IMAGE ET AU NOM

En participant au Bol d'Or Mirabaud, le compétiteur accorde à l'autorité organisatrice et aux sponsors le droit d'utiliser son image et/ou son nom, l'image et/ou le nom de son embarcation ainsi que les images et/ou les noms des membres de son équipage en relation avec la promotion et/ou la couverture médiatique du Bol d'Or Mirabaud dans tous types de médias (notamment télévision, radio, presse écrite ou Internet ainsi que sur les réseaux sociaux) ou de quelque autre manière que ce soit, sans restriction temporelle ou géographique, sans frais ou autre compensation. Certains bateaux participants pourront être équipés par les organisateurs de radio de sécurité, matériel télémétrique et retransmission et radio télévision selon les modalités définies dans les IC.

## 12. CLASSEMENTS

1. Un classement en temps réel, toutes classes confondues.
2. Un classement en temps réel, toutes classes **monocoques** confondues.
3. Un classement en temps compensé, toutes classes SU, GS, TO, TR1, TR2, TR3, TR4 et TR5 confondues.
4. Un classement en temps réel, **par classe**, pour les classes M1, M2, SU, GS, TO, NJ, TR1, TR2, TR3, TR4 et TR5.

Les bateaux vainqueurs de leur classement en temps réel ont l'obligation de se soumettre au Protocole d'Arrivée défini par les organisateurs (voir annexes aux IC).

## 13. PRIX ET CHALLENGES

1. Le challenge Bol d'Or est remis par le CVSNG au vainqueur du classement final en temps réel, toutes classes confondues, monocoque ou multicoque.
2. Le challenge Bol de Vermeil est remis par le CVSNG au **monocoque** vainqueur du classement final en temps réel, toutes classes monocoques confondues.
3. Le challenge ACVL-SRS offert par l'ACVL sera remis au vainqueur du classement final en temps compensé toutes classes confondues. Trois prix spéciaux "Bol du 75<sup>e</sup>" de CHF 750.- chacun, offerts par l'ACVL, seront remis aux 75<sup>e</sup>, 175<sup>e</sup> et 275<sup>e</sup> de ce classement en temps compensé tel qu'établi le 16 juin à 18h00, indépendamment de toute modification ultérieure telle que protêt, erreur, etc.
4. **Les challenges sont attribués définitivement au même propriétaire ou à la même association de propriétaires qui aura gagné le même challenge trois fois en cinq ans. Sauf si le challenge lui est attribué définitivement, le gagnant du Bol d'Or ou de Vermeil reçoit en plus une réplique du challenge en argent.**
5. Une réplique du Bol d'Or en étain est attribuée au vainqueur de chaque classe, sauf si ce dernier est en même temps le gagnant du Bol d'Or ou de Vermeil. Un prix récompensera aussi les deuxième et troisième de chaque classe.

## 14. DISTRIBUTION DES PRIX

Dimanche 16 juin 2013 à 19h00 à la SNG.

Les membres d'équipages et/ou propriétaires de bateaux désignés par les organisateurs peuvent être convoqués à des conférences de presse avant et après la régata. Les membres d'équipages et/ou propriétaires des bateaux vainqueurs et récompensés ont l'obligation d'assister à la distribution des prix et de se soumettre au Protocole de distribution des prix défini par les organisateurs (voir annexes aux IC). En cas d'absence, des pénalités peuvent être infligées, à l'appréciation du jury. Selon le Protocole de distribution des prix, les concurrents qui auront à passer sur le podium (équipage complet uniquement pour les premiers, le skipper ou le propriétaire pour les autres) sont priés de rejoindre la zone d'attente qui leur sera réservée, 15 minutes avant le début de la distribution des prix.

## 15. RESPONSABILITÉ

Les concurrents participeront au Bol d'Or à leur propre risque, sous leur propre et entière responsabilité, conformément à l'article 4 RCV. Les organisateurs ne pourront être tenus responsables en cas de dommage matériel ou corporel (incluant l'invalidité ou le décès), qu'il ait été causé avant, pendant ou après la course. Le Comité de Course se réserve le droit d'interrompre la régata pour des raisons relevant de la sécurité des concurrents.

rules, for each person on board.

- A copy of any authorization to display advertising required by the boat's national authority if the yacht is not listed as authorized on the FSV website as of Thursday midnight preceding the race.
- A valid third-party insurance certificate for the boat.

There will be no registration service after 17:00 on Friday 14 June.

## 11. IMAGE AND NAME RIGHTS

By participating in the Bol d'Or Mirabaud, the competitor grants to the organizing authority and sponsors, the right to use the image or name of his/her boat and/or crew members by the media (ie. TV, radio, press or internet) in relation with the promotion for the Bol d'Or Mirabaud, or in any other manner, without payment or other compensation, without time or geographical limitation. Some boats may be equipped by the organizing authority with security radio, telemetric devices, radio and television transmitter as specified in the sailing instructions.

## 12. CLASSIFICATION

1. A real-time ranking irrespective of class
2. A real-time ranking of all **monohull** classes
3. A ranking in corrected time of all SU, GS, TO, TR1, TR2, TR3, TR4 and TR5 classes mixed.
4. A real-time ranking **by class** for the M1, M2, SU, GS, TO, NJ, TR1, TR2, TR3, TR4 and TR5 classes.

Winners of real-time classifications are obliged to follow finish protocol prescribed by the organizers (see SI appendices).

## 13. PRIZE AND CHALLENGES

1. The Bol d'Or challenge is awarded by the CVSNG to the overall real-time winner, regardless of class, and regardless of whether the winning boat is multi-hull or monohull.
2. The Bol de Vermeil challenge is awarded to the overall real-time **monohull** winner, regardless of monohull class.
3. The ACVL-SRS challenge donated by the ACVL will be awarded to the winner of the final ranking in corrected time, regardless of class. Three special "75<sup>th</sup> Bol" prizes of CHF 750.00 each, donated by the ACVL, will be awarded to the 75<sup>th</sup>, 175<sup>th</sup> and 275<sup>th</sup> boats in this corrected time ranking as at 18:00 on 16 June, regardless of any subsequent modification, arising from protest, error, etc.
4. **The challenges are awarded outright to any owner or syndicate having won the same challenge three times in the last five years. Unless the winner has won outright, he or she also receives a silver replica of the Bol d'Or or Bol de Vermeil challenge.**
5. A pewter replica of the Bol d'Or is awarded to the winner of each class, unless he or she is also the winner of the Bol d'Or or the Bol de Vermeil. A prize will also be awarded to the 2<sup>nd</sup> and 3<sup>rd</sup> in each class.

## 14. PRIZE DISTRIBUTION

Sunday, 16 June 2013, 19:00 at the SNG

Crew-members and/or owners of boats designated by the organizers may be called to a press conference before and after the regatta.

Crew-members and/or owners of winning and awarded boats are obliged to participate in the prize distribution and comply with the Prize-giving protocol defined by the organizers (see SIs Appendices). Absentees may be penalized by the jury.

According to the prize-giving protocol, competitors who have been received on the podium (entire crew of first-place boats, the skipper or owner of others) are requested to assemble in the designated waiting area 15 minutes before the prize distribution is to start.

## 15. RESPONSIBILITY

Competitors will take part in the Bol d'Or at their own risk and at their entire responsibility as defined in RRS 4. Organizers will not be responsible for any damage, material or corporal (including invalidity or death), arising before, during or after the race. The Race Committee reserves the right to cancel or abandon a race at any time for competitors' safety reasons.

