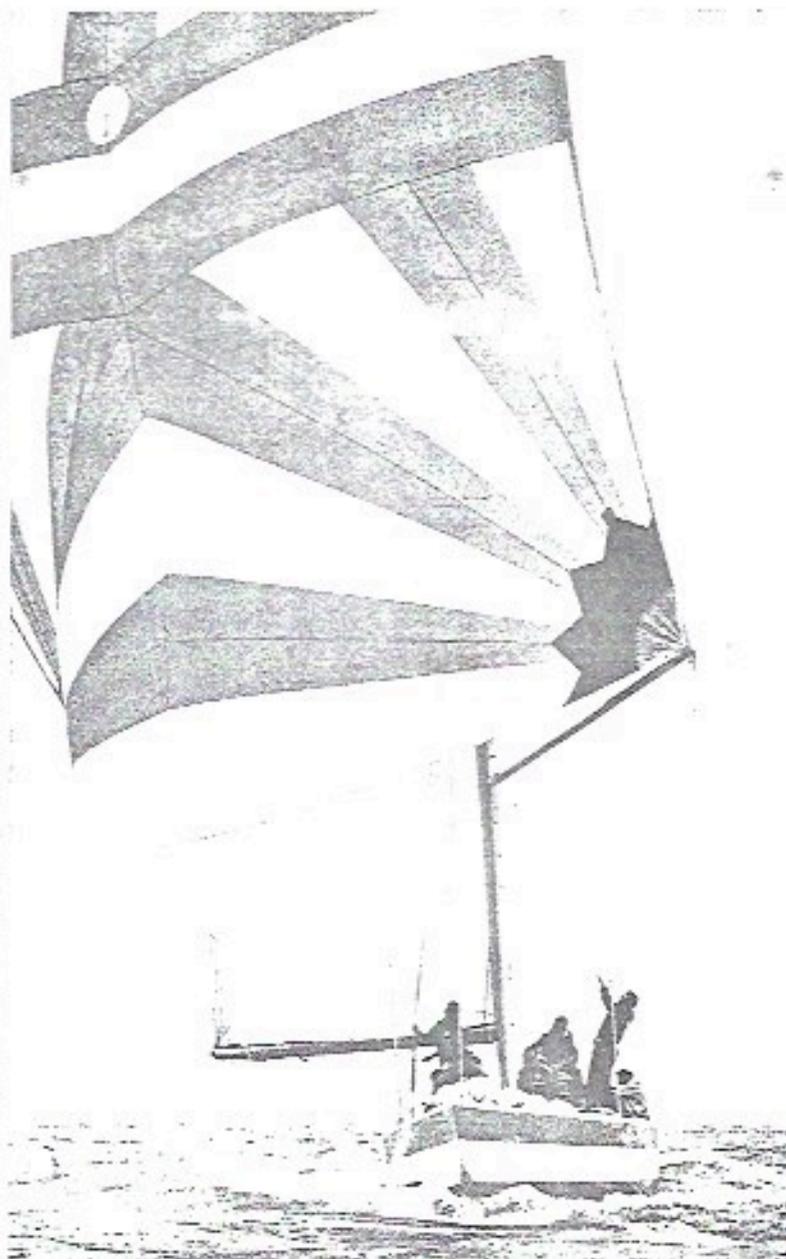


AMERICA CUP

# A LA BARRE DE FRANCE III

## LA DERNIERE MERVEILLE DU BARON BICH

*De nos envoyés spéciaux à Newport  
Daniel Nottet  
et Denis Gliksmann pour les photos*



produire est sensible : je comprends pourquoi les quatre milles et demi d'un bord de près de la Coupe de l'America sont une véritable épreuve athlétique pour le barreur. Un seul recours pour alléger le poids de la barre : mieux domestiquer ces tonnes d'eau que je sens parfaitement courir au long de mon safran, régler la voilure à la perfection, ajuster finement le trimmer qui prolonge la quille.

Le speedomètre est impitoyable : 7,7 nœuds. Sans lui, il est impossible de chiffrer le ralentissement que masque la bonne volonté du bateau à mordre dans les vagues et le vent. La barre plus encore sur tribord, je reviens sur le cap initial. Sept nœuds neuf, huit nœuds. Les absques collées près des instruments rappellent, si besoin est, la vitesse à atteindre quoi qu'il arrive sous peine de n'être pas compétitif : huit nœuds deux par vingt nœuds de vent apparent. Je continue à onduler pour gagner au vent, appliquant à la lettre la technique que m'a apprise Bruno Troublé, certainement le meilleur barreur actuel de 12 Mètres français.

La barre est précise. Il n'est toutefois pas question de la tourner à volonté. Il faut barrer tout en souplesse. La poussée colossale de l'immense voilure qui s'élève à vingt-cinq mètres au-dessus du pont interdit toute manœuvre brutale. La gîte modérée reste stable. Lorsque le vent frappe plus fort, vingt-deux tonnes de plomb résistent, le haut du mât de cinq cents kilos ploie comme celui d'un dériveur et, insensiblement, le speedomètre clignote en rouge les dixièmes de nœuds prévus dès la planche à dessin. Etonnant : rien n'est plus impressionnant que cette grande machine impavide qui broie les milles comme les vagues contre le vent à une violence unique.

### En régates sur France III

Dans les multiples cockpits, l'équipage range les paniers de casse-croûte. Nous arrivons près de Brenton Tower, le pivot des régates de l'America Cup. Ma petite fête à la barre se termine. Celle du baron Bich, de ses bateaux et de ses équipages peut commencer avec cette régates qui sera la soixante-quinzième disputée depuis trois mois, depuis qu'a commencé à Newport (Rhode-Island) l'entraînement de la saison 1979.

Jean-Paul Gateff fait la moue : dans cette brise, le génois de 5,6 onces qui équipait France III pour faire route depuis le port est trop léger. C'est Gateff lui-même qui fabrique les voiles françaises, taillées dans un tissu réalisé spécialement par Ferrari et Gateff pour les 12 Mètres de Marcel Bich : ce tisseur ne travaille que pour équiper France III et ses lievres ! Les hommes d'avant

