

Y. Roussel-Rouard, à la barre de France III et du défi français

## ② TROIS BRETONS DU « COMMANDO » FRANCE III

MIAMI (février). — D'un côté **Indian Creek**, un bras de mer ou les marinas se succèdent. De l'autre, l'Atlantique, une plage de sable blanc qui se prolonge à l'infini.

Au centre, **Collins Avenue**, l'interminable artère (une dizaine de kilomètres) de la lagune de Miami-Beach. L'environnement est somptueux : résidence, hôtels, piscines, courts de tennis, jeux d'eau, fleurs, palmiers. Les larges trottoirs sont déserts. La population, presque uniquement composée de retraités ne se déplace qu'en voitures... aussi luxueuses que l'environnement. C'est

C'est un peu une vie de « commando » que mène l'équipage de « France III » et, la campagne américaine du « commando » n'est, en effet, pas toujours une partie de plaisir. Tous ont été volontaires avec pour seul objectif : s'entraîner, en attendant la première escarmouche, les éliminatoires. Tous présents aux U.S.A. depuis plus d'un an, ils ne connaissent que superficiellement la vie américaine et vivent en circuit fermé par manque de contacts avec l'extérieur. D'une part à cause de la langue et aussi d'un manque de moyen de locomotion, le centre de Miami, les clubs où ils pourraient rencontrer d'autres jeunes sont à une quinzaine de kilomètres...

### J. Caraës : « Qu'il est loin l'Aber Wrach'... »

« Tu sais, au moment de Noël, il y en a quelques-uns qui étaient sur le point de craquer », m'a confié Christian Bachelier, le manager de l'équipage. « Nous avons fait un arbre de Noël, distribué des cadeaux, nos deux culsots français avaient fait merveille. Il y avait de nouveaux films pour le magnétoscope, mais le cœur n'y était pas, la plupart n'ont pas attendu minuit... »

C'est ce que ressentit Jacques Caraës, surnommé « Breiz » par le reste de l'équipage, inutile de dire pourquoi. Il parle comme dans un rêve de Lannilis d'où il est originaire, de l'Aber Wrach où il tira ses premiers bords. Et, comme pour s'excuser, précise « J'ai un grand esprit de famille, les copains me charient parce que je parle toujours de chez moi ».

Détaché par le bataillon de Joinville, le Finistérien possède une grande expérience de la course au large acquise dans les courses du R.O.R.C., il participe entre autres au terrible « Fastnet » 1979. Grâce à ses qualités athlétiques il officie en tant qu'équipier d'avant sur « France III ». Une tâche qui requiert rapidité, souffle, réflexe et qui devient virtuosité lors des empannages du spinnaker.

l'archétype de certains feuilletons américains. L'ennui se dégage, il manque de la vie, du dynamisme. 5 600 Collins Avenue, au rez-de-chaussée d'un hôtel couleur framboise, les locaux mis à la disposition de l'équipage du « Défi français pour la Coupe Amérique » par le généreux Steve Muss. Là, ils ne sont plus de simples numéros affectés à des tâches bien précises quand ils s'entraînent sur « France III ». Ils redeviennent eux-mêmes, des jeunes gens d'une vingtaine d'années pour qui l'éloignement de leur famille, des copains, des habitudes, est parfois pesant.



Eric Desvaux, de Saint-Jacut, à la barre du tender

### E. Desvaux : « Mouliner mouliner sans cesse... »

Ayant connu l'ancien équipage de « France III », Caraës estime que le nouveau est plus homogène. « L'ambiance générale est plutôt bonne et il n'y a vraiment pas de problème à ce niveau. Par contre, nous passons beaucoup de temps en préparation, réparation et entretien, à la longue c'est frustrant ». Ce sentiment de frustration, Eric Desvaux, dont les racines sont à Saint-Jacut-de-la-Mer, l'a également connu pour des raisons différentes. Intégré dans l'équipage par le biais du Bataillon de Joinville, il fut affecté au poste de « wincher », avec pour rôle de mouliner, mouliner sans cesse sur ces gros treuils destinés à border les écoutes. « Je n'étais pas emballé, c'est une fonction qui ne demande que du muscle... ». Eric Desvaux, dit « Pingouin » a aussitôt saisi l'opportunité qui lui était offerte de devenir le pilote du « tender ». Le bateau d'assistance qui remorque vers le large ou vers le port « France III » quand il n'est pas sous voile. Une tâche délicate compte tenu des 30 tonnes du 12 mètres. « Bien sûr, il me manque parfois de naviguer, mais j'en apprend tous les jours car je suis également chargé du matelotage sur « France III », relaire des épissures, les drisses, les bastingues, les écoutes. Rien ne

dolt laisser à désirer, ce serait catastrophique. Après la « coupe », j'aimerais devenir « préparateur » sur des multicoques... ».

### Ph. Pêché : « La meilleure voile possible »

Tandis que l'équipage accumule entraînement sur entraînement au large de Miami, le troisième Breton du Défi français, le Lorientais Philippe Pêché, accroît ses connaissances en matière de voile. Sa présence sur le 12 mètres n'est pas indispensable. La semaine passée, il se trouvait à Nassau aux Bahamas où il participait aux sélections pour la « Champagne Mumm Admiral's Cup » à bord du bateau américain « Thunderbolt ».

Le Lorientais a débuté sa « campagne américaine » depuis 1979, il a en effet la charge de réaliser les futures voiles de « France III ». Pour ce faire il a commencé son apprentissage chez « North » à San Diego, l'a poursuivi en Italie près de Gênes, puis a passé tout l'hiver dans le Connecticut à calculer et dessiner les voiles sur ordinateur avant de se rendre au Canada, à Toronto, où elles seront coupées et réalisées avec du tissu français.

Une lourde responsabilité pour le petit Lorientais, la voile d'un 12 mètres étant un élément capital. Et, compte tenu du peu de moyens financiers dont dispose le Défi, avant chaque régate, Bruno Troublé qui sera le barreur de « France III », n'aura le choix qu'entre trois grands voiles, contre près de 200 pour les américains et près d'une cinquantaine pour les Britanniques...

L'équipage qui n'ignore aucune des difficultés financières du « défi », n'en conserve pas moins le moral, même si parfois perce une certaine lassitude due à l'éloignement, la routine. Le prochain retour à Newport, assorti auparavant d'une « permission » d'une quinzaine de jours, le stimule. Dès le début mai, sous les ordres de Bruno Troublé, ce sera la phase décisive du « Défi », à l'image de la France...



Équilibriste ? Non, équipier d'avant en bagarre avec le tangon (Photos M. PIQUEMAL)

Michel PIERRE

## COUPE DE L'AMERICA

### « Canada 1 » : l'heure de vérité

NEWPORT. — Dans l'après-midi de jeudi, sur le plan d'eau de Newport, les Canadiens de « Canada 1 » et les Australiens de « Challenge 12 » ont livré un dernier assaut pour tenter de concrétiser près de trois ans d'efforts et accéder aux demi-finales de la Coupe de l'America 1983. Il sera midi, ce jour, à Paris, lorsque pour l'un des deux adversaires il sera trop tard pour pleurer.

On l'a vu avec une acuité toute particulière, ces derniers jours, rien n'est jamais joué. Tout pronostic est impossible. Ainsi mardi, dans la sixième course, « Canada » a déjà sauvé une fois la mise en battant « Australia 2 » par forfait (voir notre encadré). En effet, chaque victoire donne un point, une défaite zéro. Mardi, à l'issue de la seizième course du Round Robin C, dont la dernière partie se courut sur des demi-parcours de 2,5 milles, le classement était le suivant: « Australia 2 », 17,8 points; « Victory 83 », 12,4 points; « Azzurra », 11,2 points; « Canada 1 », 10,7 points; « Challenge 12 », 9,6 points.

Dans la dix-septième course, « Victory 83 » battait « Canada » de 2'15". Terry McLaughlin gagnait le départ de 39" aux dépens de Phil Crebbin. Mais, avec cinq noeuds de vent réel, « Canada 1 » n'était pas au mieux, et « Victory 83 » menait de 13" à la première bouée pour gagner avec 2'15" d'avance. Le Canadien s'affirme bien comme le meilleur barreur de départ, ce qui reste par contre la plus grande faiblesse des Anglais.

Mauro Pelaschier, le barreur italien, progresse par contre sans cesse dans cet art difficile du départ, et arrivait à prendre un léger avantage sur John Savage, le barreur de « Challenge 12 ». « Azzurra » allait alors marquer le point décisif de sa campagne en gagnant sa place en demi-finale. Brillant en tactique, sans avoir un trop net avantage de vitesse, « Azzurra » gardait la tête, bataillant avec superbe. Les Australiens, qui avaient conscience d'être en train de creuser leur tombe, ont pourtant tout essayé. Vingt-quatre secondes à l'arrivée, un écart très faible pour une régate de challengers, qui montre bien

que peu de régates furent aussi disputées.