## 1. RÈGLES RÉGISSANT LA COURSE

- 1.0 La langue officielle est le français.
- 1.1 Les règles de course à la voile (RCV) de l'ISAF (édition 2013-2016).
- 1.2 Les prescriptions de la FSV (swiss-sailing) affichées au tableau officiel.
- 1.3 Le règlement SRS (Swiss Rating System) en vigueur.
- 1.4 Le règlement de classe Surprise édicté par l'Aspro Surprise ("Course Croisière").
- 1.5 Le règlement de classe Grand Surprise édicté par l'Aspro Grand Surprise ("Course Croisière", art 1.5.7).
- 1.6 Le règlement de classe Toucan édicté par l'Aspro Toucan (catégorie "cruiser").
- 1.7 L' Avis de Course.
- 1.8 Les présentes Instructions de Course (IC) et leurs annexes.

## 2. MODIFICATION DES INSTRUCTIONS DE COURSE

- 2.1 Toute modification aux Instructions de Course sera affichée au tableau officiel situé au secrétariat des régates, au plus tard le vendredi 14 juin 2013 à 23h00.
- 2.2 La présence d'un tel avis sera signalée par le pavillon "L" du code international hissé au grand mât du port de la SNG.

## 3. ADMISSION

- 3.1 Sont admis à participer au Bol d'Or Mirabaud:
  - les bateaux jaugés selon le règlement SRS en vigueur
  - les bateaux non-jaugés qui respectent l'article 4.6 ci-dessous
- 3.2 Tous les bateaux doivent être immatriculés dans leur pays d'origine et être couverts par une assurance responsabilité civile valable pour la course.
- 3.3 Les concurrents ayant des doutes au sujet de la conformité d'un bateau avec les présentes IC ont la faculté de solliciter par écrit l'avis du Comité d'Organisation (CO). Cette démarche pourra être faite au plus tard 30 jours avant la date de clôture des inscriptions.
- 3.4 Toute réclamation concernant la jauge devra être accompagnée d'un rapport du jaugeur de la classe du (ou des) bateau(x) concerné(s) à moins que la réalité constatée ne s'écarte des règles de classe SU, GS et TO et/ou des caractéristiques figurant sur le certificat de jauge SRS du bateau concerné.

## 4. DÉFINITION DES CLASSES

- 4.1 Multicoques admis dans les classes M1 et M2 de la jauge SRS en vigueur.
- 4.2 Monotypes Surprise admis dans la classe SU (Surprise) de la jauge SRS en vigueur.
- 4.3 Monotypes Grand Surprise admis dans la classe GS (Grand Surprise) de la jauge SRS en vigueur.
- 4.4 Monotypes Toucan admis dans la classe TO (Toucan) de la jauge SRS en vigueur.
- 4.5 Monocoques jaugés selon la jauge SRS en vigueur, admis dans les classes TR1, TR2, TR3, TR4 et TR5, au bénéfice d'un TCF en cours de validité. (Système de classement "F" approuvé et recommandé par l'ACVI).
- 4.6 Tout bateau monocoque d'une longueur de coque (LOA) supérieure à 5 mètres 50 et inférieure à 14 mètres 20, ne s'inscrivant pas dans une des classes SRS définies de 4.2 à 4.5, peut participer au Bol d'Or Mirabaud et sera classé en temps réel toutes classes confondues et en temps réel dans la classe NJ. Pour l'établissement de la LOA, si une voile d'avant (selon définition RCV) est amurée sur un bout-dehors, la longueur supplémentaire entre l'étrave et le point d'amure de cette voile (SF) est ajoutée à la longueur de coque et ce total représente alors la LOA qui doit répondre aux critères susmentionnés.
- 4.7 Exceptions: tout bateau d'une longueur supérieure à 5 mètres 50 de longueur de coque, n'entrant pas dans une des classes définies aux points 4.1 à 4.6, peut participer au Bol d'Or Mirabaud, à des conditions et sur un parcours déterminés et après autorisation du Comité d'Organisation tel que précisé au point 3.3. Par contre, il ne figurera que dans la liste des arrivées en temps réel, sans prétendre à un classement, à la victoire de la course ou à celle d'une classe.

## 5. INSCRIPTION

- 5.1 L'inscription ne peut se faire que par le biais du site internet [www.boldormirabaud.ch](http://www.boldormirabaud.ch).
- 5.2 Hormis pour les bateaux non jaugés s'inscrivant dans la classe NJ, l'inscription ne peut se faire qu'après s'être enregistré sur le site [www.swissratingsystem.ch](http://www.swissratingsystem.ch) et avoir obtenu, pour le bateau à inscrire, un certificat de jauge SRS valide pour l'année en cours assorti d'un numéro d'ordre SRS nécessaire pour l'inscription au Bol d'Or Mirabaud.  
(Plus d'infos sur [www.acvl.ch/Commission-Technique.html](http://www.acvl.ch/Commission-Technique.html))
- 5.3 L'inscription peut encore se faire en se présentant au secrétariat de la Société Nautique de Genève, Port-Noir, 1223 COLOGNY. **Par contre, la jauge ou l'enregistrement préalable auprès de SRS ne peut se faire que par les concurrents eux-mêmes et uniquement par internet.**
- 5.4 La finance d'inscription est de CHF 150.00 par bateau.  
**Elle est applicable à tous les concurrents, suisses comme étrangers, membres SNG comme non membres SNG,** et inclut une collation qui sera servie à tous les équipiers qui s'arrêteront au restaurant de la SNG sitôt la ligne d'arrivée franchie. La finance d'inscription normale sera remboursée pour les cinquante (50) premiers bateaux inscrits originaires d'autres plans d'eau que le Léman et qui auront pris le départ. Le formulaire de demande de remboursement devra parvenir au secrétariat des régates ou par mail à [rbi@boldormirabaud.ch](mailto:rbi@boldormirabaud.ch) avant le lundi 17 juin, minuit.
- 5.5 **La date limite d'inscription est fixée au dimanche 9 juin 2013.**  
Passé ce délai et jusqu'au mercredi 12 juin 2013, l'inscription ne sera possible que par internet et moyennant pour tous le paiement d'une finance d'inscription de CHF 250.00. Aucune inscription ne sera acceptée après cet ultime délai.
- 5.6 Lors du retrait du matériel de course, une impression de l'e-mail de confirmation d'inscription reçu par internet doit être complétée lisiblement avec la liste complète et définitive de l'équipage avec les numéros de licence (n° FSV ou n° BOM ou celui d'une licence délivrée par une Autorité Nationale Étrangère (ou à un club affilié à celle-ci) affiliée à l'ISAF (selon art 75.2 RCV). Pour des questions de sécurité, le responsable confirmera également le nombre exact et définitif de personnes qu'il aura à son bord pendant la course.  
**Seule la présentation de cet e-mail de confirmation dûment rempli permettra aux concurrents de retirer leur feuille de route le vendredi 14 juin 2013 de 8h00 à 17h00 au plus tard.**
- 5.7 Une attestation de l'assurance RC du bateau sera aussi exigée.
- 5.8 Les inscriptions qui ne satisferont pas aux points 5.1 à 5.7 seront refusées.
- 5.9 Le Comité d'Organisation peut refuser la participation d'une personne ou d'un bateau en lui indiquant le motif, selon l'art. 76.1 RCV.
- 5.10 Mise à l'eau: une grue est disponible gratuitement pour la mise à l'eau des unités ne dépassant pas 8 tonnes et 1,80 m de tirant d'eau, d'un encombrement normal. Pour les autres unités, les propriétaires doivent faire une demande écrite au préalable au secrétariat de la Société Nautique de Genève au plus tard 20 jours avant la clôture des inscriptions de la régata, afin de permettre au Comité d'Organisation de planifier ces mises à l'eau et d'informer le concurrent du jour, du lieu et des coûts éventuels.