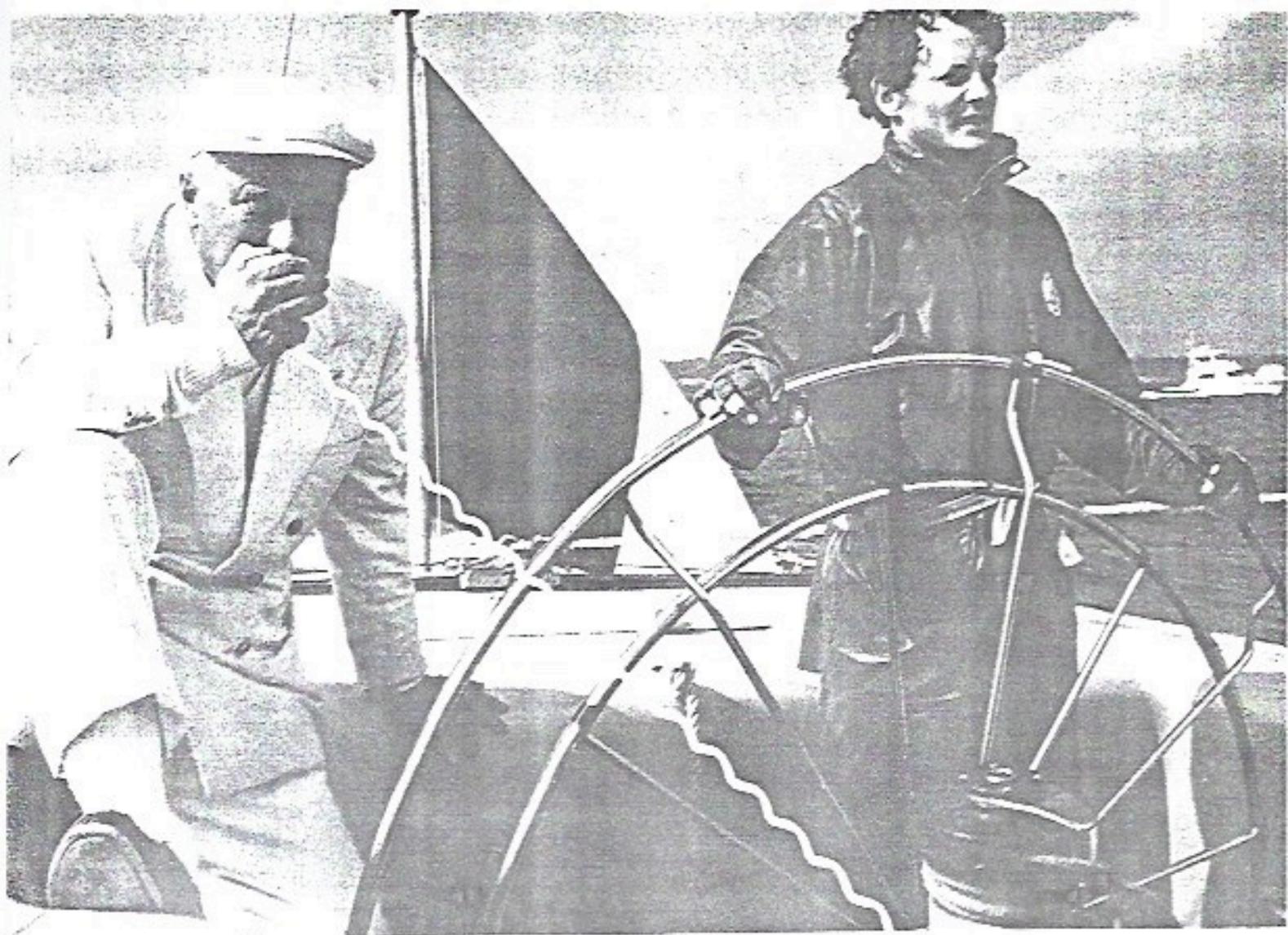
o ! Jamais Marcel Bich, le crayon à bille, du rasoir, du briquet bon marché, tant misé. Il place des millésimes de centimes sur la case bleue. Un 12 M II flambant France III, deux lievres, équipages complets, une loue écrasante. L'enjeu : en face des Américains cette face coupe de l'America bouc depuis 1851 dans la salle ineur du New York Yacht-

uit nœuds. Huit nœuds un. La vitesse monte encore. Les diodes lumineuses du tomètre digital défilent. Huit ls deux. Au près, par vingt le de vent, il est vain d'attendre d'un 12 M II, ou d'aucun au-ateau qui serrerait autant le : nous naviguons à 35 degrés nt réel. Je laisse aller un rien se barre à route, je pese plus ur les rayons chromés aux-je me cramponne fermement tenir les vingt-sept tonnes de e III lancé au près dans la mer le.

trave commence à remonter horizon. Le vent apparent maintenant droit sur l'avant, u s'en faut. Nous affrontons agues sous un angle très ou- Sans ralentissement apparent, mouvements de France III dans r sont ceux d'un rêve. La ca- du bateau français, mieux que d'aucun autre 12 M II, glisse les vagues avec douceur, les ice dans une fluidité et sourde sion d'embruns avec une , une force, des mouvements e n'avais vu jusqu'ici qu'aux s cétacés. L'impression de ance dégage par ce gros ba- st formidable ; rien ne semble air le stopper dans sa course e le vent.

oup d'œil au compas Dan- fixé à mes côtés : le vent re- rogressivement. C'est excel- our tenir en respect notre li- arterhaire du jour. France I, qui r trait à notre vent ! Retour à lure, la tête de la grand-voile ce une moindre pression de la : mon auloffée doit cesser peine de stopper le bateau. Je ur la barre, croche plus dur et rne vers la droite. L'effort à

*de gauche : Marcel Bich au de la VHF donne ses instruc- Marcel Bich à la barre de e III gouverne 27 tonnes et dix tes d'équipage dans la brise, ger, capitaine, mais aussi fir du défi français. Marcel est aussi, et avant tout peut- missionné de la régates sur ces ra d'exception, les 12 M J.I. tre : France III, le fer de du baron Bich, allie la grâce à sance. Splendide...*



## AMERICA CUP

Page précédente : Régate. France III a l'avantage. En trois mois d'entraînements, le bateau tricolore a impressionné par son potentiel.

*suite de la page 59*

s'unissent pour amener sur le pont le génois de 6,5 onces qui tient sans problèmes ses 23 nœuds de vent. Au-dessus de 25 nœuds, il faudrait établir le 9 onces. Et envisager de rester à quai, car même si les 12 MJI actuels s'entraînent à un rythme tel qu'ils peuvent affronter une brise à dématé tous les 12 M d'il y a dix ans, il est bon de connaître les limites du raisonnable sur des bateaux à la puissance folle, où le moindre winch servi par quatre hommes et six vitesses broierait menu le plus solide grément d'admiral.

Dans le cockpit arrière, Marcel Bich resserre d'un geste machinal la ceinture de son caban, plisse le front sous une éternelle casquette de tweed. Pour l'heure, le micro de la VHF pressé contre les lèvres, il donne des instructions au partenaire, bientôt adversaire. France I. Les ordres sont clairs, précis. Nous avons mis le 6,5 onces, France I doit s'équiper de même. Qu'importe si à bord du lièvre le régleur en pense autrement. Puis le baron poursuit, en anglais cette fois : il s'adresse à la puissante vedette de pêche au tout-gros, luxueusement équipée — le canot type de cette côte des Etats-Unis — qui fait office de bateau comité de course. Dorénavant, toutes les communications radio auront lieu en anglais afin de mieux se plonger dans l'ambiance du futur affrontement avec le défendeur américain, en 1980. Le président dicte ses instructions puis, déposant le micro, s'empare de la barre.

Maintenant, le jeu va consister à prendre le meilleur départ. A deux bateaux, qu'importe la seconde où l'on franchit la ligne, il suffit de partir en meilleure position que l'adversaire. Vingt minutes. Ligne mouillée. Quinze minutes. Nanny, le fidèle tender des expéditions précédentes à l'assaut de l'America Cup, part face au vent mouiller la bouée de près, disparaissant vite de notre vue dans la méchante humidité qui densifie la solide brise atlantique. Dix minutes. Le duel classique des 12 MJI, tournoyant comme des chiens prêts à se prendre à la gorge, doit normalement commencer. Pas de ça, fillette ! Bich empigne le micro et apostrophe France I : « *Do no fight for the start, I repeat, do not fight the start.* » Ne disputez pas le départ. Par vingt nœuds de vent, le président de l'AFCA ne veut pas voir endommager ses deux bateaux. Le moindre choc serait létal. Une étrave à bord, c'est la déchirure d'une coquille de noix lestée d'un boulet de canon. C'est aussi peut-être un équipier broyé. Les Américains, se dit-il, ne se battent pas au

### France III

Voici les principales caractéristiques de France III.

Longueur de coque : 20 m

Longueur de flottaison : 15 m

Bau maxi : 3,75 m

Déplacement : 27 t

Lest : 22 t

Grand-voile : 110 m<sup>2</sup>

Génois : 120 m<sup>2</sup>

Spinnaker : 250 à 400 m<sup>2</sup>

Architecte : Johan Valentijn

Chantier : Dufour Aluminium

France III devrait être retouché cet hiver à la lueur des enseignements des trois mois de régates de l'été 1979. Le trimmer en deux parties pesant trois tonnes, incontrôlable même avec un vérin hydraulique, fut rejeté après quelques régates seulement. Un poids équivalent de plomb sera coulé à la place du volet avant du trimmer, le trimmer de bord de fuite, qui sera en bois, étant naturellement conservé. Le safran a été agrandi. Un système auto-videur de cockpit sera réalisé. Les deux barres à roue jumelles ont été remplacées par une simple roue de grand diamètre.