La dix-huitième course devait opposer « Challenge 12 » à « Canada 1 » et « Azzurra » à « Victory ». Des régates à priori très ouvertes. Comme chaque jour, le vent un peu paresseux en fin de matinée était monté à 8-10 noeuds en milieu d'après-midi. Les Australiens de « Challenge 12 » réussissaient à damer le pion à « Canada 1 », malgré un Terry McLaughlin toujours aussi brillant au départ. « Challenge 12 » s'imposait de près d'une minute.

L'autre régate de cette dix-huitième course ne pouvait rien changer au classement, « Azzurra » et « Victory » étant d'ores et déjà qualifiés.

#### Antijeu

Hier après-midi, en deux régates, il restait à attribuer la quatrième place de demi-finaliste. Pour que « Challenge 12 » se qualifie, il doit battre « Australia 2 » et espérer que « Azzurra » batte « Canada 1 ». En effet, « Challenge 12 » passerait à 11,6 points, alors que « Canada » resterait à 10,7. Pour se qualifier, « Canada 1 » doit battre « Azzurra » passant ainsi à 11,7, ce qui lui suffirait car même en gagnant un point contre « Australia 2 », « Challenge 12 » ne passerait qu'à 11,6 points !

Ainsi, « Canada 1 » est absolument responsable de son avenir. Mais on n'évite pas l'éventuel antijeu de « Australia 2 » qui laisserait gagner son compatriote et compagnon d'écurie « Challenge 12 ». Les deux bateaux ont été financés par le milliardaire de Perth, Alan Bond, tous les deux dessinés par Ben Lexcen. Les Australiens ont, en effet, de quoi en vouloir aux Canadiens dont un membre du syndicat s'est fait arrêter par la police il y a une dizaine de jours, alors qu'il tentait de photographier la quille secrète de « Australia 2 ».

Il faudrait alors que les Italiens battent « Canada 1 », ce qui est, semble-t-il, leur intérêt. Ils verraient ainsi se qualifier un adversaire a priori plus faible, « Challenge 12 ». « Azzurra » en battant « Canada 1 » sortirait ainsi de la Coupe le plus redoutable des barreurs sur la ligne de départ.

Aucune chance donc que les Italiens fassent de cadeau aux Canadiens.

## L'ENERGIE DE FRANCE 3

Pour soutenir l'effort pendant les durs moments des régates, l'équipage de « FRANCE 3 » a choisi VITAGERMINE SPORT : une gamme de produits diététiques pour les sportifs.

En vente : diététique, pharmacies et magasins de sport.

DOCUMENTATION GRATUITE SUR DEMANDE à VITAGERMINE - B.P. N° 6 0340 VILLENAVE-D'ORNON.

**Vitagermine sport**



**hp HEWLETT PACKARD**

## France 3: 11 hommes et 1 HP à bord.

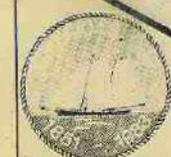
### Force 10 sur France 3.



**FRED**

6, rue Royale, Paris, Tél. 760.30.65 • Le Clavier, 74, Champs-Élysées • Hôtel Mondrian, Paris, 27, Bd de la Croisette, Cannes • Hotel Lomas, Miami-Corral • Aéroport d'Orly, 20, rue du Marché, Genève • New York • Beverly Hills • Houston • Dallas.

**G.H. MUMM & Co**  
AMERICA'S CUP



AMERICA'S CUP  
1983  
CHALLENGER RACES  
sponsored by  
LOUIS VUITTON

Louis Vuitton et l'America's Cup  
Depuis 122 ans une épave  
parallèle. Le goût du challenge  
et le sens de la perfection.

**SACS MARINS  
FRANCE 3**



**Samsonite®**

**A LA FLOTTE  
FRANÇAISE**  
4, rue de la Bastille  
75004 PARIS

## Des freins sur « France 3 » !

« Participez à l'histoire de France. » La campagne pour la Coupe de l'America est bien lancée. Le prochain match de Newport aura lieu en septembre 1983, et Yves Rousset-Rouard, successeur du baron Bich, a réussi à toucher le grand public, avec l'appui des médias qui ont largement soutenu son action.

800 000 F ont déjà été recueillis et 1 500 personnes ont déjà payé leur tribut. « Une dame par exemple, raconte Bruno Troublé, barreur de « France 3 » lors de la dernière campagne, nous a écrit une lettre charmante avec un chèque de 10 000 F. Ce sont toutes mes économies, disait-elle, mais j'ai vécu grâce à vous quinze jours merveilleux, l'été dernier, et je tenais à vous encourager. »

Au nom de la mairie de Paris, Jacques Chirac a envoyé 120 000 F. La municipalité de Marseille participe aussi à l'opération puisque Gaston Deferré — grand marin lui-même — a donné 70 000 F. Un vaste « Mailing » va partir maintenant en direction de toutes les communes françaises de plus de 5 000 habitants.

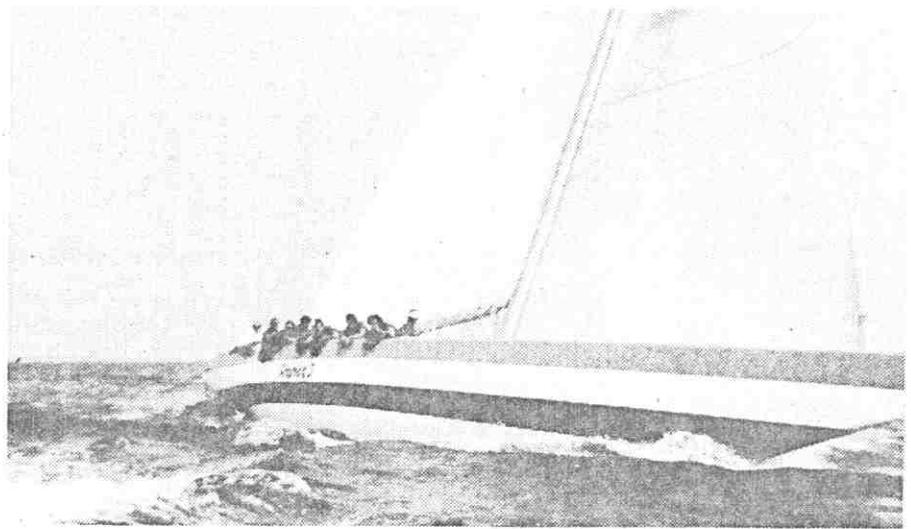
C'est vraiment un mouvement national que Yves Rousset-Rouard espère ainsi déclencher.

En ce qui concerne la préparation du bateau et de l'équipage, elle a commencé l'été dernier. En plus de Henri de Maublanc, secrétaire général de l'Association française pour la Coupe de l'America, trois équipiers permanents ont été engagés : Jean Castenet, Grégoire Sentilhes et Philippe Pêché.

Patrick Haegeli, l'un des meilleurs barreaux français, récemment vainqueur avec Bruno Troublé de la « Quarter Ton Cup », a passé un mois sur « France 3 » à régater contre les Italiens. Le premier défi transalpin, animé par Cino Ricci, est financé par l'Aga Khan et Fiat. « Entreprise » a été racheté aux Américains, et de gros moyens sont mis en œuvre : on parle de huit milliards de lires !

## L'expérience de Bich

Les Français, dans cette affaire, bénéficient de l'expérience accumulée pendant dix ans par le baron Bich (1). Mais il faut maintenant continuer à progresser. « Modifié, « France 3 »



devrait rester l'un des meilleurs bateaux, estime Bruno Troublé, chargé de toutes les questions techniques. La quille va être remodelée aux chantiers de Barrington, selon les plans de Jacques Fauroux. »

Et puis, Bruno Troublé a quelques idées derrière la tête : « J'ai envie d'installer, pour la première fois, un frein sur un voilier. Dans la bataille des départs, cela peut être utile de ralentir brutalement pour se mettre en position favorable par rapport à l'adversaire. Ce frein pourrait être un aileron qui s'ouvrirait pour s'appuyer dans l'eau. J'ai pensé aussi à une roue de gouvernail dont on puisse inverser le sens. »

Dans les régates, c'est le jeu du chat et de la souris, les skippers ne se quittent pas des yeux. Durant les duels de virement de bord, dès que l'un commence à balancer son bateau en agissant sur la roue, l'autre manœuvre en conséquence. Et, comme il y a trois secondes de décalage entre l'action sur la barre et la réaction du bateau qui pèse vingt-six tonnes, on imagine quelles surpri-

ses pourrait créer un système de barre inversé et débrayable à volonté.

« Grâce au baron Bich, j'ai pu prendre des centaines de départs et je sais qu'en Coupe de l'America c'est le plus vicieux qui s'impose », sourit Bruno Troublé.

L'entraînement reprendra l'été prochain, à Newport. Deux mois de travail en juillet et août, quatre mois en 1983 à partir de mai. Ce devrait être suffisant pour briller en éliminatoires face aux Australiens, Anglais, Italiens et Suédois (peut-être aussi Canadiens). Mais pour espérer atteindre la finale, il faudrait doubler la ration d'entraînement et investir dans un nouveau bateau. Tout dépendra de l'enthousiasme avec lequel l'opinion française soutiendra le défi.