## 6. MATÉRIEL À TRANSPORTER, FOURNI PAR L'ORGANISATION

- 6.1 Les concurrents auront l'obligation de porter, pendant qu'ils sont en course, sur le pataras pour les classes SU, GS, TO, NJ, TR1, TR2, TR3, TR4 et TR5, et sur les haubans pour les classes M1 et M2, le pavillon de Course officiel du Bol d'Or Mirabaud, pour autant que celui-ci soit remis à chaque concurrent en même temps que les feuilles de route. Ce pavillon de Course porte la visibilité du Sponsor titre MIRABAUD. Il est triangulaire pour les classes M1 (blanc), M2 (bleu) et rectangulaire pour les classes SU (blanc), GS (blanc), TO (blanc), NJ (gris), TR1 (noir), TR2 (bleu), TR3 (vert), TR4 (jaune) et TR5 (orange).
- 6.2 Les concurrents devront aussi, s'il y a lieu, porter en dessus du pavillon de Course, un fanion publicitaire qui leur sera remis en même temps que le pavillon de Course.
- 6.3 Les concurrents recevront deux autocollants officiels du Bol d'Or Mirabaud

Telefon +41 44 300 35 35; téléphone +41 32 331 35 35  
[info@mycharter.ch](mailto:info@mycharter.ch) - [www.mycharter.ch](http://www.mycharter.ch)

**my charter**  
 a registered Trade Mark of my yacht & charter ag

Croatie: les îles Kornati  
 Martinique: cap sur la Caraïbe du sud  
 Martinique: Kurs auf die südliche Karibik  
 Kroatien: die Kornaten

my charter - notre savoir-faire pour profiter pleinement de votre croisière  
 Votre agence fair-play avec toute l'expérience nautique de Rolf Kraaf  
 my charter - Besser Know-how für Ihren Toragesess und Charterspass  
 Ihr Fairmitler - Mit Segelprofi Rolf Kraaf  
 The sunny side of life! - [www.mycharter.ch](http://www.mycharter.ch)

correspondant au numéro d'ordre SRS permanent attribué à leur bateau et valable pour toutes les régates ACVL lémaniques. Les numéros d'ordre des bateaux admis en classe NJ seront attribués par le Comité d'Organisation. Chaque concurrent aura l'obligation d'apposer ces autocollants tels quels selon le plan de pose fourni par le Comité d'Organisation (voir [www.boldormirabaud.ch](http://www.boldormirabaud.ch)), sur le quart avant et des deux côtés de la coque, avant de se présenter sur la ligne de départ, conformément à l'article 20.4.1.1 du règlement ISAF sur la publicité. Ils devront les maintenir jusqu'au franchissement de la ligne d'arrivée.

- 6.4 Les concurrents désignés par le Comité d'Organisation ont l'obligation d'accepter de transporter et de prendre soin d'un équipement électronique, balise GPS, radio sécurité, matériel télémétrique et télévision fourni par les organisateurs et servant à la sécurité et à la retransmission de la compétition.
- 6.5 En plus du numéro d'ordre collé sur sa coque, tout bateau devra porter dans sa grand-voile un numéro de voile correspondant à son inscription. Celui-ci, ainsi que son N° SRS souple, être éclairé de nuit au passage des marques de parcours et à toute demande d'un bateau officiel. Tout numéro porté dans une grand-voile, un génois, spinnaker ou autre voile d'avant, ainsi que le numéro de coque doivent être conformes aux numéros respectifs mentionnés lors de l'inscription.

**7. FEUILLE DE ROUTE**

- 7.1 Chaque concurrent recevra une feuille de route qu'il devra remplir en notant son heure de passage à la marque du Bouveret, ainsi que son heure d'arrivée. Il indiquera également le numéro d'ordre SRS (et de voile si possible) du bateau le précédant et de celui le suivant. Ces données, pour autant qu'elles soient complètes, seront utilisées pour lever un éventuel doute sur le classement, si la feuille de route nous est retournée dans les délais ([fdr@boldormirabaud.ch](mailto:fdr@boldormirabaud.ch)).
- 7.2 Si nécessaire, dans le cas d'un passage d'un grand nombre de bateaux groupés et pour permettre une identification claire des concurrents, il pourra être demandé par porte-voix à ces derniers de bien vouloir présenter de manière bien visible leur panneau d'ordre individuel souple fourni par SRS (cagnard).
- 7.3 La feuille de route, ainsi que la balise GPS, devront être remises au secrétariat des régates au plus tard une heure après l'arrivée du voilier.

**8. ÉQUIPAGE**

- 8.1 L'équipage sera composé au minimum de trois personnes en âge de participer à la manœuvre.
- 8.2 Les obligations alternatives suivantes sont également imposées à tous les membres d'un équipage d'un bateau en course:
  - Être titulaire d'une carte de membre délivrée chaque année par la FSV (swiss-sailing) aux membres d'un club affilié ayant le droit de vote.
  - Être titulaire d'une licence temporaire valable de la FSV (swiss-sailing).
  - Disposer d'une preuve valable d'appartenance à une Autorité Nationale Étrangère (ou à un club affilié à celle-ci) affiliée à l'ISAF selon application de l'art. 75.2 RCV.
- 8.3 Les membres d'équipages et/ou propriétaires de bateaux désignés par le Comité d'Organisation peuvent être convoqués à des conférences de presse avant et après la régata.
- 8.4 Les membres d'équipages des bateaux franchissant la ligne d'arrivée en tête de leur classe (1<sup>er</sup>) sont tenus de venir s'amarrer dans l'enceinte de la SNG et de se mettre à disposition du Comité d'Organisation, selon le Protocole d'arrivée auquel ils sont soumis (voir Protocole d'arrivée annexé). En cas d'absence, des pénalités peuvent être infligées, à l'appréciation du Jury.
- 8.5 Les membres d'équipages et/ou propriétaires des bateaux vainqueurs et récompensés ont l'obligation d'assister à la distribution des prix et de se soumettre au Protocole de distribution des prix défini par le Comité d'Organisation (voir Protocole de distribution des prix annexé). En cas d'absence, des pénalités peuvent être infligées, à l'appréciation du Jury.

**9. BATEAUX OFFICIELS**

- 9.1 Les bateaux officiels des organisateurs arboreront un drapeau bleu avec le logo du Bol d'Or Mirabaud.
- 9.2 Les bateaux officiels du dispositif de surveillance arboreront un drapeau jaune et noir.
- 9.3 Le(s) bateau(x) du jury portera(ont) un drapeau bleu avec le logo du Bol d'Or Mirabaud et l'inscription "JURY".

**10. PARCOURS**

- 10.1 Le parcours est tel que décrit dans l'Avis de Course, soit:
  - ligne de départ SUD (PORT TUNNEL) – LE BOUVERET à laisser à tribord – Ligne d'arrivée (PORT-NOIR)
    - pour les classes SU, GS, TO, NJ, TR1, TR2, TR3, TR4 et TR5.
    - Ligne de départ NORD (TOUR CARRÉE) – Bouée n°5 de dégagement au large de la POINTE à la BISE à laisser à tribord – LE BOUVERET à laisser à tribord – Ligne d'arrivée (PORT-NOIR)
      - pour les classes M1 et M2.
  - 10.2 L'emplacement des marques n'est donné qu'à titre indicatif (voir schémas annexés).
  - 10.3 **Zones interdites à la navigation à moteur des bateaux spectateurs et d'assistance**, sauf pour les bateaux officiels et jury (voir plan annexé):
    - zone de départ (de 400m côté parcours de la ligne multicoque jusqu'à 200m du côté pré-départ de la ligne de départ monocoque, selon infographie).
    - zone de la bouée de dégagement des multicoques, dans les 150 mètres autour de la marque de passage.
    - zone du Bouveret, dans les 150 mètres autour des marques de passage.
    - zone d'arrivée, dans les 150 mètres autour des marques de passage.