Voici, enfin, l'équipage-type de 1980, tel qu'il pourrait se présenter... à quelques inconnus près : à l'avant, Paul Ayasse ; au pied de mât, Patrice Quesnel ; aux winches et aux drisses, Dominique Surcouf, Robin Fenestre, Olivier Onorato ; embraqueur tribord, Laurent Esquier, embraqueur bâbord, Marc Bonduelle, tous deux pouvant reculer d'un cockpit pour prendre la barre ou assurer la tactique ; régleur de voiles, Jean-Paul Gateff ; navigateur-tactique-bataque, Daniel Saulnier ou Frank Girard ; skipper-tacticien, Jean-Marie Le Guillou ; barreur de près, Marcel Bich ; skipper pour les départs et barreur aux allures portantes, Bruno Troublé.

Normalement, onze hommes équipent France III ; l'adoption l'an prochain du système de navigation Loran, doté d'une précision de cinquante mètres, devrait permettre de réduire l'équipage à dix hommes.

A quelle vitesse marche un 12 MJI à son allure de prédilection, le près ? L'abaque des vitesses de France III l'indique. Elle a été établie avec l'assistance des Américains avant d'être retouchée par l'architecte de France III, Johan Valentijn :

Vitesse du vent en nœuds	9	11	13	14	16	17	18	19	20	21	22
Vitesse de France III en nœuds	5,9	6,5	7,2	7,4	7,7	7,8	8	8,1	8,2	8,3	8,3

### Une journée d'entraînement

Voici le programme-type d'une journée d'entraînement des équipiers de France III, France I, Intrepid.

Lever 6 heures 45. Petit déjeuner (copieux : breakfast à l'américaine) 7 heures 15. Arrivée au wharf 8 heures. Vérification du grément jusqu'à 8 heures 30 (par exemple, les hastaques sont changées tous les trois jours). Préparation du bateau pour la course de 8 heures 30 à 9 heures 30 ; treize voiles sont embarquées, soit une grand-voile, cinq génois, cinq spinnakers, deux trinquettes. Mise à l'eau, départ du quai 9 heures 30. Remorquage vers la zone de départ (située à dix milles du port). Les équipages déjeunent à bord durant le transit. Départ de la régata 11 heures (durée moyenne de la régata de 25 milles : 4 heures). Remorquage pour rentrer au port de 15 à 16 heures 30. Mise à terre, rangement des voiles, réparations (une équipe de trois personnes restant à terre est parée à intervenir pour effectuer toute réparation, aussi longue soit-elle, de jour comme de nuit, et faire naviguer le bateau endommagé le plus vite possible) jusqu'à 18 heures. Les équipes quittent le quai à 18 heures 30. Dîner 19h 15. Quartier libre à 20 heures. La plupart des équipiers vont alors se coucher...

départ par force 5. Il n'empêche : comment apprendre à réussir le meilleur départ à l'importance capitale dans ce type de course, si à l'entraînement on ne s'y essaie pas ?

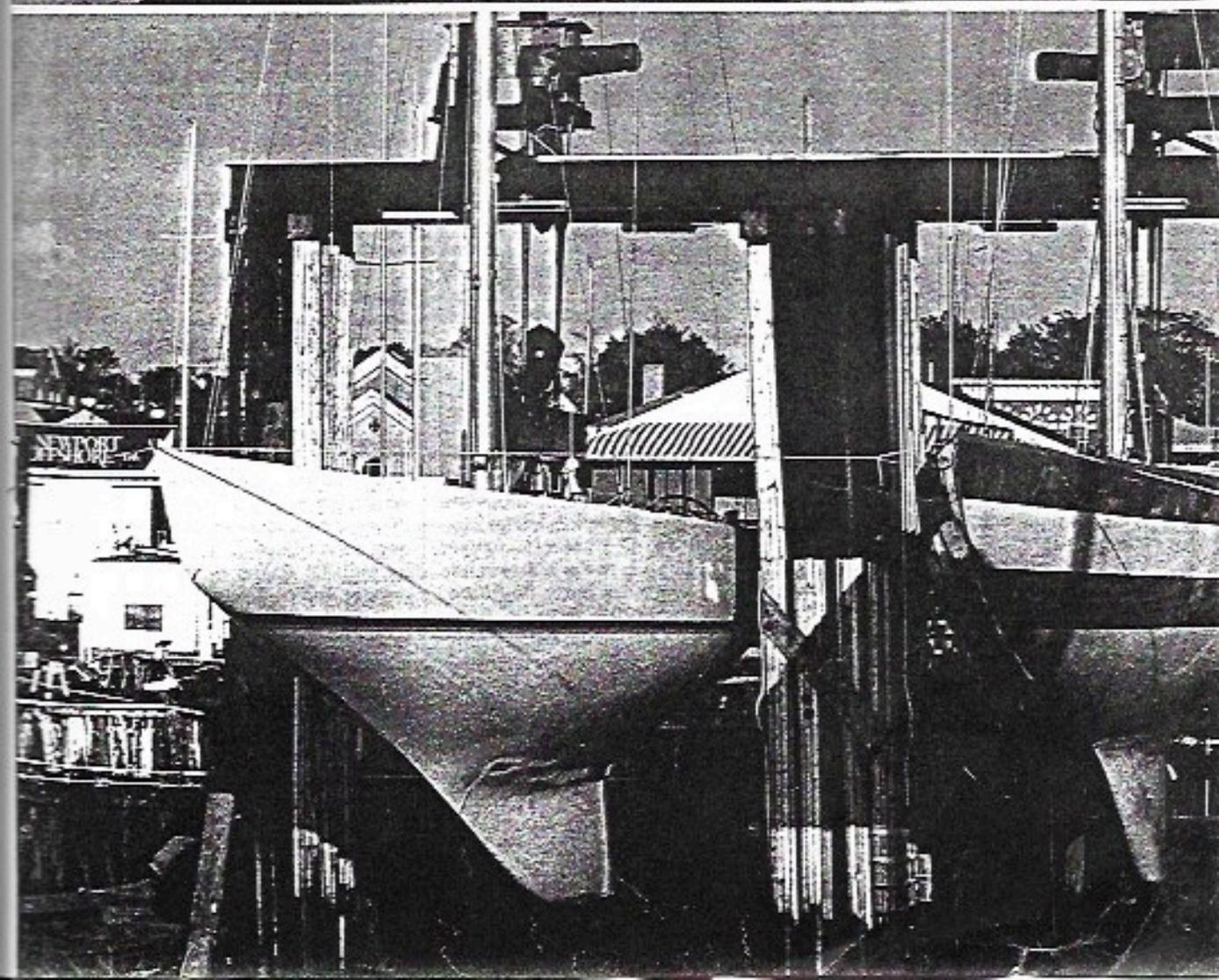
Cinq minutes. Nous sommes au milieu de la ligne, allant, venant, virant, empannant sans trop de souci de l'adversaire. D'ailleurs, **France I**, qui a compris les ordres, croise sous le vent. Nous pourrions être à l'extrémité favorable de la ligne, au bateau jury, ou au contact étroit et au contrôle de l'adversaire : sans maître de manœuvre chronométrant les évolutions, nous partirons au milieu de la ligne dans la seconde du départ, prenant le risque insensé d'être rappelé.

A la bouée sous le vent, à près de cent mètres, **France I** borde avec retard et part au près. Battu, battu comme un chien battu. La fatigue de trois mois d'entraînement intensif se fait sentir. Et aussi le désenchantement de ne pas étaler le grand jeu. Bruno Troublé, aujourd'hui tacticien de **France I**, en sait quelque chose : il y a deux jours, à la barre de **France III**, il a défilé bâbord amures devant le baron Bich tribord. « Ça passait juste ! », confie Troublé. « Je coupais cet impulsif aux haubans ! », fulmine Marcel Bich, Bich qui a le pouvoir, sans même changer de casquette, de mettre à pied son barreur numéro un. D'où la présence de Bruno Troublé aux côtés d'un des skippers de l'équipe, Marc Bonduelle, promu premier barreur à la suite de cet avatar. Qu'on se le dise !