Patrick CHAPUIS.

(1) Le baron Bich reviendra l'été prochain avec « France », premier du nom, qu'il compte rebaptiser « Bichette ».

## TRANSAT DES ALIZÉS

## Départ reporté

LA ROCHELLE (Philippe Lobet). — Pas de chance pour les vingt engagés au départ de La Rochelle de la Transat des Alizés. Le départ de l'étape ralliant Casablanca a dû en effet être retardé en raison de conditions météorologiques déplorables.

Dans un vent atteignant parfois force 10, et par une visibilité nulle, les organisateurs et les concurrents ont décidé de reporter au lendemain un départ qui aurait pu se révéler trop dangereux pour quelques-uns.

Les équipages, compte tenu des prévisions météo encore très mauvaises, ont donc choisi la prudence en optant pour un départ libre, ce qui permettra à certains bateaux de mieux se préparer pour le golfe de Gascogne.

L'important reste bien entendu de ne pas rater le départ officiel de la course, le 15 novembre, à Casablanca, où 130 bateaux seront au départ pour atteindre Pointe-à-Pitre (Guadeloupe) en empruntant la route des alizés.

## EN DIRECT DE BREST

● Président de la DACMAR et skipper du trimaran « Lesieur-ournesol », Eugène Riguidel a déclaré pendant la semaine de tesse de Brest qu'il « préparait pour l'an prochain un engin dessiné par mon copain Gilles Gahinet, et

● Erica Keller, la charmante Hollandaise qui a effectué la meilleure moyenne de la semaine dans la catégorie planche à voile (20,07 nœuds) avait abandonné la compétition en 1979 pour s'adonner entièrement à la vitesse. Dès le

## MÉDITERRANÉE

## Les « J 24 » avec les I.O.R.

La commission technique du Comité international de Méditerranée (CIM) présidé par le Français Henry Meyer s'est réunie à Cannes, samedi dernier. A cette occasion, les représentants de six des pays qui composent ce comité ont décidé d'organiser le Championnat international de Méditerranée de classe A à V entre les Baléares et l'Espagne au départ de Palma du 3 au 11 août 1982.

Pour la première fois, le Championnat des quarts et mini-tonners sera également ouvert au J 24 classe monotype internationale, et se jouera à Espartit sur la Costa Brava du 4 au 12 septembre.

L'Espagnol José Maria Padro Jove, qui devrait succéder, selon toutes probabilités, à Henry Meyer au poste de président du CIM, a profité de cette réunion pour donner les dates du Championnat du monde des trois quarts tonners. Ce dernier se jouera à Denia, en Espagne, du 16 au 29 août.

Quant à l'assemblée plénière du CIM, elle se tiendra à Paris, les 20 et 21 novembre et permettra à ses membres d'adopter une politique commune concernant la fameuse règle 26 de l'YRU, qui condamne et interdit le sponsoring des unités jaugées IOR. — Y. G.

## HOCKEY

## FEMININES : LE R.C.F. EN TETE

En Championnat féminin, le RCF qui Au quotient, seul classement non

## Défi français pour l'« America »

MIAMI (février). — « Go » ! le bras de spinnaker tendu entre ses mains, arc-bouté entre l'étau et l'étrave de « France 3 », véritable figure de proue, Jacques Caràès (l'un des trois Bretons de l'équipage du 12 mètres français avec Eric Desvaux et Philippe Piché) prévient que l'empennage peut être effectué. L'immense et lourd tangon lui passe à quelques centimètres du visage, le bras de spinnaker s'est accroché. Pas un seul instant, la grande bulle blanche et rouge ne s'est dégonflée. A l'autre extrémité du bateau les dix autres équipiers choquent ou embravent les écoutes, s'activent sur les winches. La manœuvre n'aura duré qu'une quinzaine de secondes.

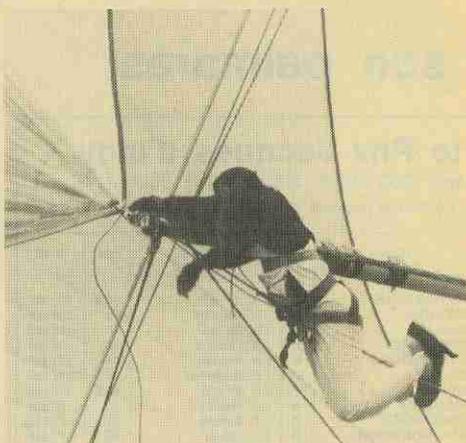
Caràès est revenu au pied du mat, a récupéré le bras de spi sous le vent prêt à bondir au signal du barreur. Inlassablement, trente, quarante fois, la manœuvre sera répétée successivement et nous ne serons témoins que d'un seul catouillage.

Plus loin à l'horizon « Canada 1 » tire des bords contre « Clipper » son bateau-lévrier.

Un court dialogue à la radio, les trois 12 mètres se rejoindront, s'entraîneront à prendre des départs l'un contre l'autre, puis disputeront une courte régat

tout en regagnant la South Shore marina de Miami.

Là, à la nuit tombante, non loin du quai où se rouve « Norway » (qui, lui aussi, s'appelle « France ») chacun des équipiers s'emploiera à préparer pour le lendemain le grand bateau, bleu, blanc et rouge.



Equipier n°1 de « France 3 », Jacques Caràès, un Breton de Lannilis, lors de l'empennage du spinnaker. Un virtuose...

### ① « 60 MILLIONS DE FRANÇAIS NE PEUVENT SE TROMPER ! »

L'échéance est proche. C'est en effet, dans moins de six mois, le 20 juin, que débiteront les premières épreuves de qualification pour l'America Cup. Longtemps circonscrite à un duel entre les Etats-Unis et la Grande-Bretagne, cette épreuve qui est le symbole de la suprématie mondiale en matière de voile, fascine. Sur les rangs plusieurs challengers pour tenter de ravir le trophée qui, depuis 1851, est scellé en signe d'invincibilité, sur un socle dans une vitrine du New York Yacht Club. Pour la vingt-cinquième fois la nation américaine toute entière va se mobiliser derrière son « Défenseur » qui affrontera au mois de septembre dans la baie de Newport, le vainqueur des éliminatoires.

res. Également appelées « Round Robin » ces éliminatoires vont opposer « Australia », le Britannique « Victory », « France 3 » et l'Italien « Azzura ». Pour le défi de 1986, l'Allemagne de l'Ouest, le Japon et la Suède viendront grossir les rangs des challengers.

On ne peut imaginer l'enthousiasme que suscite cette compétition. Des dizaines de milliers de spectateurs déferlent sur Newport. L'horizon n'est qu'un mur de bateaux et deux chaînes de télévision retransmettent intégralement le déroulement des épreuves.

C'est depuis 1970, à l'initiative du

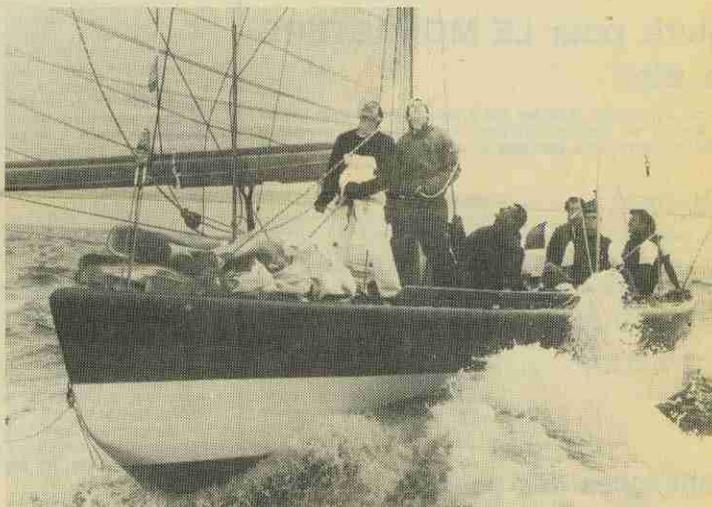
baron Bich qui fut créée l'A.F.C.A. (Association française pour la coupe America) et qu'il releva le défi. La tentative de Marcel Bich était courageuse, la France ne possédait aucun 12 mètres et aucun barreur, ni équipage ayant l'expérience de cette compétition bien particulière. Pendant dix ans et quatre défis, avec plus ou moins de succès et sur sa fortune personnelle, M. Bich porta l'entreprise à bout de bras. Vainqueur ou perdant, il avait décidé d'arrêter à l'issue du défi 1980. Il se retira ayant acquis l'estime des Américains après que « France 3 » barré par Bruno Troublé, eut éliminé les Britanniques et les Suédois et fut battu avec les honneurs par les Australiens.