**aqua planning sa**

Importateur suisse: F. Séchaud, Aquaplanning SA E-mail: [aquaplanning@bluewin.ch](mailto:aquaplanning@bluewin.ch)  
 Adresse: 387 route d'Hermance, 1247 Anières Tel: 022 751 20 51 fax: 022 751 22 32

**A 27**

Le compromis idéal pour nos lacs  
 8.35 x 2.98  
 Dès CHF 79'500.- TTC

**SURPRISE**

750 bateaux et ça continue...  
 7.65 x 2.48  
 Dès CHF 39'950.- TTC

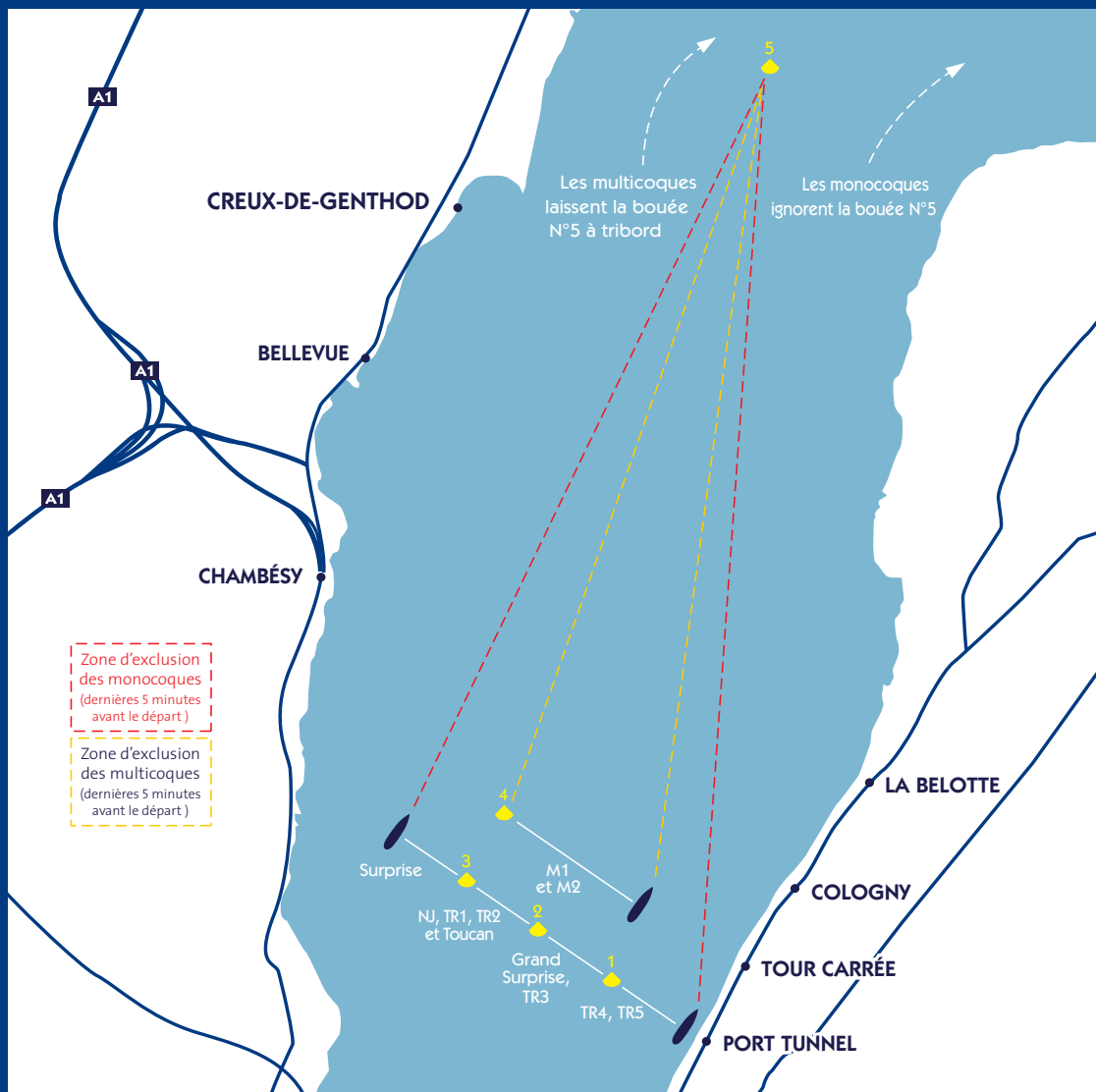
**Grand Surprise**

72 bateaux en Suisse  
 9.50 x 2.98  
 Dès CHF 82'000.- TTC

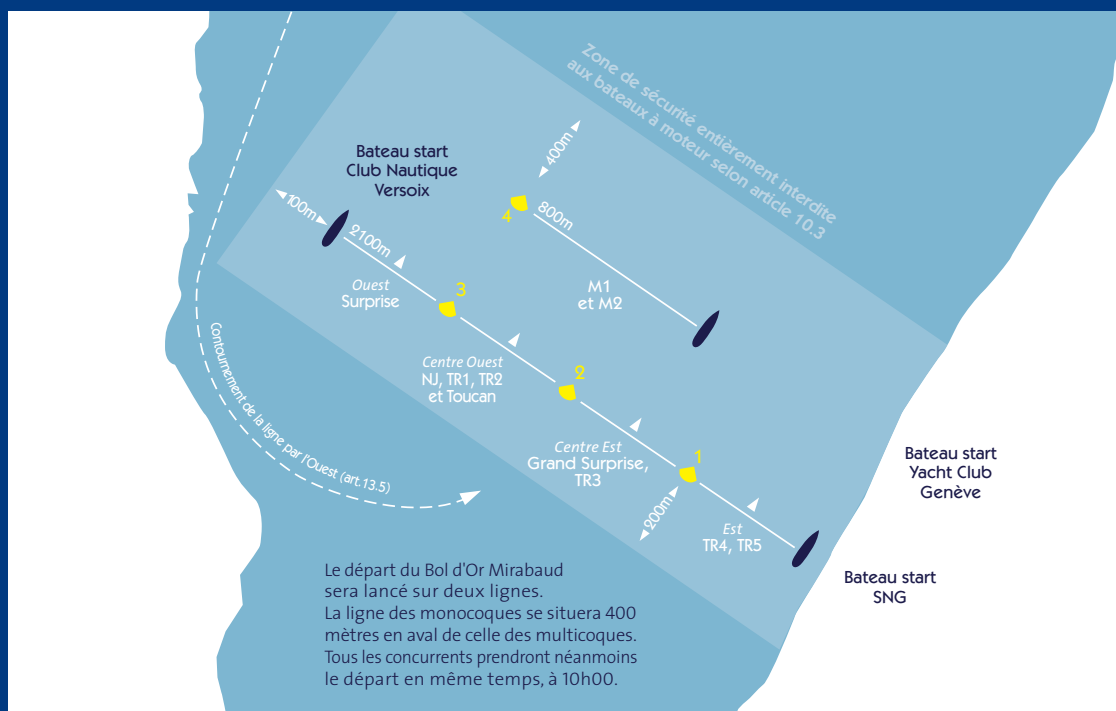




DEUX LIGNES DE DÉPART



LIGNE DE DÉPART ET ZONE DE SÉCURITÉ



10.4 Remplacement d'une marque de parcours: en cas d'impossibilité de contourner la barge du Bouveret, un bateau de l'organisation sera mouillé à proximité du Bouveret. Il portera le pavillon "M" et signalera le changement par des signaux sonores. Les bateaux devront alors, sans passer une quelconque bouée d'entrée, laisser à tribord ce bateau arborant le pavillon "M" en montrant leur numéro d'ordre, puis prendre la direction de l'arrivée à Genève sans faire le tour de la barge du Bouveret et de sa bouée d'entrée.