Comment s'étonner dans ces conditions de voir **France I** remplir son contrat sans trop de foi, tenter quelques virements offensifs, histoire de se réchauffer sans doute, car il est clair que le vieux **France I** ne peut remonter son handicap, sauf bévue insensée de l'équipage du plus moderne des 12 M, **France III**.

Comme ligoté à sa roue, Marcel Bich se bat avec son bateau, le vent, la mer. Les pieds solidement campés sur les cale-pieds, il embrasse la barre à pleins bras, l'œil allumé, le teint vif fouetté par la brise marine. Enfoncé jusqu'au cou dans le cockpit de milieu, Paul Ayasse, un tour du monde et quelques bateaux de haute tenue derrière lui, guette le génois. Sans cesse, il indique au barreur le meilleur angle à suivre pour que le génois donne toute sa force. « A courir. A courir. Cinq degrés. Comme ça. A courir. » L'art de barrer un 12 M en intégrant simultanément la voilure, le vent, les vagues, le cap et la vitesse n'est pas simple.

*Ci-contre : Durant un départ la manœuvre requiert énergie, concentration et souplesse. Intrepid, le lièvre, et France III sous leurs portiques faits sur mesure.*

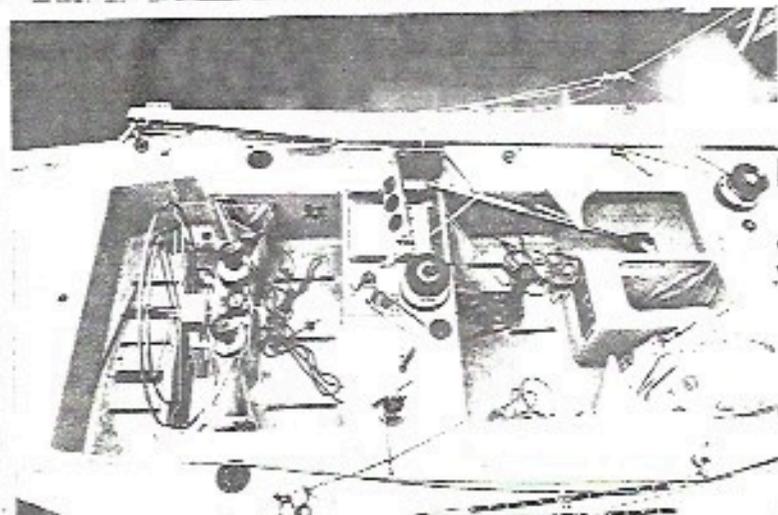




Nous remontons bon train les vagues qui sortent de la brume, contrôlant toujours France I. Laurent Esquier, qui surveille France I depuis le cockpit du hastaqueur, dicte la tactique, lance les virerments de bord. Devant le barreur, à gauche, Daniel Saulnier assure la navigation. Tout à l'heure, nous tomberons droit sur l'immense ouée orange aux couleurs de AFCA.

« A courir. A courir. Cinq degrés. » Nous ne respectons pas les indications de l'abaque. Il est difficile de lancer le beau 12 M à sa bonne vitesse dans la mer irrégulière. D'un geste, Laurent Esquier modifie l'angulation du trimmer. Gateff file un soupçon de grand-voile pour mieux traverser les vagues. Puis je l'aide à mouliner au winch six vitesses pour reprendre quelques centimètres d'écoute, tous muscles sollicités au maximum. De quelques gestes précis, Jean-Paul Gateff ouvre fugacement les robinets du tableau de bord de l'hydraulique, modifiant de deux degrés les efforts de plusieurs tonnes qui s'exercent sur le pataras, la sème, le hale-bas.

Le barreur se bat toujours. Plus ramponné que jamais à sa barre. Le poids du bateau pas encore parfaitement équilibré commence à peser sur le président. Il se jette de toute son énergie sur la roue pour ravacher cette monture qui refuse de s'accorder à son désir. Ses yeux



bleu lavande ne sont plus que deux taches liquides perdues dans le visage rougi par l'effort. A le voir déployer cette énergie pour rester le barreur qu'il veut être, je comprends comment depuis soixante-six ans Marcel Bich a pu plier les choses et les hommes à sa volonté. Un lutteur, qui refuse d'être vaincu, de voir que d'autres peuvent harer aussi bien, mieux, plus longtemps, mais qui, grâce à cette occultation, a connu ses plus grands triomphes sur les champs de bataille du capital.

Lorsque nous passons la marque au vent, France III a peu gagné sur France I en dépit des avantages technique et tactique qu'il possédait. Le vent est toujours régulier à

vingt nœuds. Nous abattons au grand large. Au spi ? Au spi !

Le spi de 1,2 once est envoyé. Une hésitation, le spi s'arrête une seconde contre la barre de flèche, puis monte sous la traction conjuguée des « singes », les hommes d'avant, qui établissent le tangon. A mouliner aux winches la retenue, l'écoute : les 300 mètres carrés du spi se tendent en travers du vent, emportant brutalement France III sur les vagues.

Le génois est abattu. Laurent Esquier, le barreur des allures portantes, a remplacé Marcel Bich à la barre. Et il a du travail ! En dépit de la précision du gouvernail, il ne suffit pas seulement de contrer les vingt-sept tonnes qui dévalent les

1. Marc Bonduelle à la barre de France III. Plus que sur tout autre voilier l'exercice de la barre est une science autant qu'un art.

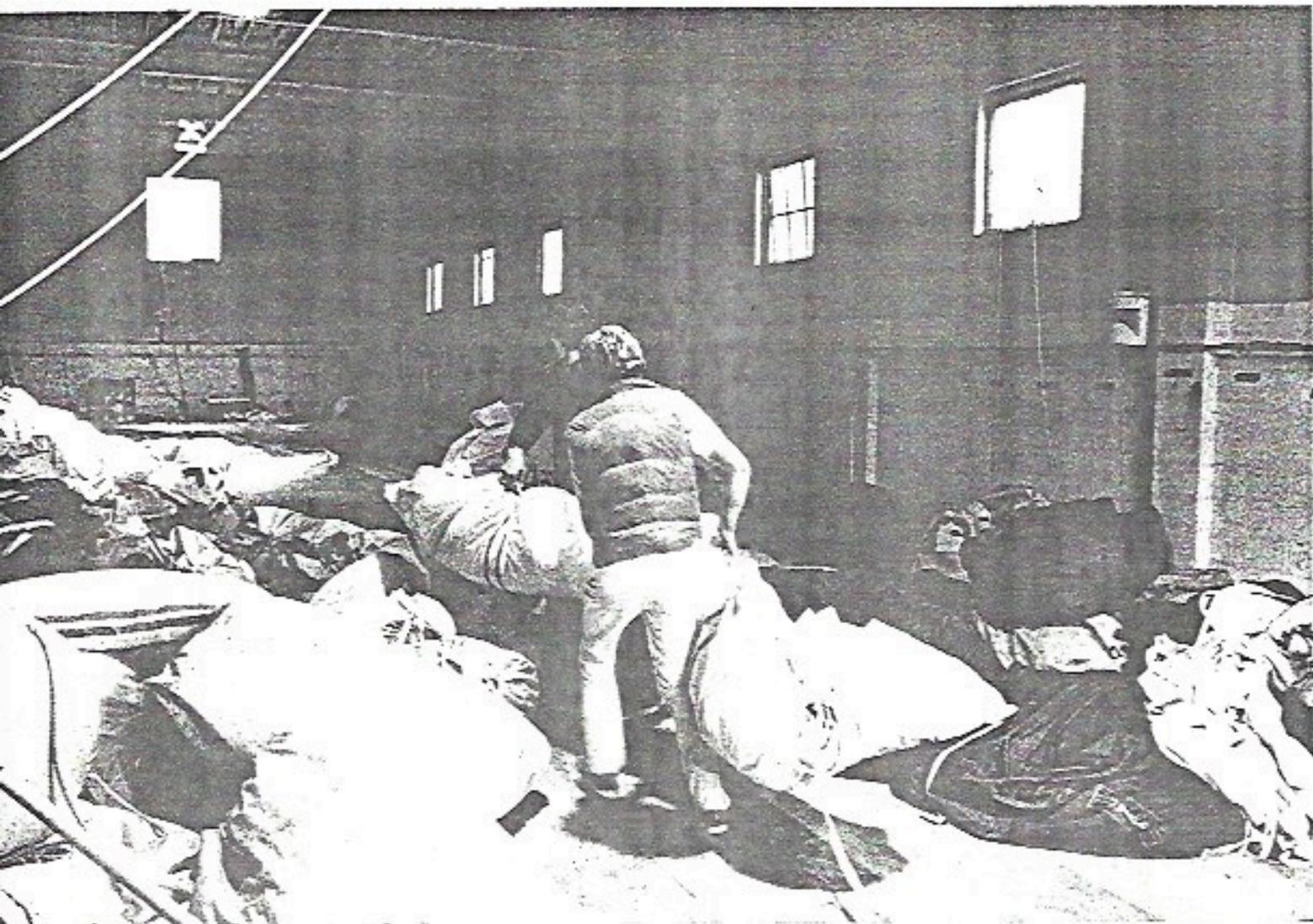
2. Les deux cockpits de France III. La barre à roue se double de contrôle du trimmer.