#### De l'association au défi français...

De l'avis même des Américains, « France 3 » était un des meilleurs challengers. Loïn de Newport, à Marseille, Yves Rousset-Rouard, jeune producteur de cinéma fasciné lui aussi par l'America Cup, pensa qu'un tel bateau ne pouvait finir rongé par la rouille, le long d'un quai. Le baron Bich avait un successeur. Le défi français pour la Coupe America était né. Comme en Australie ou en Grande-Bretagne, une souscription populaire était lancée pour financer le bateau et la future campagne.

Depuis l'été dernier une vingtaine de « frenchies » managés par Christian Bacheller et Jean Castenet (tous deux anciens de l'A.F.C.A.) ont rallié Newport pour reprendre l'entraînement. Un entraînement qui aurait pu être perturbé ou interrompu cet hiver par les dures conditions climatiques du Rhode-Island sans la générosité de Steve Muss, un riche américain de Miami qui désire faire de sa ville la capitale hivernale de la voile aux U.S.A. « France 3 », l'équipage, le matériel (atelier, voilerie, etc.) ont donc pris leurs luxueux quartiers d'hiver en Floride où ils peuvent s'entraîner avec les Canadiens.

Généreux, mais ne perdant pas le sens de la publicité, Steve Muss a fait confectionner une grande banderole faisant savoir que l'équipage de « France 3 » avait choisi Miami pour s'entraîner et imaginant (à l'image des U.S.A.) que toute la population française était derrière ce défi, proclame sur fond tricolore que « 60 millions de Français ne peuvent se tromper... ». Naïf M. Muss... la réalité est loin de son slogan. Parce que, d'une part la population



« France 3 » à l'entraînement au large de Miami, un équipage homogène. Des manœuvres incessantes jusqu'à atteindre la perfection.

(Photos Michel Piquemal)

française n'atteint pas encore 60 millions, mais, vu des U.S.A. ce n'est qu'un détail, et que, jusqu'à présent, seuls 4 000 Français et quelques grandes sociétés soutiennent le défi français pour la Coupe America.

#### Un défi à l'image de la France...

Le budget initial prévu pour le nouveau défi de « France 3 » est donc loin d'être bouclé et comme ce fut le cas pour M. Bich, Yves Rousset-Rouard son instigateur et Henri de Maulblanc jeune polytechnicien, secrétaire général de l'associa-

tion, soutiennent à bout de bras l'ensemble de l'opération.

Le manque d'enthousiasme, sinon l'indifférence tant des pouvoirs publics que des grandes entreprises nationales suscitent les réactions désabusées de Yves Rousset-Rouard.

« Compte tenu de sa légende, de sa dimension internationale, la coupe de l'America est vraiment le genre de défi dont la France a besoin. C'est non seulement un défi sportif, mais aussi un défi économique. Un bateau comme « France 3 » n'est jamais complètement au point et permet d'appliquer des technologies nou-

velles. Ce défi et tout ce qui l'entoure dépasse une simple participation privée. Les hautes sphères n'ont pas pris suffisamment conscience de l'avantage que pouvait tirer la France pour son image de marque.

« Je me suis endetté personnellement et j'ai servi de banquier pour ne pas que la campagne s'arrête, je suis touché moralement.

« En fait, ce défi est à l'image de la France : un effort partiel avec peu de moyens. Côté passion, il manque quelque chose... Quoiqu'il en soit, envers et contre tout, nous continuerons de nous battre tant pour celui qui a versé 10 F ou 700 000 F. Je ferai tout pour qu'au mois de juin « France 3 » soit sur la ligne de départ ».

Michel PIERRE

POUR SUIVRE :  
AVEC LES BRETONS  
DE « FRANCE 3 » A MIAMI

### Le financement du défi

La recherche des fonds pour contribuer au financement du défi français s'est effectuée dans trois directions. Au près du public par une souscription, des entreprises privées et des pou-

implantées en France, Hewlett-Packard pour l'ordinateur de bord et Samsonite.

Plusieurs communes, comme Ancenis, Les Sables-d'Olonne, Deauville et Landerneau ont versé des

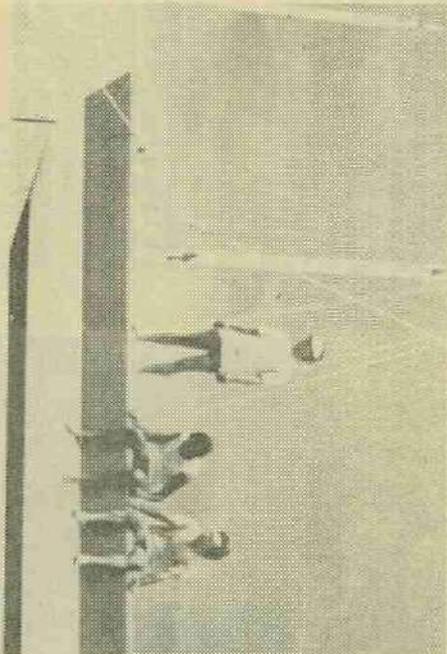
la prochaine America Cup, les instigateurs et animateurs du défi français font figure de parents pauvres.

Aux Etats-Unis, trois « syndicats » (un à New York et deux en Californie)

# Larmor-Plage

De 15.3.83

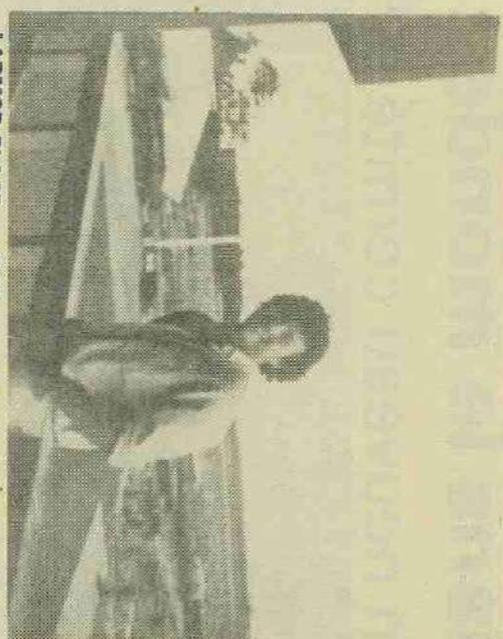
## Un Larmorien dans le défi français pour la coupe America



LARMOR-PLAGE. — Notre jeune compétitrice debout sur la plage avant de « France 3 ».

Depuis un an, Philippe Pêché concourt à la fabrication des voiles de « France 3 », challenger national de la coupe America, dont les éliminatoires commenceront début mai. Durant les régates, le rôle de ce jeune Larmorien sera essentiel, puisqu'il sera chargé des réglages des voiles. Lourdes responsabilités sur des épaves de 22 ans, mais qui ont accumulé depuis de nombreuses années, une expérience vaste et diversifiée.

Philippe est depuis longtemps



LARMOR-PLAGE. — Philippe au repos dans les environs de Newport.

l'équipier de son père, Jean-Paul Pêché, et a participé avec lui et d'autres à de nombreuses courses : half ton et three quarter Ton cups, Admirals cup. Plus récemment, Philippe Pêché a commencé à prendre contact avec les grands bateaux, tels le « Gitana », dans des courses de haut niveau.

### Calculs et dessins de voiles

Voilà pour l'acquis sportif, certes, importants, mais il ne faut

pas négliger la compétence technique. Depuis 1979, Philippe Pêché travaille chez North, une des plus importantes voilieries pour les grands bateaux, qui fabrique grand nombre de voiles destinées aux « défenseurs » américains de la coupe. Il a passé plus d'une année en Californie, à San Diego, à la maison-mère, où il a accumulé d'importantes connaissances en calculs et dessins de voiles, qu'il a développées ensuite dans les filiales italienne et canadienne près de Gênes, et à Toronto.

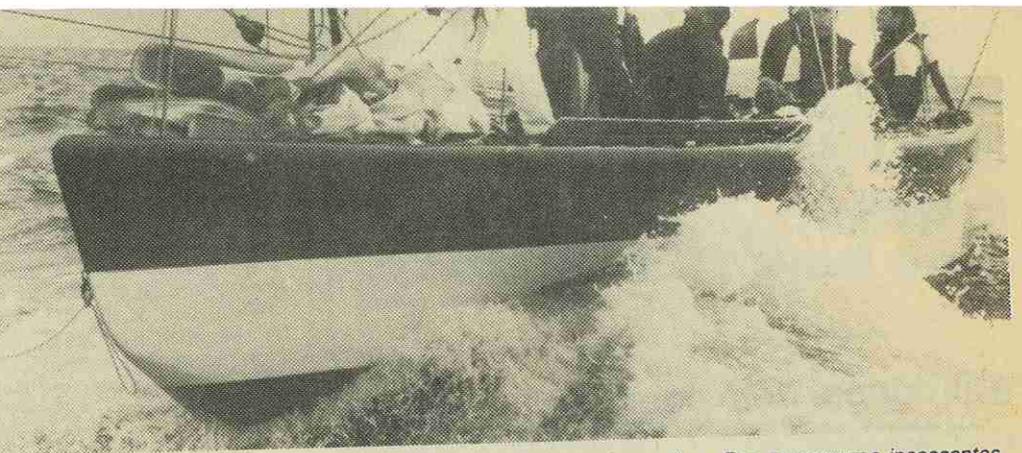
Depuis 1982, ce jeune compa-

triotte a su s'imposer par son sérieux et ses compétences, à l'équipe dirigeante du défi français. Consentent des limites financières que connaît notre syndicat, Philippe Pêché est d'autant plus décidé de tirer le meilleur parti des quelques jeux de voiles mis à sa disposition : quelques unités en face des deux cents voiles américaines et plusieurs dizaines pour les autres challengers. Il aura au moins l'avantage de les avoir calculées, tracées et fabriquées lui-même.

par le baron Bich avait un successeur. Le défi français pour la Coupe America était né. Comme en Australie ou en Grande-Bretagne, une souscription populaire était lancée pour financer le bateau et la future campagne.