**11. LIGNES DE DÉPART ET D'ARRIVÉE**

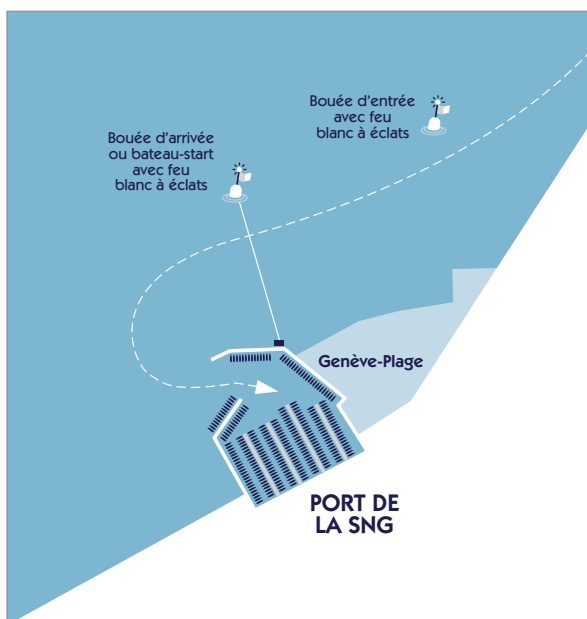
- 11.1 La ligne de départ des monocoques traverse le petit-lac à la hauteur de Port-Tunnel environ. Elle est longue d'environ 2'100 mètres et se compose de quatre sections attribuées comme suit:
  - 11.1.1 La section EST constitue la ligne de départ des classes TR4 et TR5. Elle est située entre le mât du bateau-start de la SNG à tribord et la bouée n°1 à bâbord.
  - 11.1.2 La section CENTRALE-EST constitue la ligne de départ des classes TO, TR2, et TR3. Elle est située entre la bouée n°1 à tribord et la bouée n°2 à bâbord.
  - 11.1.3 La section CENTRALE-OUEST constitue la ligne de départ des classes NJ, TR1 et GS. Elle est située entre la bouée n°2 à tribord et la bouée n°3 à bâbord.
  - 11.1.4 La section OUEST constitue la ligne de départ de la classe SU. Elle est située entre la bouée n°3 à tribord et un bateau-start à bâbord.
  - 11.1.5 Un bateau prenant le départ dans une section autre que celle qui lui est attribuée risque une pénalisation après instruction d'une réclamation par le jury.
- 11.2.1 La ligne de départ des multicoques se situera environ à la hauteur de la Tour Carrée. Elle constitue la ligne de départ des classes M1 et M2. Elle est longue d'environ 600 mètres et est délimitée par un bateau-start à tribord et la bouée n°4 à bâbord.
- 11.2.2 Les multicoques devront, après le départ, laisser à tribord une marque de dégagement constituée par la bouée n°5 située au large de la Pointe à la Bise.
- 11.3 15 minutes après le signal de départ, les bateaux-start peuvent être remplacés par des bouées.
- 11.4 La ligne d'arrivée est située entre le mât de la cabine-start située sur la jetée nord du port de la SNG et une bouée à fanion NOIR/JAUNE avec un feu à éclats blancs mouillée au large. Une autre bouée à fanion NOIR/JAUNE avec un feu à éclats blancs servira de bouée d'entrée. Ces deux bouées doivent être laissées à tribord. La bouée d'arrivée pourra être remplacée par le bateau start de la SNG arborant le pavillon "M" .

**12. PROCÉDURE DE DÉPART**

12.1 Départ prévu le samedi 15 juin 2013, à 10h00

<b>Signal Pavillon et signal sonore</b>	<b>Minutes avant le départ</b>
<b>Avertissement</b>	Pavillon NOIR / JAUNE hissé – 1 signal sonore 10'
<b>Préparatoire</b>	Pavillon "P" hissé – 1 signal sonore 5'
	<i>(début de la règle des 5 dernières minutes, art. 12.2, 13.2 &amp; 13.3 IC)</i>
<b>Départ</b>	Pavillon NOIR / JAUNE amené 0'
	Pavillon "P" amené – 1 signal sonore

MARQUE D'ARRIVÉE À LA SOCIÉTÉ NAUTIQUE DE GENÈVE



En cas de départ retardé (Aperçu), la procédure recommence avec un signal d'avertissement. Veuillez suivre alors la pavillonnerie. Des informations supplémentaires pourront être relayées par la radio officielle du Bol d'Or Mirabaud.

12.2 **Toute aide extérieure** (41 RCV) **et tous les moyens de propulsion interdits en course** (42 RCV, moteur, pagaie, pumping, etc.) **doivent immédiatement cesser lorsque le pavillon "P" est envoyé, soit cinq minutes avant le départ.** Le moteur devra aussi être coupé juste avant l'envoi du pavillon "P".

**13. DÉPART PRÉMATURÉ ET RAPPEL**

- 13.1 En dérogation à l'art 29 RCV, il n'y aura ni rappel général ni de signal de rappel individuel.
- 13.2 Tout multicoque dont tout ou partie se trouverait dans le triangle déterminé par les extrémités de la ligne de départ multicoque et la bouée de dégagement n°5 des multicoques, entre les signaux préparatoires et de départ, **soit dans les cinq minutes avant le départ**, sera pénalisé sans instruction (en modification de 63.1 RCV) par l'ajout de 60 minutes à son temps de course.
- 13.3 Tout monocoque dont tout ou partie se trouverait dans le triangle déterminé par les extrémités de la ligne de départ complète des monocoques et la bouée de dégagement n°5 des multicoques, entre les signaux préparatoires et de départ, **soit dans les cinq minutes avant le départ**, sera pénalisé sans instruction (en modification de 63.1 RCV) par l'ajout de 60 minutes à son temps de course.
- 13.4 Un yacht pénalisé selon les points 13.2 ou 13.3 sera considéré ayant pris le départ (en modification à 28.1 RCV).
- 13.5 Le score d'un bateau ayant pris un départ délibérément prématuré avant le signal de départ sera DNE après instruction.
- 13.6 **Les bateaux venant du nord pour se présenter en aval de leur ligne de départ devront contourner les lignes de départ par l'ouest pour éviter les zones d'exclusion.**