3. Dans la voilerie : la caverne d'Al Baba. Des hectares de voiles...

vagues, il faut aussi anticiper, mettre de la barre, guetter la réponse, précéder l'excès de correction et le travail surnois de la houle sur le carène bossue pour conserver le M sur son rail en évitant soigneusement les périlleux départs contre ou au lof.

Je regarde le speedomètre douze nœuds ! C'est beaucoup, peu à la fois, puisque la nouvelle génération de bateaux à rating fixe dépasse cette vitesse. Le vrai, c'est que, sur un 12 M, il faut déplacer à portant la quille démesurée qui permet des performances fabuleuses au près, payer ici ce qui se gagne là ; et ne jamais oublier que sur un parcours triangulaire, aucun autre bateau ne peut soutenir la comparaison avec ces engins d'exception.

L'impression de vitesse est saisissante. Non. Plutôt que vitesse, préfère : menace. A l'avant, la vague d'étrave est gonflée jusqu'au pont, qu'elle promet de balayer. L'arrière, le sillage se lève haut au-dessus du long tableau arrière. Même si le poids de l'équipage paraît négligeable, nous nous reculons.



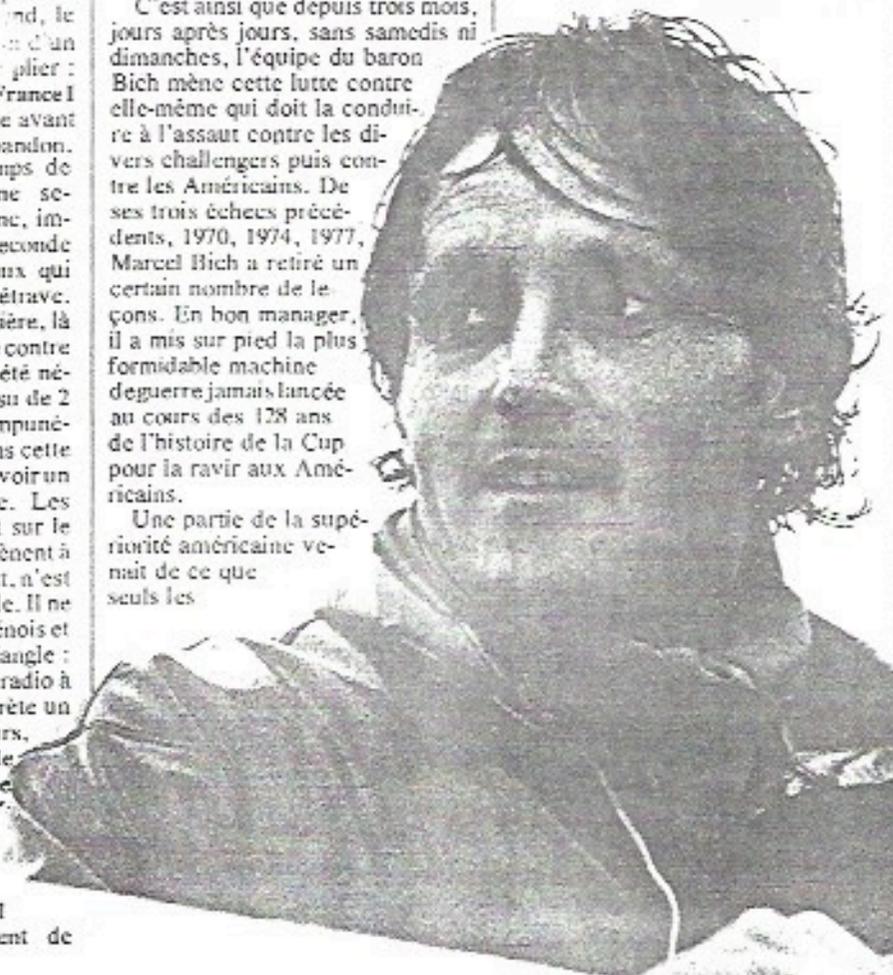
arrière, France I a viré la bouée  
tour. Le spi ne monte pas im-  
matement et lorsque le vent, le  
on n'est assuré vic... d'un  
rou... l'é... plier :  
de tang... plus de spi, France I  
un peu sous grand-voile avant  
noncer par radio son abandon.  
ous n'avons pas le temps de  
menter l'incident : une se-  
e, notre spi est là, blanc, im-  
lé, portant beau, une seconde  
n'est plus que lambeaux qui  
ent follement devant l'étrave.  
ssu a côté près de la tête, là  
ut à l'heure il avait porté contre  
re de flèche. Il aurait été né-  
aire d'avoir le spi en tissu de 2  
s : on n'entraîne pas impuné-  
un tel déplacement dans cette  
it à cette vitesse sauf à avoir un  
image à toute épreuve. Les  
mes d'avant bondissent sur le  
crochent le nylon, ramènent à  
le spi qui, heureusement, n'est  
venu lincol de la quille. Il ne  
plus qu'à renvoyer le génois et  
ner au petit trot le triangle :  
el Bich commande par radio à  
ce I de poursuivre, décrète un  
ourcissement du parcours,  
anne au bateau comité de  
dre les temps à la bouée.  
le vent, où aura lieu  
vée. Victoire morale  
rance III, qui a pris  
mps à France I  
au long de la régata, tel  
le verdict du président de  
CA.

### Une machine de guerre

C'est ainsi que depuis trois mois, jours après jours, sans samedis ni dimanches, l'équipe du baron Bich mène cette lutte contre elle-même qui doit la conduire à l'assaut contre les divers challengers puis contre les Américains. De ses trois échecs précédents, 1970, 1974, 1977, Marcel Bich a retiré un certain nombre de leçons. En bon manager, il a mis sur pied la plus formidable machine de guerre jamais lancée au cours des 128 ans de l'histoire de la Cup pour la ravir aux Américains.