Depuis l'été dernier une vingtaine de « frenchies » managés par Christian Bachelier et Jean Castenet (tous deux anciens de l'A.F.C.A.) ont rallié Newport pour reprendre l'entraînement. Un entraînement qui aurait pu être perturbé ou interrompu cet hiver par les dures conditions climatiques du Rhode-Island sans la générosité de Steve Muss, un riche américain de Miami qui désire faire de sa ville la capitale hivernale de la voile aux U.S.A. « France 3 », l'équipage, le matériel (atelier, voilerie, etc.) ont donc pris leurs luxueux quartiers d'hiver en Floride où ils peuvent s'entraîner avec les Canadiens.

Généreux, mais ne perdant pas le sens de la publicité, Steve Muss a fait confectionner une grande banderolle faisant savoir que l'équipage de « France 3 » avait choisi Miami pour s'entraîner et imaginant (à l'image des U.S.A.) que toute la population française était derrière ce défi, proclame sur fond tricolore que « 60 millions de Français ne peuvent se tromper... ». Naïf M. Muss... la réalité est loin de son slogan. Parce que, d'une part la population



« France 3 » à l'entraînement au large de Miami, un équipage homogène. Des manœuvres incessantes jusqu'à atteindre la perfection.

(Photos Michel Piquemal)

française n'atteint pas encore 60 millions, mais, vu des U.S.A. ce n'est qu'un détail, et que, jusqu'à présent, seuls 4 000 Français et quelques grandes sociétés soutiennent le défi français pour la Coupe America.

### Un défi à l'image de la France...

Le budget initial prévu pour le nouveau défi de « France 3 » est donc loin d'être bouclé et comme ce fut le cas pour M. Bich, Yves Rousset-Rouard son instigateur et Henri de Maublanc jeune polytechnicien, secrétaire général de l'associa-

tion, soutiennent à bout de bras l'ensemble de l'opération.

Le manque d'enthousiasme, sinon l'indifférence tant des pouvoirs publics que des grandes entreprises nationales suscitent les réactions désabusées de Yves Rousset-Rouard.

« Compte tenu de sa légende, de sa dimension internationale, la coupe de l'America est vraiment le genre de défi dont la France a besoin. C'est non seulement un défi sportif, mais aussi un défi économique. Un bateau comme « France 3 » n'est jamais complètement au point et permet d'appliquer des technologies nou-

velles. Ce défi et tout ce qui l'entoure dépasse une simple participation privée. Les hautes sphères n'ont pas pris suffisamment conscience de l'avantage que pouvait tirer la France pour son image de marque.

« Je me suis endetté personnellement et j'ai servi de banquier pour ne pas que la campagne s'arrête, je suis touché moralement.

« En fait, ce défi est à l'image de la France : un effort partiel avec peu de moyens. Côté passion, il manque quelque chose... Quoiqu'il en soit, envers et contre tout, nous continuerons de nous battre tant pour celui qui a versé 10 F ou 700 000 F. Je ferai tout pour qu'au mois de juin « France 3 » soit sur la ligne de départ ».

Michel PIERRE

## Le financement du défi

La recherche des fonds pour contribuer au financement du défi français s'est effectuée dans trois directions. Auprès du public par une souscription, des entreprises privées et des pouvoirs publics. Près de 4 000 donateurs ont versé des sommes de 10 à 10 000 F dont le total atteint 1 200 000 F. Du côté des entreprises quelques grandes marques (8) ont fait œuvre de mécénat en versant chacune 700 000 F. La première à répondre à l'appel fut le champagne Mumm, suivie par Rhône-Poulenc et Péchiney qui apportent leur technologie pour la fourniture de tissus et de matériaux très sophistiqués pour les voiles et le gréement. A signaler le soutien de firmes... américaines

implantées en France, Hewlett-Packard pour l'ordinateur de bord et Samsonite.

Plusieurs communes, comme Ancenis, Les Sables-d'Olonne, Deauville et Landerneau ont versé des subventions. Le ministère de la Défense nationale a détaché trois militaires du Bataillon de Joinville qui font partie de l'équipage. Le ministère de la Recherche a confié le développement de tout le programme informatique au professeur Gabillard de l'université de Lille, le ministère des Sports a versé 100 000 F.

Pour mener à bien et jusqu'à son terme le défi français, il manque encore près de 3 000 000 francs pour boucler le budget.

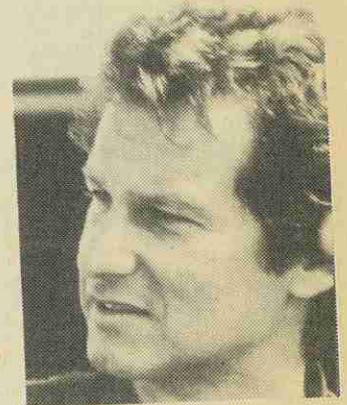
En comparaison des autres nations engagées dans

la prochaine America Cup, les instigateurs et animateurs du défi français font figure de parents pauvres.

Aux Etats-Unis, trois « syndicats » (un à New York et deux en Californie) ont fait construire chacun un 12 mètres et vont s'affronter pour avoir l'honneur d'être le prochain « Defender ».

En Australie, les promoteurs d'« Australia » ne connaissent également aucun problème. Depuis des décennies, le financement est largement assuré par une souscription populaire. La firme automobile Fiat est à la base du défi italien et les sociétés pétrolières de Peter de Savary assurent le financement du défi britannique.

POUR SUIVRE :  
AVEC LES BRETONS  
DE « FRANCE 3 » A MIAMI



Yves Rousset-Rouard.

Le voilier "France III" a, depuis décembre, commencé au large de Miami (Floride), un entraînement qui le conduira l'été prochain, à disputer, pour la cinquième fois, les régates de la 25e coupe de l'Amérique en baie de Newport.

# Le nouveau défi de "France III"



de course à adopter en fonction des renseignements obtenus par capteurs électroniques (girouettes, cap...)

coupe, qui dispose d'un jeu d'environ 200 voiles (à 15.000 dollars pièce!) les 12 mètres français, acquerra si ses moyens financiers le permettent, 25 génois et 8 grands voiles. Le problème du pays fabricant qui avait handicapé le baron Bic ne devrait plus se poser, un français, Jacques Setton, ayant pris le contrôle de « Hood », le plus célèbre voilier américain.

« France III » rejoindra la baie de Newport fin mars, pour les dernières mises au point, avant de participer du 20 juin au 20 août aux 42 régates qui détermineront les 4 challengers appelés à se disputer la place de rival du « défendeur » américain, à partir du 13 septembre.

identifié pendant 10 ans au pari du milliardaire du stylo à bille, le baron Bic, le « 12 mètres » français a évolué techniquement, ainsi qu'au niveau de son environnement, pour ce nouveau défi sportif économique.

Éliminé en 1980 en demi-finale par les Australiens, puis aborda le 25 septembre par « Australia », dans une régatée à Newport, « France III » s'est entraîné, refait une santé. Dans les chantiers de Havre, puis de Barrington (E-U), la quille a été légèrement allongée pour diminuer la dérive, le plan de pont et le mât ont

été améliorés. Restent à régler les problèmes de voiles.

L'expérience prévaut aussi du côté de l'équipage. Autour des trois barreaux potentiels, Bruno Trouble, Patrick Haepli et l'architecte Jacques Fau-roux, le vétérinaire du défi, Bruno Castenet, a constitué un véritable commando de 25 personnes dont 16, essentiellement des méridionaux ne quittant plus le bateau.

Les uns taillent eux-mêmes les pièces dans un atelier aménagé dans le port de Miami-Beach, les autres multiplient les milles en mer, chronomètres et vidéo à l'ac-

complir, pour analyser et perfectionner l'enchaînement des manœuvres.

Placé dans des conditions de mer identiques à celles des Anglais, qui ont également fui les brumes hivernales de Newport et s'entraînent aux Bahamas, ou des Américains qui régatent près de la Californie, « France III » n'avait jamais bénéficié d'autant de soins dans sa préparation.