**14. ÉQUIPEMENT DES BATEAUX**

- 14.1 Sécurité: en plus de l'équipement imposé par la loi et les règles de classe, tel que pavillon de détresse, corne de brume, sifflet, seau, ancre, pagaie, les bateaux auront à bord le matériel suivant:
  - une lampe flottante à allumage automatique, de préférence clignotante;
  - 3 fusées rouges;
  - 1 feu à main rouge (fumigène);
 De plus, chaque équipier devra obligatoirement avoir:
  - un gilet de sauvetage;
  - une lumière chimique type Cyalume vert;
  - une lampe de poche (étanche);
  - une fusée de détresse;
  - un sifflet.
- 14.2 Usage des gilets de sauvetage:
  - 14.2.1 Pour les classes SU, GS, TO, TR1, TR2, TR3, TR4 et TR5, le port du gilet de sauvetage muni de ses accessoires est obligatoire lorsque les feux d'avis de coup de vent fonctionnent et/ou lorsque le pavillon "Y" est hissé sur les bateaux de surveillance et/ou du coucher au lever du soleil.
  - 14.2.2 Pour les classes NJ, M1 et M2, le port du gilet de sauvetage est obligatoire en permanence.
  - 14.2.3 Pendant la nuit, il est recommandé d'utiliser les harnais de sécurité pour ceux qui en sont équipés.
  - 14.2.4 **Les gilets doivent être conformes à l'ordonnance sur la navigation suisse (ONI 134a) mise à jour au 1<sup>er</sup> janvier 2013** (gilet avec col de min. 75N de poussée hydrostatique). Aucun bateau inscrit au BOM ne pourra revendiquer la dérogation pour petites embarcations de compétition (gilet sans col de moins de 75N).
- 14.3 Éclairage: l'éclairage permanent des voiliers en course devra comporter, quelle que soit leur longueur:
  - soit des feux de côté **ordinaires** (ou **clairs**), vert à tribord et rouge à bâbord, et un feu de poupe **ordinaire** (ou **clair**) blanc, visibles en toutes circonstances et conformes aux prescriptions des articles 21 et, subsidiairement, 27 lettres b) et c) du Règlement de la navigation sur le Léman (RS 0.747.221.11) approuvé par l'Accord franco-suisse du 7 décembre 1976 (voir annexe - p 69); c'est-à-dire d'une portée de 1,5 km, intensité 1,4 candelas pour les feux **ordinaires** vert et rouge, respectivement d'une portée de 3 km, intensité 4,1 candelas pour les feux **clairs** vert et rouge; et d'une portée de 1,5 km, intensité 0,7 candelas pour le feu **ordinaire** blanc, respectivement d'une portée de 2 km, intensité 1,7 candelas pour le feu **clair** blanc.
  - soit un fanal combiné tricolore, de puissance équivalente, placé au sommet ou à la partie supérieure du mât, à l'endroit le plus visible, conforme à l'article 30 lettre b) du Règlement précité. Le fanal tricolore placé au sommet ou à la partie supérieure du mât n'est pas autorisé sur les bateaux équipés d'un mât pivotant.
 L'équipement d'éclairage doit être maintenu en place du signal d'avertissement jusqu'à l'arrivée.  
 L'éclairage prescrit doit être en fonction sans interruption du coucher au lever du soleil. Additionnellement, une lampe de poche éclairant la voile

d'avant en permanence est vivement recommandée. Le défaut d'éclairage, même accidentel, sera, après instruction par le Jury, sanctionné en l'absence d'éclairage de secours opérationnel efficace et en état de fonctionner durant toute la durée de la course. Toute panne de l'éclairage de base et/ou l'usage des feux de secours doit être annoncé à la Surveillance (N° +41 22 707 05 02).

## 15. DISPOSITIF DE SURVEILLANCE

- 15.1 La surveillance des concurrents sera assurée dans la mesure du possible par le dispositif mis en place par le Comité d'Organisation, par les sociétés de sauvetage et par les polices suisse et française.
- 15.2 Pour appeler le service de surveillance, il faudra:  
**DE JOUR:** si possible amener le foc et hisser le pavillon de détresse ou montrer dans l'étai un coussin ou une bouée, et faire de grands signes.  
**DE NUIT:** envoyer des fusées à intervalles d'environ 2 minutes.  
 L'emploi inutile et inconsidéré de fusées pourra entraîner un refus d'inscription ultérieure.  
 Si possible, appeler la Surveillance au N° +41 22 707 05 02 par téléphone GSM.
- 15.3 Tout bateau ayant rencontré un problème tel que la perte d'un équipier, qui a pu donner lieu à un appel à la surveillance de la part d'un autre concurrent témoin, est tenu, au cas où il aurait réussi à régler son problème par ses propres moyens, d'en informer immédiatement la surveillance.

## 16. DÉROULEMENT DE LA COURSE APRÈS LE COUCHER DU SOLEIL

Les règles du chapitre 2 RCV restent en vigueur après le coucher du soleil. Le dispositif d'éclairage des bateaux défini à l'art. 14.3 doit impérativement être en fonction.

De plus, lors des situations de navigation rapprochée, les bateaux devront éclairer de manière diffuse et visible la voile avant.

## 17. AIDE EXTÉRIEURE, APPAREILS OU INSTRUMENTS D'AIDE A LA NAVIGATION

- 17.1 Toute aide extérieure est strictement interdite. Les concurrents ne devront recevoir de tiers aucun renseignement (routage, météo, vent, etc.) leur donnant un avantage par rapport aux autres concurrents. Les concurrents ne devront ni effectuer de transmission radio pendant qu'ils sont en course, ni recevoir de communications qui ne sont pas recevables par tous les concurrents. Cette restriction s'applique également aux téléphones portables. En revanche, l'emploi par un concurrent de données météorologiques librement accessibles au public est autorisé.
- 17.2 Dès le signal préparatoire, les concurrents ne peuvent plus rien embarquer ni débarquer, tel qu'équipier, équipements quelconques, etc. **Les tenders d'assistance devront avoir quitté la zone de départ au plus tard à l'envoi du signal préparatoire.**
- 17.3 L'utilisation de pilotes automatiques ou de régulateurs d'allure est interdite.

## 18. AUTRES RÈGLES

- 18.1 Pour tous les participants au BOM, la règle 51 RCV ne s'applique pas; les ballasts et quilles mobiles, dans le sens vertical, latéral ou longitudinal, sont donc autorisés et, pour les concurrents des classes autres que la NJ, leur utilisation devra respecter l'article 52 RCV.
- 18.2 Pour les participants au BOM dans la classe NJ, la règle 52 RCV ne s'applique pas. Pour tous les autres participants au BOM, la règle 52 RCV s'applique, et il incombe à chaque bateau équipé de tout dispositif procurant une énergie autre que manuelle au sens de l'article 52 RCV, de prouver de manière convaincante, en cas de réclamation, que l'usage de ces dispositifs a été rendu impossible pendant toute la durée de la course (dépose des batteries, mise hors service certifiée par un jaugeur officiel, etc.).
- 18.3 Pour les classes NJ, M1 et M2, la règle 49 RCV ne s'applique pas.
- 18.4 Pour les autres classes, les restrictions posées par les règles 49 RCV s'appliquent. L'usage des trapèzes est admis si les règles des classes SU, GS, TO, TR1, TR2, TR3, TR4 et TR5 l'autorisent, et dans les limites de ces dernières règles.

## 19. ABANDON

- 19.1 Les bateaux abandonnant ou renonçant à partir ont l'obligation de s'annoncer par téléphone le plus rapidement possible au numéro de téléphone +41 22 707 05 02.
- 19.2 Tout bateau qui abandonne doit enlever son ou ses fanions de participant et veiller à ne pas perturber la route des concurrents en course.
- 19.3 Un skipper n'ayant pas annoncé son abandon ou sa renonciation à prendre le départ se verra refuser, pendant une année au moins, sa participation aux courses organisées par le CVSNG.

## 20. CLÔTURE DE LA COURSE

Dimanche 16 juin 2013 à 17h00.

Si aucun bateau d'une même classe ne finit la course dans le délai, un classement sera établi sur la base des passages enregistrés à la marque de parcours du Bouveret jusqu'à 8h00 le dimanche matin.

## 21. PÉNALITÉ DE REMPLACEMENT

- 21.1 Seule la pénalité de rotation de deux tours est applicable selon l'article 44.2 RCV.
- 21.2 Pour les multicoques (M1 et M2), la pénalité de rotation est limitée à un tour (modification 44.2 RCV).
- 21.3 Les pénalités pour les infractions aux articles 6, 7.3, 8.4, 8.5, 11.1.1, 11.1.2, 11.1.3, 11.1.4, 14, 16, 17 et 18 des présentes Instructions de Course peuvent être plus légères qu'une disqualification, si le jury le décide. L'abréviation de score pour une pénalité discrétionnaire selon cette instruction sera DPI.