Une partie de la supériorité américaine venait de ce que seuls les

Jean-Paul Gateff, l'homme des voiles à bord de France III.



défenders s'entraînaient dans les eaux de la course ? Qu'à cela ne tienne, l'entraînement français pour le quatrième défi a lieu à Newport même. L'affrontement entre les meilleurs 12 M du monde contribuait à forger le vainqueur ? Eh bien ! Marcel Bich rachète le plus beau fleuron américain, Intrepid, pour l'opposer à ses France. Les barreaux US sont supérieurs aux autres dans cette spécialité ? Qu'importe, dès lors que Bill Ficker, Lowell North, Gerry Driscoll et l'irremplaçable John Marshall, viendront à l'invitation du baron affronter les barreaux français — et, en l'occurrence, s'avérer à leur portée. Stephens est le maître de l'architecture du 12 M ? Bich tire de l'ombre Johan Valentijn, un Hollandais qui a usé ses manchettes dans le bureau du maître new-yorkais, puis en Australie, et qui lui dessine un bateau splendide, France III. Les chantiers des States sont experts dans la réalisation des coques sophistiquées au haut rapport de lest ? On ne leur abandonnera pas ce monopole. Une unité de construction de bateaux en aluminium, Dufour Aluminium, est créée de toutes pièces à Saint-Jean-d'Angély; son premier essai sera France III, à la coque d'une perfection telle qu'elle nécessitera moins d'enduit

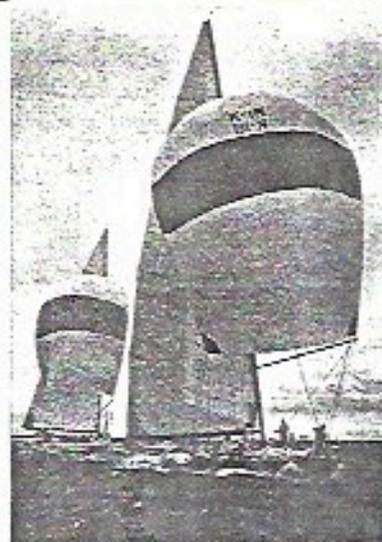
L'opposition

ce III devra l'an prochain bat-  
trois autres challengers avant  
monter, dans le meilleur des  
e défendre américain. Qui se-  
ses adversaires ?

alie : battu en Angleterre au  
t championnat des 12 M de  
ton, Gretel a renoncé à dispu-  
s sélections australiennes à  
alia modifié par son architecte  
excent pour le compte d'Alan  
Il est encore trop tôt pour  
er le potentiel d'Australia  
ces travaux ; Noël Robbins  
it être à la barre.

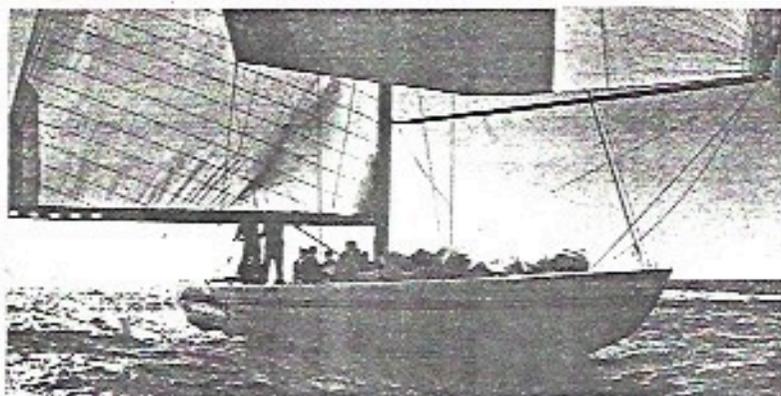
terre : les premières régates  
ionheart ont révélé un 12 M  
itement compétitif, informant  
premiers commentaires suscités  
es caractéristiques. Son point  
est le petit temps. Mais Lion-  
n'a pas encore fait ses preuves  
le clapot et la mer formée. En-  
e yachting britannique boude  
challenge qui apparaît comme  
re trop personnelle du bar-  
orchestre John Oakeley.

2 : en triomphant cet été au  
pionnat du monde des 6 M J1.  
Peterson a fait taire les voix de  
tracteurs et regagné son poste  
arre de Sverige, dont l'étrave a  
finée, et qui essaie, sans suc-



cés jusqu'ici, des mâts Proctor. De  
toute façon, le barreur suédois nu-  
méro un ne mène plus le challenge.  
Etats-Unis : rien moins que trois  
groupes différents vont lutter pour  
garder la Cup du bon côté de  
l'Atlantique.

Ted Turner reprend du service sur  
Courageous avec son équipage  
éprouvé de 1977. Suivant l'exemple  
de France III, Courageous a été al-  
lé à aux extrémités, en particulier à  
l'arrière, par l'adoption d'un ta-  
bleau inversé rasant. Ted « la

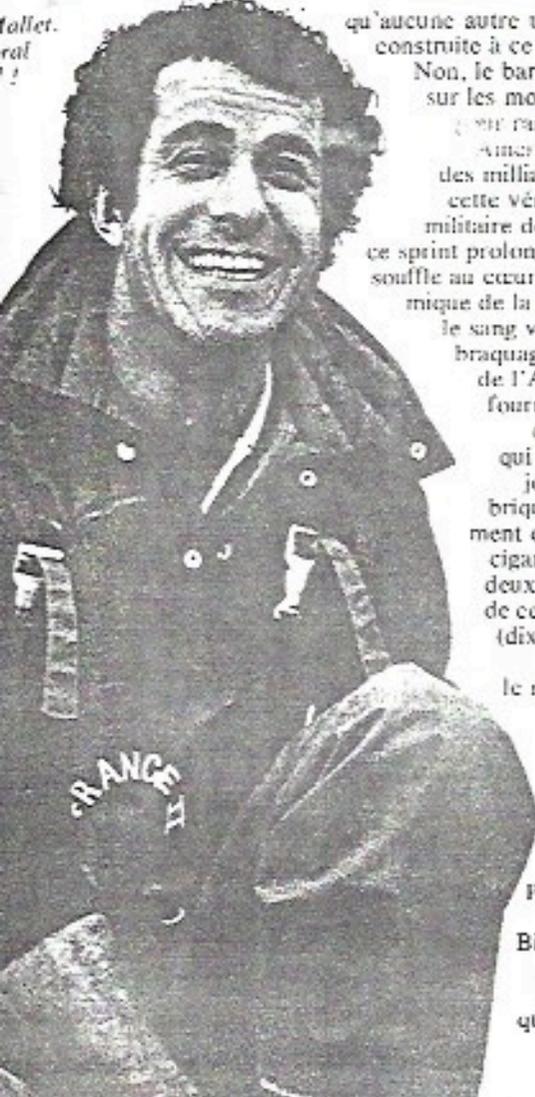


grande gueule » compte s'entraîner  
peu mais bien. Pour gagner,  
soyez-en certain.

Dennis Conner est le barreur retenu  
par le syndicat qui manageait En-  
terprise. Pour 1980, Enterprise est à  
nouveau sur les rangs en concu-  
rence avec le dernier plan de Ste-  
phens, Freedom. Bateau court, pe-  
tit, léger, très voilé. Freedom offre  
une silhouette basse assez particu-  
lière, l'architecte ayant accepté une  
pénalité de franc-bord pour réduire  
le fardage de la coque. Dans cette  
configuration, Freedom embarque  
beaucoup d'eau au près dans la  
brise : il pourrait être modifié. Quo-  
i qu'il en soit, Dennis Conner choi-  
sira le meilleur de ces deux bateaux  
pour les sélections américaines.

Ci-dessus : Sverige.  
A gauche : Lionheart.

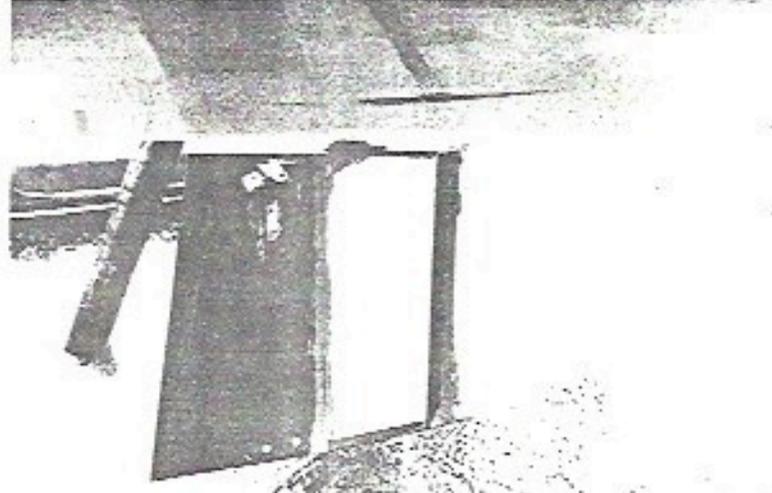
Dernier candidat à la défense, Inde-  
pendance, qui a été loué par le fils du  
propriétaire d'Ondine, Russel  
Long. Ce garçon de vingt ans pos-  
sède une carte un peu mince, en  
l'occurrence de barreur de 470.  
Devant le déploiement des challeng-  
es, les voiliers américains Hood et  
North ont conclu une trêve. Leurs  
voiles seront à bord de chaque de  
fender, qu'ils assisteront sans ré-  
serve et sans parti pris. Aux defen-  
ders de choisir chez les deux ju-  
meaux ennemis le meilleur pour  
vaincre. Le matériel retenu sera de  
qualité... [1]



qu'aucune autre unité comparable  
construite à ce jour.