## Le dernier mécène

Le « défi Français » dans la coupe de l'Amérique était au départ celui d'un seul homme, le baron Bic. Il s'agissait de concurrencer la puissance financière des syndicats d'industriels qui, conscients de la dimension publicitaire de l'épreuve, se sont formés, autour des bateaux challengers Canadiens, Australiens, Suédois, Italiens (autour de Fiat, déjà connue

pour avoir financé le transfert des footballeurs Platini et Boniek), ou Anglais. Le milliardaire britannique, Peter de Savary, est maintenant, selon Bruno Castenet, « le dernier mécène à sortir son carnet de chèques ».

Autour de M. Yves Roussel-Rouard, industriel dans la vidéo et producteur de cinéma, qui avait racheté « France III », au baron Bic, s'est constituée l'association « le défi français pour la coupe de l'Amérique ».

L'état qui a déclaré l'association d'utilité publique, en mars 1982, peut permettre aux souscripteurs (près de 4.000 donateurs déjà recensés) de bénéficier de réductions d'impôts, participe également au défi sous forme de petites subventions de plusieurs ministères (recherche, commerce extérieur, Intérieur, jeunesse et sports), La Défense et a détaché une

demi-douzaine de jeunes navigateurs du bataillon de Jonville.

## Une mobilisation encore insuffisante

La mobilisation demeure néanmoins insuffisante. Incapable de subvenir dans sa structure initiale, aux 20 millions de francs nécessaires (les 3 ans) pour conduire le voilier en finale, l'association s'est endettée de près de 15 millions de francs, selon le président Roussel-Rouard.

Paradoxalement, ce sont les hommes d'affaires Américains qui soutiennent le plus, pour l'instant, le programme. La ville de Miami-Beach a offert son port et ses grues, un promoteur a hébergé et transporté gratuitement l'équipage, firmes de champagne et de valises patronnent le projet...

Recu récemment dans les milieux proches de la prési-

dence de la république, M. Roussel-Rouard a plaidé en faveur d'une participation concurrentielle de « France III », arguant non seulement de son impact sportif et populaire, mais aussi de la dimension publicitaire qu'elle peut présenter pour la technologie française sur le continent Nord-Américain.

Pour cette course, où les règles inamovibles de jauge ont nivélé les effets d'architectures, « France III » joue à fond sur une mise au point optimale des automatismes des 11 hommes d'équipage, mais aussi sur une technologie d'avant-garde des équipements.

## Un nouveau tissu

Le professeur Gabillard, de l'université de Lille, l'un des concepteurs du mât Val, met au point la programmation de l'ordinateur de bord qui indiquera le meilleur profil

## DE GAUCHE À DROITE

Jacques DELORME, 23 ans, d'Aix-en-Provence ; sa fonction sur le 12 M JK : pied de mât.

Yann GOUNIOT, 20 ans, Niçois, équipier d'avant.

Albert JACOBSONE, 21 ans, originaire d'Alès, régulier de genois wincheur ou équipier de mât.

Gilles MARTIN RAGET, 27 ans, d'Arles, régulier de genois et de spinakers.

Philippe NAUDIN, 24 ans, Marseillais, équipier d'avant.

Charles NISSARD, 24 ans, originaire de Vauvert.

Pascal PELLAT FINET, 22 ans, Toulonnais d'adoption.

Patrice QUEYRAS, 25 ans, Marseillais, pied de mât.

## Les Méridionaux a bord de "France III"



## « France 3 » : le pouvoir se jette à l'eau

Pas moins de cinq ministères — la Mer, la Recherche, le Commerce extérieur, la Défense, la Jeunesse et les Sports — plus de dix-neuf mairies (dont Marseille et Deauville), et le Premier ministre, Pierre Mauroy (qui l'a déclaré « d'utilité publique »), ont fait alliance pour aider le voilier « France 3 ».

Grâce à cette solidarité, l'ancien bateau du baron Bich va pouvoir participer, cet été, à la 25<sup>e</sup> Coupe de l'America — célèbre régata qui se déroule dans les eaux de Newport. Depuis sa création, en 1851, aucun rival n'a pu arracher, au New York Yacht Club le prestigieux trophée de 134 onces d'argent. Tous ont dû s'incliner devant la supériorité technologique des coques *made in USA*. En 1968, le baron Bich a eu l'ambition de se « frotter » aux Américains. Il a



Robert James avec sa femme en 1981

### James : il est mort le marin...

« Colt Cars », un trimaran de 18 mètres, bondissait sur une grosse mer, au large de Salcombe, à l'est de Plymouth. C'était le dimanche 20 mars. Le multicoque de Robert James, 36 ans — la nouvelle idole du yachting britannique depuis que le vétéran Chay Blyth s'appête à prendre sa retraite — s'entraînait en vue de la prochaine Transat *Le Point-Europe 1* qui débutera le 22 mai.

James était à califourchon sur la bôme, en train de réduire sa voilure, lorsqu'il a perdu l'équilibre. Il tombe



« FRANCE 3 » AUX ESSAIS DANS LES EAUX DE NEWPORT  
Cinq ministres, dix-neuf mairies et le Premier ministre

lancé dans la bagarre « France 1 », puis « France 2 », et enfin « France 3 ». Il a arpenté longtemps les pontons de Newport avec son blazer, sa casquette beurre frais et sa Rolls-Royce rouge. Il a investi et englouti plus de 60 millions de francs. Il a échoué. En 1980, alors qu'il s'appête à disputer les régates éliminatoires, il annonçait : « *Que je perde ou que je gagne, j'arrête.* » Après avoir éliminé les challengers britanniques et suédois, « France 3 » s'inclinait

sur le filet de protection qui se trouve de chaque bord de la coque principale. Cela n'aurait dû être qu'une péripétie sans importance. Las ! le filet cède, et le skipper bascule à l'eau. Virer de bord sur un voilier est toujours une manœuvre délicate qui exige du temps, quelles que soient la promptitude et l'habileté de l'équipage. Les trois équipiers de James ont beau s'affairer ; quand « Colt Cars » revient sur son sillage, il est déjà trop tard : on ne survit pas longtemps, en cette saison, dans la mer glacée. A cause du mauvais temps, les trois marins ne peuvent même pas récupérer le corps.

Robert James avait couru avec Chay Blyth dans la Course autour du monde en 1979 et dans la Transat en double de 1981. Il avait gagné, cet été, le Tour de la Grande-Bretagne avec son épouse, Naomi, qui doit accoucher dans deux mois. Parfois, l'océan se venge des hommes qui osent l'affronter.

Olivier de Kersauson rappelle que dans le Pays bigouden les veuves disent qu'un marin est « *crevé* » s'il a rendu l'âme dans son lit, et qu'il est « *mort* » s'il a péri en mer. ● J.N.

face aux Australiens. Vaincue, la coque tricolore de 19,93 mètres a amené son pavillon. « France 3 » était mis en vente.

Un homme n'a pu se résigner à voir brader ce pur-sang des mers. C'est Yves Rousset-Rouard, un énergique chef d'entreprise marseillais de 43 ans. Passionné de régates, il flaire que le voilier pourrait se révéler une promotion à l'étranger du *made in France*. C'est ce qu'il a expliqué à Pierre Mauroy, à Jean-Pierre Chevènement, à Jacques Attali et à Edwige Avice au cours de ses innombrables sièges des ministères. « *« France 3 » est un reflet de la créativité et de la technologie française* », a-t-il développé. En effet, les tissus des voiles, les matériaux de la coque, les instruments de navigation électroniques, l'ordinateur de bord, la conception du lest et de la quille constituent autant de preuves de la compétitivité française.

Convaincre les ministres socialistes en période de crise n'a pas été aisé. Mais enfin, certains du bout des lèvres, d'autres du bout des doigts ont accordé soutien et subventions. C'était encore insuffisant. Yves Rousset-Rouard, après avoir emprunté 300 000 dollars pour acheter le bateau et les installations du baron, a lancé un emprunt à des entreprises et à des particuliers : plus de quatre mille passionnés de la voile ont répondu à l'appel.