## 22. RÉCLAMATIONS, ACTIONS DU COMITÉ DE COURSE OU DU JURY

- 22.1 Les réclamations doivent être déposées par écrit au secrétariat des régates, au plus tard une heure après l'arrivée du voilier réclamant.
- 22.2 Le dépôt des réclamations sera annoncé au tableau officiel. Les réclamations seront instruites lorsque tous les bateaux concernés auront fini la course ou abandonné. Le Jury affichera au tableau officiel, l'heure et le lieu où débitera l'instruction des réclamations. Cet affichage vaudra notification au sens de la règle 63.2 RCV. Une copie de la réclamation sera à disposition des concurrents concernés au secrétariat des régates. Pour les réclamations déposées samedi après 21h00, l'heure de convocation sera affichée le dimanche à 9h30. Les réclamations seront jugées à partir de 10h00.
- 22.3 Les avis des réclamations du Comité de Course ou du Jury seront affichés pour informer les bateaux selon la RCV 61.1 (b), au plus tard 1 heure après l'arrivée du bateau concerné. Prolongation de ce délai peut être faite par le Jury afin de recevoir des informations importantes qui pourraient parvenir après le temps limite, conformément à la règle 61.3 RCV.
- 22.4 Les demandes de réouverture devront être déposées dans un délai maximum de 30 minutes après communication de la décision, en modification de la règle 66 RCV.
- 22.5 Le droit d'appel est supprimé de par l'institution d'un jury international conformément aux règles 91 et 70.5 RCV.
- 22.6 Les résultats provisoires seront édités le dimanche, dès 18h00, même si le Jury n'a pas statué sur d'éventuelles réclamations.

## 23. DISPOSITIONS FINALES

- 23.1 La course a lieu par n'importe quel temps et il appartient à chaque concurrent de décider s'il prend le départ ou s'il reste en course conformément à la règle 4 RCV. En toute situation, le Comité de Course conserve le droit de différer le départ, interrompre ou annuler la régata pour des raisons tenant à la sécurité des participants.
- 23.2 Les bateaux pourront être soumis, même après le départ ainsi qu'après l'arrivée, à des contrôles faits par des membres du Comité d'Organisation portant sur leur équipement de sécurité, leurs feux de navigation, sur leur état de navigabilité ou encore sur le nombre des membres de l'équipage et leurs noms ainsi que leur licence.
- 23.3 En s'inscrivant et en participant à la course, chaque concurrent renonce à toute prétention en responsabilité contre la Société Nautique de Genève (SNG), le Cercle de la Voile de la Société Nautique de Genève (CVSNG), les personnes participant à l'organisation de la course, ainsi que contre les partenaires, sponsors, agents et auxiliaires de la manifestation en cas de décès, de blessures ou autres, ainsi qu'en cas de perte ou de dommage subi par un bateau ou un autre bien, sur terre ou sur l'eau, dans le cadre de la participation à la course.
- 23.4 En cas de contradiction entre la version française et la version anglaise de l'AC et/ou des IC, les versions françaises prévaudront.

## PROTOCOLE D'ARRIVÉE

1. PRINCIPE
- 1.1 Afin de favoriser les échanges et la convivialité entre marins et entre les concurrents et le public, pour répondre aux besoins des médias présents à la SNG, le Comité d'Organisation a édicté le présent Protocole d'arrivée. Le Comité d'Organisation recommande aux compétiteurs de faire escale à la SNG, sitôt la ligne d'arrivée franchie. Une collation sera d'ailleurs offerte à tous les équipiers qui arriveront dans la nuit de samedi à dimanche et qui s'arrêteront à la SNG pour se restaurer, sitôt la ligne d'arrivée franchie.
2. RÈGLE
- 2.1 Les premiers de chaque classe à franchir la ligne d'arrivée sont impéra-

tivement tenus, conformément à l'art. 14 de l'AC et 8.4 des IC, de venir sitôt la ligne franchie s'amarrer à un endroit qui leur sera désigné par un représentant du Comité d'Organisation et de respecter ce présent Protocole.

3. **AMARRAGE**

3.1 Le Comité d'Organisation s'efforcera, dans la mesure du possible, de réserver le ponton d'honneur aux bateaux des vainqueurs uniquement qui pourront y rester jusqu'à la distribution des Prix, selon les directives qui seront alors données par le Comité d'Organisation ou le Garde-Port.

4. **MÉDIAS**

4.1 Une fois la ligne franchie, les trois premiers bateaux des classes précitées ont l'interdiction d'accueillir un journaliste en primeur. Ces équipages se tiendront immédiatement, une fois leur bateau amarré, à disposition du responsable de presse du Bol d'Or Mirabaud à qui ils réserveront la primeur de leurs impressions et leur présence pour le suivi médiatique. Une interview pourra être organisée de suite sur le podium du BOM et/ou au 1<sup>er</sup> étage de la SNG. Une fois cette partie officielle terminée, le skipper et le propriétaire devront ensuite répondre aux besoins individuels des journalistes présents, à leur convenance, selon les instructions données par le CO.

**PROTOCOLE DE DISTRIBUTION DES PRIX**

(Dimanche 16 juin 2013, 19h00)

1. **PRINCIPE**

1.1 Afin de favoriser une distribution des prix efficace et conviviale, son déroulement est désormais régi par le présent Protocole de distribution des prix. **Une tenue "Yachting" sera appréciée.**

2. **RÈGLE**

2.1 Selon les points 14 AC et 8.5 IC, les équipages des bateaux et/ou propriétaires des bateaux vainqueurs ou récompensés

- les TROIS premiers de chaque classe,
- le 1<sup>er</sup> en temps compensé,
- les 75<sup>e</sup>, 175<sup>e</sup> et 275<sup>e</sup> du classement en temps compensé du 16 juin à 18h00 (indépendamment de toute modification ultérieure)

sont tenus de se présenter à la distribution des prix et de **se conformer au présent protocole**. A titre indicatif, les résultats provisoires seront affichés sur les écrans de la SNG et publiés dès que possible sur le site [www.boldormirabaud.ch](http://www.boldormirabaud.ch).

3. **DÉROULEMENT**

3.1 En principe, les trois premiers de chaque classe seront appelés sur le podium.  
3.2 Pour les bateaux classés 2<sup>e</sup> ou 3<sup>e</sup>, **seul le propriétaire/skipper ou son représentant** est prié de venir retirer son prix sur le podium.

3.3 Pour le bateau vainqueur, **tous les membres de l'équipage** (ceux ayant couru la régata uniquement) sont invités à se présenter sur le podium. Les absents ne pourront pas récupérer leurs prix ultérieurement, sauf cas de force majeure annoncé à l'avance.

4. **PRÉPARATION**

4.1 Une zone d'attente, selon un plan qui sera affiché sur place, sera réservée à tous ceux qui seront appelés sur le podium. **Ces derniers devront l'avoir rejoint au plus tard un quart d'heure avant le début de la distribution des prix (soit à 18h45).** Ils se conformeront alors aux indications qui leur seront données par un représentant du Comité d'Organisation.

**EXTRAITS DU RÈGLEMENT DE NAVIGATION**

Règlement approuvé par l'accord franco-suisse du 7 décembre 1976

**SIGNALISATION VISUELLE DES BATEAUX**

**I. GÉNÉRALITÉS**

Art.21 Feux. Sauf dispositions contraires, les feux prescrits au présent chapitre doivent être des feux visibles sur tout l'horizon. Ils doivent avoir les portées minimales suivantes lorsque le coefficient de transmission atmosphérique, rapporté à une distance de 1 km, vaut 0,76 (le seuil conventionnel d'éclairement sur l'œil étant de  $2 \times 10^{-7}$  lux).