Non, le baron n'a pas lésiné  
sur les moyens nécessaires  
pour ramener en France  
America Cup. Il fallait  
des milliards pour monter  
cette véritable campagne  
militaire de longue haleine,  
ce sprint prolongé où le moindre  
souffle au cœur est fatal. Le co-  
mique de la situation est que  
le sang vital en vue de ce  
braquage, de ce hold-up  
de l'America Cup, est  
fourni par les Améri-  
cains eux mêmes  
qui achètent chaque  
jour un million de  
briquets Bic qui allu-  
ment deux milliards de  
cigarettes, ou encore  
deux millions et demi  
de ces petites pointes  
(dix millions dans le  
monde dans  
le même temps) qui  
courent, qui  
courent...  
écrivait  
quotidiennement  
quatre  
millions de  
kilomètres.

Pourtant, officiel-  
lement, Marcel  
Bich est retiré des  
affaires depuis  
juin 1979 ; si de  
quatre à sept heu-



res du matin il correspond par télé-  
phone avec la France, c'est sans  
doute en tant que conseiller.

Dans la très jolie ville de  
Newport, à deux cents kilomètres  
au nord est de New York, le prési-  
dent de l'AFCA dirige le défi depuis  
une « mansion », une de ces vastes  
maisons du XIX<sup>e</sup> siècle qui font de  
l'Etat de Rhode Island, l'Etat de  
l'océan, le plus délicieux tableau  
réminiscent des colons fondateurs  
des premiers comptoirs nord améri-  
cains. C'est là que, les soirs de cé-  
rémonie, père nourricier, il reçoit sa  
nombreuse troupe, ses deux équi-  
pages, les hommes des vedettes  
d'assistance, régaland les convives  
des homards géants qui font la répu-  
tation de cette côte, abreuvant l'as-

sistance de champagne Moët et  
Chandon importé par caisses entiè-  
res. Les équipiers sont logés dans  
une autre mansion, une immense  
villa. L'an prochain, ils seront « au  
vert » dans une ferme où le baron  
fait construire, pour leur distrac-  
tion, court de tennis et piscine.

Sur les jetées de bois des quais de  
Newport, le camp de base des  
Français fait l'admiration des Amé-  
ricains. Des leur retour à terre, les  
12 M sont élingués sous un portique  
double construit à l'initiative du  
président de l'AFCA : les Améri-  
cains n'ont pas cette facilité. Un  
vaste hangar pour la voilerie, un  
magasin atelier parfaitement équipé  
pour effectuer toute réparation né-  
cessaire à bord, sont les menus ja-



### Le challenge 1980

Comment sont conduites les sélections qui amènent face à face le meilleur des challengers et le défendeur ?

A partir du 5 août 1980, un round robin, un tournoi circulaire, opposera les challengers tour à tour et deux à deux. Leurs victoires seront comptabilisées et un premier classement effectué pour décider des demi-finales. Le premier du classement y affrontera le quatrième, et le second sera opposé au troisième du round robin. Les vainqueurs de ces demi-finales se rencontreront dans une finale attribuée au premier à remporter quatre manches.

Quelques jours de repos, pendant que les Américains mèneront leurs propres éliminatoires pour désigner le défendeur et, le 16 septembre, ce sera la première régata de l'America Cup 1980 ! La victoire ira au premier des deux bateaux à remporter quatre régates. □

1. Bruno Troublé (à droite) assure la tactique pour Marc Bonduelle à la barre.

2. Soixante-quatorzième départ...

3. France III, Marcel Bich (en costume clair). La classe internationale et la tradition : des 12 M, des chefs d'affaires maîtres de barre.

ses performances de l'été, au tricolore a remporté plus d'unité des cinquante-cinq ré-vingt-cinq milles — pour un près de 1 400 milles — qu'il tées contre Intrepid, le vain-1967 et 1970, celui dont Bich dit : « Les Américains une erreur en me le ven- La qualité du tissu à voile est maintenant honorable. L'an prochain les dernières sions dans la coupe des devraient normalement être es.

ne avarie immobilise le liè-1970 ce fut le cas à une se-1970 la fin des entraînements - par vingt sept nœuds de a rupture d'un hauban de : flèche haute a brise comme : mât d'Intrepid, et France I l du service. Ainsi France III jamais été à court de pait-1970 logistique parfaite, tactique 1970 exation imparable, la ma-1970 le guerre du président son-1970 à la perfection selon son a'une note au tableau d'affi-1970 rappelle : méthode, préci-1970 discipline, les trois mots clés 1970 aussite industrielle.