Depuis le 15 octobre dernier, dix-huit marins s'époumonent chaque jour sur le pont afin que leurs manœuvres aient « *la précision et la féerie d'un ballet* ». A ceux qui désapprouvent tant d'efforts, et surtout tant de dépenses, pour une opération de prestige, un sondage Ifop a révélé que 65 % des Français jugent souhaitable la présence de « France 3 » dans les eaux de Newport. ●

JEAN NOLI

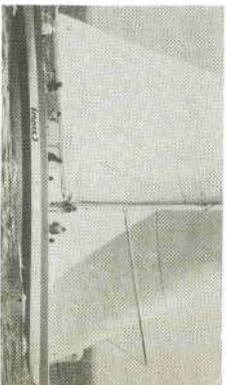
# COUPE DE L'AMERICA

**L'EQUIPE**

LE QUOTIDIEN DU SPORT ET DE L'AUTOMOBILE

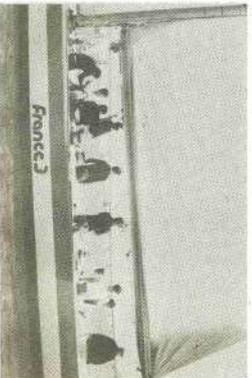
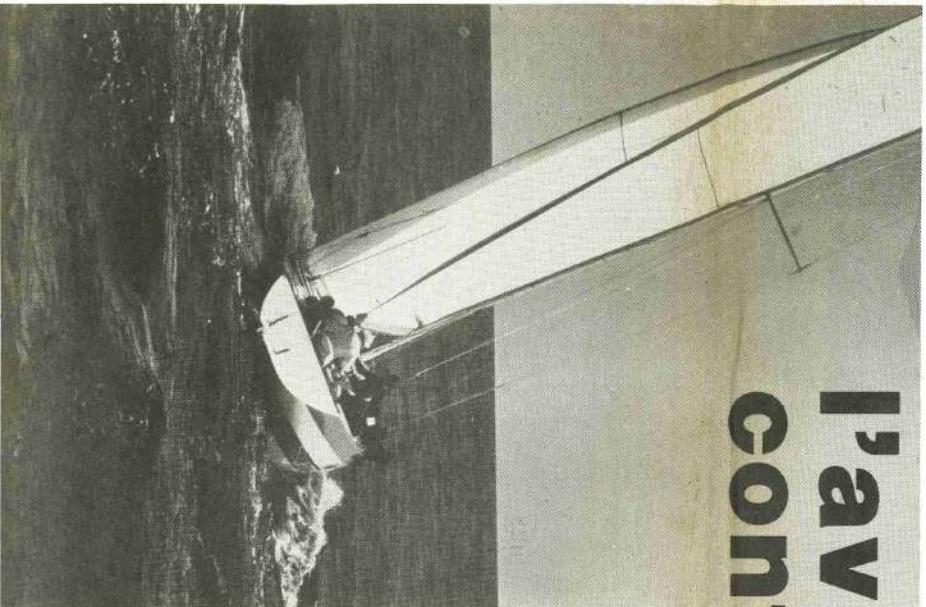
*le quotidien du défi*

GRATUIT



# « FRANCE 3 » : l'aventure continue !

En 1983, pour la cinquième fois, la France participera à la Coupe de l'America, la plus prestigieuse des régates à voile. En 1970, 1974, 1977 et 1980, le maître à bord était Marcel Bich. Mais après sa belle campagne de l'été dernier à Newport, le bouillant baron a passé la main. Un producteur de cinéma, Yves Housseil-Rouard, a repris le flambeau, lançant le prochain défi français avec le Yacht Club de France. Pour « France 3 », donc, la belle aventure continue. Et « L'Equipe », qui a toujours suivi de très près les choses de la voile, créant notamment la Coupe du monde, la Route du Rhum et la Coupe des solitaires à La Rochelle, a tenu à montrer son attachement à cette nouvelle opération en devenant le « quotidien du défi ». En publiant ce numéro spécial « Coupe de l'America » et en dominant régulièrement dans ses colonnes des nouvelles de l'avancement des projets, en France et à l'étranger.



FRANCE 3

# LES CINGLÉS DE L'AMERICA CUP

Du barreur au commanditaire, tous sont habités par la même obsession : une coupe d'argent de 134 onces qui récompense tous les trois ans le voilier le plus rapide du monde. Les Américains détiennent le trophée depuis 1851, mais, à chaque édition, la course est un peu plus serrée. Parmi les challengers, un bateau arbore les trois couleurs, *France-III*. Peut-il relever un défi vieux de cent trente-deux ans ?

Par Benoît Heimermann



## COUPE DE L'AMERICA

# Le nouveau défi sportif et économique de « France-III »

Le voilier **France-III** a commencé à tirer, au large de Miami (Floride), les premiers bords d'un entraînement qui le conduira, l'été prochain, à disputer, pour la cinquième fois, les régates de la 25<sup>e</sup> coupe de l'America, en baie de Newport.

Identifié pendant 10 ans au pari d'un seul mécène, le baron Bic, face à l'hégémonie maritime américaine, le « 12 mètres » français a évolué techniquement, ainsi qu'au niveau de son environnement, pour ce nouveau défi sportif et économique.



Éliminé en 1980 en demi-finale par les Australiens, puis abordé le 25 septembre par l'Australie, dans une régate à Newport, France-III s'est, entre temps, refait une santé. Dans les chantiers du Havre, puis de Barrington (E-U), la quille a été légèrement allongée pour diminuer la dérive, le plan de pont et le mât ont été améliorés. Restait à régler les problèmes de voiles.

L'expérience prévaut aussi du côté de l'équipage. Autour des trois barreaux potentiels, Bruno Troublé, Patrick Haegli et l'architecte Jacques Fauroux, le vétérán du défi, Bruno Castenet, a constitué un véritable commando de 25 personnes, dont 15, essentiellement des méridionaux, ne quittent plus le bateau.

Placé dans des conditions de mer identiques à celles des Anglais, qui ont également fait les brumes hivernales de Newport et s'entraînent aux Bahamas, ou des Américains, qui régatent près de la Californie, France-III n'avait jamais bénéficié d'autant de soins dans sa préparation.

### Le dernier mécène

Le « défi français » dans la coupe de l'America était, au départ, celui d'un seul homme, le baron Bic. Il s'agissait de concurrencer la puissance financière des syndicats industriels qui, conscients de la dimension publicitaire de l'épreuve, se sont formés autour des bateaux challengers canadiens, australiens, suédois, italiens ou anglais. Le milliardaire britannique Peter de Savary est maintenant, selon Bruno Castenet, « le dernier mécène à sortir son carnet de chèque ».

Autour de M. Yves Roussel-Rouard, industriel dans la vidéo, et producteur de cinéma, qui avait racheté France-III au baron Bic, s'est constituée l'association « Le défi français pour la coupe de l'America ».

L'Etat, qui a déclaré l'association d'utilité publique en mars 1982 pour permettre aux souscripteurs (près de 4 000 donateurs déjà recensés) de bénéficier de réduction d'impôts, participe également au défi sous forme de petites subventions de plusieurs ministères (Recherche, Commerce extérieur, Intérieur, Jeunesse et Sports). La Défense y a détaché une demi-douzaine de jeunes navigateurs du bataillon de Joinville.

### Une mobilisation encore insuffisante

La mobilisation demeure néanmoins insuffisante, incapable de subvenir, dans sa struc-

ture initiale, aux 20 millions de francs nécessaires (en 3 ans) pour conduire le voilier en finale, l'association s'est endettée de près de 15 millions de francs, selon le président Roussel-Rouard.

Reçu récemment dans les milieux proches de la présidence de la République, M. Roussel-Rouard a plaidé en faveur d'une participation concurrentielle de France-III, arguant non seulement de son impact sportif et populaire, mais aussi de la dimension publicitaire qu'elle peut représenter pour la technologie française sur le continent nord-américain.

Pour cette course, où les règles immovibles de jauge ont nivelé les effets d'architecture, France-III joue à fond sur une mise au point optimale des automatismes des 11 hommes d'équipage, mais aussi sur une technologie d'avant-garde des équipements.

### Un nouveau tissu

Le professeur Gagliard, de l'université de Lille, l'un des concepteurs du métro Val, met au point la programmation de l'ordinateur de bord qui indiquera le meilleur profil de course à adopter en fonction des renseignements obtenus par capteurs électroniques (girouettes, cap...).

Outre « Pechiney-Ugine-Kuhlman », qui s'est penché sur la robustesse et le profilage du gréement, l'entreprise « Brochier-Espace » et le groupe « Rhone-Poulenc » viennent de mettre au point, près de Lyon, un nouveau tissu pour voiles, déjà utilisé pour les ballons-sondes, combinant la texture targa et le support plastifié des bandes magnétiques. Ce produit, qui devrait être lancé commercialement, équipera les génois de France-III.

Face aux Américains et à Freedom, le tenant de la cup, qui dispose d'un jeu d'environ 200 voiles (à 15 000 dollars pièce), le 12 mètres français acquerra, si ses moyens financiers le permettent, 25 génois et 8 grands voiles. Le problème du pays fabricant qui avait handicapé le baron Bic ne devrait plus se poser, un Français, Jacques Setton, ayant pris le contrôle de Hood, la plus célèbre voilerie américaine.

France-III rejoindra la baie de Newport fin mars, pour les dernières mises au point, avant de participer du 20 juin au 20 août aux 42 régates qui détermineront les 4 challengers appelés à se disputer la place de rival du Defender américain, à partir du 13 septembre.

Guy BERNIERE (A.F.P.)