Genre de feux	Blanc	Rouge ou vert
Puissant	6 km	
Clair	4 km	3 km
Ordinaire	2 km	1,5 km

Les intensités correspondant aux portées minimales sont les suivantes:

Portée minimale	Intensité en candelas
6 km	38,0
4 km	10,0
3 km	4,1
2 km	1,7
1,5 km	0,7

**II. SIGNALISATION DE NUIT**

II.A. Signalisation de nuit en cours de route

Art.27 Signalisation de nuit des bateaux et des engins flottants motorisés isolés, faisant route (croquis II.A.1). Les bateaux et engins flottants **motorisés** isolés, exception faite des bateaux visés à l'article 31, doivent porter:

- a) un feu de proue ou un feu de mât constitué par un feu **puissant** blanc; ce feu doit être visible sur un arc d'horizon de 225°, soit 112°30' sur l'arrière du travers de chaque bord, et ne doit être visible que sur cet arc. Il doit être placé dans la moitié avant du bateau ou de l'engin flottant, à une hauteur de 3m au moins au-dessus du plan du plus grand enfoncement; cette hauteur peut être réduite à 1,50 m sur les bateaux et engins flottants dont la longueur hors-tout ne dépasse pas 40 m;
- b) des feux de côté constitués à tribord par un feu **clair** vert, à bâbord par un feu **clair** rouge; chacun de ces feux doit être visible sur un arc de 112°30' (c'est-à-dire depuis l'avant jusqu'à 22°30' sur l'arrière du travers de chaque bord) et ne doit être visible que sur cet arc. Ils doivent être placés à la même hauteur et sur la même perpendiculaire à l'axe du bateau ou de l'engin flottant, 1 m plus bas au moins que le feu de proue ou le feu de mât et 1 m au moins en arrière de celui-ci;
- c) un feu de poupe constitué par un feu **ordinaire** blanc, visible sur un arc d'horizon de 135°, soit 67°30' sur chaque bord, à partir de l'arrière et seulement sur cet arc.

Art.30 Signalisation de nuit des bateaux non motorisés isolés et des bateaux à voile faisant route (croquis II.A.4). Les bateaux non motorisés isolés ou à voile doivent porter un feu **ordinaire** blanc.

**Toutefois, les bateaux à voile:**

- a) d'une longueur hors tout égale ou supérieure à 7 m peuvent porter les feux de côté et le feu de poupe visés à l'article 27b et c. Ils peuvent, en outre, monter au sommet ou à la partie supérieure du mât, à l'endroit où ils sont les plus apparents, deux feux superposés clairs, visibles sur tout l'horizon, le feu supérieur étant rouge et le feu inférieur vert;
- b) d'une longueur hors tout comprise entre 7 et 12 m peuvent porter les feux de côté et le feu de poupe réunis en un fanal combiné, placé au sommet ou à partie supérieure du mât, à l'endroit le plus visible.

# INFORMATIONS PRATIQUES



## ADRESSE OFFICIELLE

Cercle de la Voile de la  
Société Nautique de Genève  
Bol d'Or Mirabaud  
Port Noir  
CH-1223 Cologny/Genève  
Tél. +41 22 707 05 00  
Fax +41 22 707 05 09  
mg@boldormirabaud.ch

Bol d'Or Mirabaud  
info@boldormirabaud.ch  
www.boldormirabaud.ch

## HÉBERGEMENT

Office du Tourisme de Genève  
Tél. +41 22 909 70 00 - www.geneve-tourisme.ch

Dortoir de la Protection civile  
S'annoncer à info@boldormirabaud.ch et lors du retrait des  
feuilles de route

## PARKING ET INFRASTRUCTURE AUTOMOBILES

Pour les automobiles, le P+R de Genève-Plage offre aux concurrents des cartes «Forfait spécial Bol d'Or Mirabaud» à CHF 12, valables du vendredi 14 juin à 6h00 au dimanche 16 juin à minuit. Ces cartes seront vendues lors du retrait du matériel de course. Plus d'infos sur [www.boldormirabaud.ch](http://www.boldormirabaud.ch).

Aucun véhicule n'aura accès à l'esplanade Alinghi à partir de vendredi matin. Cet espace – ainsi que l'accès à la grue – sera réservé pour les mises à l'eau. L'acheminement de matériel se fera par charrettes mises à disposition depuis le rond point SNG–Genève-Plage.

## REMRORQUES ET BATEAUX

Le P+R de Genève-Plage n'est pas accessible aux remorques. Leur stationnement est autorisé le long du quai de Cologny sur la droite de la chaussée, le long du mur, direction Thonon. Les remorques ne doivent pas empiéter sur la piste cyclable. Pour les véhicules et les remorques d'un gabarit trop important, veuillez vous adresser au secrétariat de la SNG qui vous informera des possibilités.

## NUMÉROS IMPORTANTS

Renseignements avant la course  
Tél. +41 22 707 05 00

Permanence pendant la course  
Tél. +41 22 707 05 00

Abandons, accidents  
Tél. +41 22 707 05 02

## LA COURSE EN DIRECT

Par suivi cartographique des balises  
[www.suiviregatte.ch](http://www.suiviregatte.ch)

Par radio  
Yes FM (Genève 91.8, Nyon 93.3, Lausanne 95.6)

Par notre site internet LIVE  
<http://news.boldormirabaud.ch>

Par Facebook  
<https://www.facebook.com/BoldOrMirabaud>

Par Tweeter  
@BoldOrMirabaud

Par notre site internet, news & classements  
[www.boldormirabaud.ch](http://www.boldormirabaud.ch)

## P+R - PARK & BIKE GENÈVE-PLAGE

Le P+R Genève-Plage vous offre des places sécurisées pour vos bicyclettes



**P+R**

Une place de parking VOITURE  
et un abonnement général unireso

CHF 150.-/mois  
CHF 1 700.-/an <sup>OU</sup>



**P+B**

Une place de parking VOITURE  
et une place de parking VELO

CHF 120.-/mois  
CHF 1 320.-/an <sup>OU</sup>

**Vous remplissez les conditions P+R?** Informations et inscriptions  
à la Fondation des parkings au **022 827 44 90**

**Vous n'avez pas de vélo?** «Genève Roule» en met un à votre disposition à l'essai,  
pour un mois. Informations au **022 740 73 43**

Métropole des parkings - 10113



Fondation des parkings  
au service de la mobilité!



unireso

[www.geneveroule.ch](http://www.geneveroule.ch)



# HUBLOT

T H E A R T O F F U S I O N



**OFFICIAL TIMEKEEPER**

Classic Fusion Bol d'Or Mirabaud 2013.  
Chronographe en titane. Cadran  
et bracelet réalisés en véritable fibre  
de carbone. Hommage à la 75<sup>e</sup> édition  
du Bol d'Or Mirabaud.  
Série limitée à 75 pièces.



## HUBLOT

BOUTIQUE GENEVE  
78 rue du Rhône / 3 rue Céard



Découvrez gratuitement le  
**MIRABAUD DIGITAL MAGAZINE** sur iPad



### LA LÉGENDE DU LÉMAN

Le livre commémoratif du 75<sup>e</sup>.  
Séances de dédicaces en présence de  
l'auteur vendredi 14 juin 16h00-18h00  
et dimanche 16 juin 16h00-18h00.



# TANT D'HORIZONS À EXPLORER

75<sup>e</sup>  **BOL D'OR  
MIRABAUD  
2013**

AU-DELÀ DES COURANTS BANCAIRES TRADITIONNELS,  
MIRABAUD ÉLARGIT SON HORIZON, AUTANT  
POUR LA GESTION PRIVÉE QUE L'ASSET MANAGEMENT  
ET L'INTERMÉDIATION.

**S'ENGAGER AUTREMENT POUR ALLER PLUS LOIN.**

[www.mirabaud.com](http://www.mirabaud.com)

 **MIRABAUD** 1819