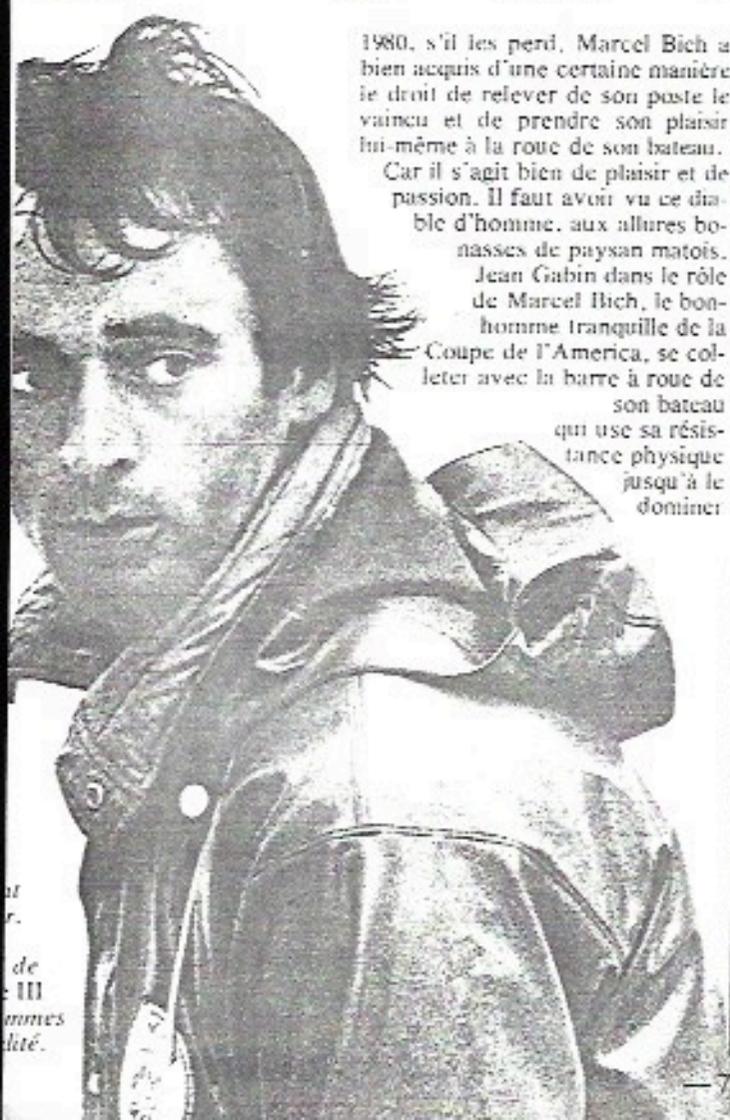
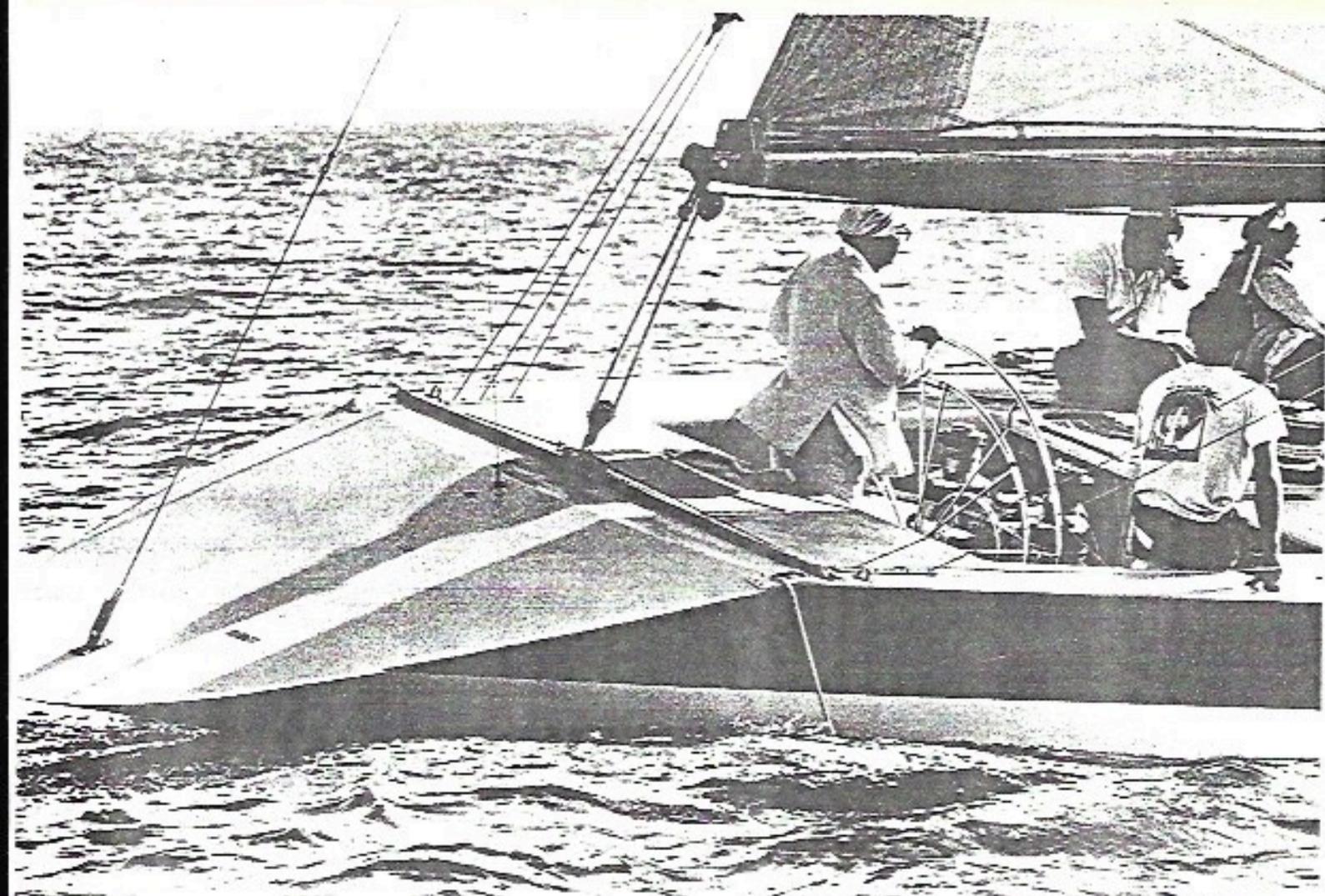
plaine s'applique, bien en-1970 aux hommes. Parce qu'un 1970 ge à la Coupe de l'America, 1970 ne organisation, un bateau, 1970 ssi des hommes. Il en est de 1970 qualité dans l'équipe ras-1970 : dans l'ombre du baron, 1970 t, leur inspiration, leurs

connaissances, leur expérience de la voile, trouvent le cours de s'exprimer. Lorsque l'enthousiasme les emporte, ces garçons savent manœuvrer vite et bien. La vie, cependant, n'est pas toujours facile à ces expatriés, maronnés à Newport en célibataires, coupés de leurs familles, assujettis à un horaire strict où les jours tout entier consacrés à la navigation se succèdent sans relâche, les laissant saoulés de courses en triangle comme des passereaux ivres de cerises. L'an prochain, une maison louée près de Newport par le président de l'AFCA accueillera leur famille durant les deux mois de compétitions.

A la barre de France III, Bruno Troublé — Bich, souriant et impénétrable, ne l'appelle pas autrement que Troublé, prononcer Trobeul, ce qui signifie ennui, difficulté, en anglais —, Bruno Troublé a remporté cet été dix-sept des vingt-cinq départs d'entraînement disputés. Son passé de régatier international lui donne un poids rare dans ce cercle où les Français spécialisés dans le 12 M JI sont plutôt rares, ce qui est normal vu la rareté de ces unités.

Le plus expérimenté à la barre d'un 12 M JI ? Mais c'est Marcel Bich lui-même, qui barre des 12 M depuis 1970 ! A ce titre, nul doute que son désir latent de barrer France III l'an prochain ne soit légitime. Après tout, quel que soit le barreur français qui dispute les premières régates de l'America Cup





1980, s'il les perd, Marcel Bich a bien acquis d'une certaine manière le droit de relever de son poste le vaincu et de prendre son plaisir lui-même à la roue de son bateau.

Car il s'agit bien de plaisir et de passion. Il faut avoir vu ce diable d'homme, aux allures bonasses de paysan matois.

Jean Gabin dans le rôle de Marcel Bich, le bonhomme tranquille de la Coupe de l'America, se colteler avec la barre à roue de son bateau qui use sa résistance physique jusqu'à le dominer

### La préparation française en 1980

Les équipes de Marcel Bich s'entraîneront aussi durement en 1980 qu'en 1979. Au printemps, les deux équipages français s'entraîneront en Californie durant trois semaines afin de préparer la Congressional Cup — qui oppose deux à deux des Peterson 42 — et la Coupe de l'America. **France III** et **Intrepid** seront rendus opérationnels en avril. Dès le mois de mai, les Français retrouveront leur bord... qu'ils ne quitteront qu'au 27 septembre, dans le meilleur des cas, avec la dernière régata de la Coupe de l'America !

dans la brise pour comprendre la noblesse de cette furia qui l'anime. A ces instants, l'homme d'affaires qui joue des ressorts humains pour asseoir son empire s'efface derrière un barreur en proie à la lutte pour imposer sa volonté à un bateau, au vent, aux vagues, à l'adversaire...

Semblable en ces instants à tous les barreaux, vous, moi, en qui sommeille un mégalomane... de domination et de triomphe.

Autre barreur polémique, Marc Donzéville, s'est vu récemment « retirer son permis de conduire », c'est lui qui a pris la barre de **France III**. Est-ce la seule manière d'opposer ces deux personnalités pour que jaillisse une étincelle plus forte, afin que le meilleur fouetté dans son orgueil devienne réellement, et souverain et indiscutable ?

Ce qui fait trois barreaux pour un bateau. Plus un joker, le Nantais Jean-Marie Le Guillou, dont il est notoire que s'il ne s'entend pas avec Troublé il a su, au prix d'affrontements célèbres, disputer la tête de grandes régates aux meilleurs barreaux. En l'appelant le dernier jour au camp d'entraînement, Marcel Bich a incontestablement bouleversé la sérénité de la colonie française. Qui barrera l'an prochain ? Les plus anonymes des équipiers aimeraient le savoir. Ceux qui prennent à cœur l'entreprise à laquelle ils participent, craignent de se voir retirer le rêve de cette victoire historique qui est à portée et qui les motive encore.

Jamais challenge n'a eu autant de chances d'aboutir. Mais, mais, qui barrera **France III** l'an prochain ? De la (bonne) réponse à cette seule question dépend pour le plus clair le succès de l'entreprise. □