**LE N°4  
EST  
PARU!**

**Tele star**  
**JEUX**

**N°4 60 PAGES  
DE SUPER JEUX**

**30  
MOTS EN VRAIE  
ET LETTRES  
MYSTÉRIEUSES**

**DICOUPLIS  
SUIVEZ LA STAR  
TESTS  
KAZENO**

**HUMOUR  
MOTS CROISÉS**

**TOUS VOS JEUX  
FAVORIS  
RIEN QUE  
DES GRILLES  
INÉDITES**

# "FRANCE 3" A L'ASSAUT DE L'AMERICA CUP

Après sa campagne  
d'entraînement hivernal,  
France 3 - est désormais  
bichonné en cale sèche.

Sur les 19,93 mètres,  
le « France 3 », un équipage  
de dix-huit marins.

Le 18 juin prochain, sur les eaux américaines de la baie de Newport, la coque tricolore, bleu blanc rouge, de France 3, longue excoeur de 19,93 mètres, s'élancera pour la première régata des éliminatoires de la vingt-deuxième édition du plus ancien trophée du monde : l'America Cup.

Vingt-quatre (ou, déjà, en 1851, les bateaux américains sont restés détenteurs du prestigieux trophée de 134 onces d'argent exposé au New York Yacht Club, jamais personne n'a réussi à les en déposséder. Ni les Anglais, ni les Australiens, ni même, malgré trois tentatives depuis 1970, les Français, représentés par l'équipage du baron Bich, milliardaire grâce au stylo Bic, et passionné de voile.

Il n'y a pas d'autre exemple d'une suprématie aussi arrogante, dans aucun autre sport, où point que batte les Américains dans cette compétition enlame de plus en plus les imaginations et les ambitions : il y aura, cette année, plus de challengers qu'il n'y en a jamais eu. Autrichiens, Italiens, Canadiens, suédois vont tenter leur chance pour parvenir en finale où ils affronteront le détenteur du titre.

**THALASSA  
LUNDI  
22 H 50 ● FR3**

Mais pour mériter ce jour de gloire, il leur faudra éliminer, au cours des 42 régates où doivent s'affronter les équipages et les bateaux, le meilleur, semble le plus attiré, cette année, et qui fait figure de favori parmi tous ces « outsiders » : France 3, le meilleur français, repris en main après

le baron Bich par Yves Roussel-Rouard, un Marseillais de 43 ans, producteur de cinéma, qui a lancé l'opération « Défi Français » pour être en mesure - financièrement - de menacer, et peut-être de battre, les intouchables Américains.

Entouré d'un commando d'une trentaine de personnes : marins, techniciens, cuisiniers, kinésithérapeutes, etc., mené par un polytechnicien, Henri de Maulbion, Yves Roussel-Rouard veut que l'expérience accumulée par le courageux baron Bich ne soit pas perdue. Et qu'enfin, la victoire change de camp. Cent trente-deux ans après la création de l'America Cup, on comprend l'impatience de ce nouveau conquérant des Amériques ! Bien sûr, au cours des années, l'écart - d'abord énorme - entre le tenant et ses challengers s'est notablement réduit. Mais la supériorité américaine n'est jamais démentie. A cette hégémonie, plusieurs raisons : les Américains défendent leur trophée dans leurs eaux à Newport, ils sont maîtres d'un règlement qu'ils ont fait évoluer à leur guise au fil des années. Enfin, ils bénéficient, depuis l'installation de leur suprématie, de conditions idéales de recherches, de maintenance, et d'entraînement. Par ailleurs, l'argent ne leur a jamais fait défaut.

Faut-il d'ores et déjà en conclure que le défi de « France 3 » et des autres bateaux est voué à l'échec ? Ce n'est plus tout à fait l'avis du commandeur McCullough, du New York Yacht Club, qui ne craint pas d'exprimer ses inquiétudes pour cette vingt-cinquième édition de la « Cup » : « Jamais les challengers n'ont été aussi nombreux et aussi dangereux, dit-il. Notre avance technologique s'étant réduite, je crains

fort que la fin de notre règne soit proche ».

Au moment dit « Freedom », le bateau américain vainqueur en 1980 (contre le bateau australien, qui avait éliminé le français en demi-finale), n'a qu'à bien se tenir. Alors que la campagne d'entraînement hivernal vient de s'achever pour les équipiers de « France 3 » (que nous verrons lundi soir sur FR3 dans « Thalass » - le magazine de la mer), et que celui-ci, tel un pur-sang, est bichonné en cale sèche, à Newport, avant un ultime galop d'équipe, Henri de Maulbion a bien voulu nous expliquer, entre deux ovions, pourquoi, malgré les difficultés financières, malgré l'inertie et l'incompréhension parfois rencontrées en France, toutes les raisons d'espérer demeurent.

## Un ordinateur mène le bateau français

« Le moral de l'équipage, après cette campagne d'hiver, est au beau fixe, et c'est primordial : tous sont maintenant rassurés sur les capacités du bateau, jugé comme le meilleur du monde par les Américains eux-mêmes, mais qui manquait de finition dans les régates. Or, cette fois, je pense que nous y sommes presque : en septembre dernier, le bateau « cassait » beaucoup. Maintenant, il est au point. Au cours de régates très récentes, nous avons battu deux fois « Clipper », le seul voilier à avoir épinglé « Freedom » à son point, contre une seule défaite. Nous sommes donc complètement rassurés sur les qualités foncières de notre bateau et de nos équipiers ».

Même si l'association à but non lucratif « Le défi français pour la coupe de l'America » a permis de faire face à la plus grande partie des dépenses -

énormes - grâce aux 4 000 souscripteurs, aux interventions de plusieurs ministères (Recherche, Commerce extérieur, Intérieur, Jeunesse et Sports), le système D - testé à l'honneur dans l'équipe française - il faut vingt millions de francs actuels pour mener à bien pareille entreprise, qui dure trois ans, depuis la préparation du bateau jusqu'à une hypodémie qui finit, et l'association - selon Yves Roussel-Rouard - s'est déjà endettée de 15 millions de francs. Alors, on grille les yeux, et on ne hypodémie de petites économies.

Heureusement, si le plan technique, « France 3 » n'a pas été équipé avec - des bouts de ficelle - outre Pêcheur-Ligine Kuhlman qui a conçu le gréement, l'entreprise Broche-Espace et Rhône-Poulenc ont mis au point un nouveau tissu très performant pour les voiles : si les moyens financiers le permettent, vingt-cinq génois et huit grand-voiles seront achetés pour la compétition - alors que, dans le même temps, « Freedom » disposera d'un jeu de deux cents voiles de 15 000 dollars pièce ! Mais seul « France 3 » sera équipé d'un matériel électronique aussi sophistiqué : c'est le professeur Gabillard, de l'université de Lille, qui a mis au point le programmation de l'ordinateur de bord, lequel indiquera le meilleur profil de course à adopter, le meilleur réglage des voiles, en fonction des renseignements obtenus par des capteurs électroniques. Un atout maître pour les dix-huit marins tricolores, chargés à eux seuls, non seulement de remporter une course prestigieuse, mais encore de faire briller au large des États-Unis - le pays de la conquête spatiale - les valeurs de la technologie française.

FRANCIS COLONNA



## COUPE DE L'AMERICA

### « Victory 83 » modifié

NEWPORT. — Les vacances c'est fini. Après 48 heures de repos, les hommes de Peter de Savary se sont remis à l'ouvrage. Après être passé très près de l'élimination, « Victory 83 » a fort bien terminé ses Round Robin.

Second des Round Robin, « Victory 83 » est favori à Newport pour aller en finale des challengers contre « Australia II ». Peter de Savary qui a englouti 9 millions de dollars dans l'affaire déclare : « Nous n'avons jusqu'ici navigué qu'avec 85 % de nos possibilités. Nous savons exactement quoi faire pour améliorer notre vitesse. »

A ce niveau de la compétition, il est tout juste nécessaire de souligner que « Victory », comme ses futurs adversaires, va recevoir un nouveau jeu de voiles. Il est évident que toutes les voiles, dont les côtes et formes sont enregistrés sur ordinateur, vont être renouvelées. Les matériaux modernes, surtout le kevlar, s'ils sont de très haute performance, fatiguent plus vite qu'un dacron courant. Une cinquantaine de régates tout au plus. « Victory » va ainsi essayer en ce début de semaine une petite dizaine de grand-voiles, deux fois plus de génois et de spis. Quelques milliers de dollars... plus

que ce que « France III » a jamais disposé.

Les Anglais prennent toutefois un risque. Ils changent de mât. Leurs voiles, surtout les grand-voiles vont donc devoir évoluer en conséquence. Mis en place le 5 août, il reste à présent à régler ce profil, calculé et fabriqué par Proctor Mast avec Ian Howlett, l'architecte de « Victory » qui a passé six semaines à l'université de Southampton.

On se souvient qu'en 1980, ce même Howlett, architecte de Lionheart, le 12 mètres anglais d'alors, avait bouleversé le monde de la Coupe en innovant avec un mât à tête très souple.

Les Australiens et les Américains avaient tenté de le copier en catastrophe. Cette énorme courbure de la tête de mât vers l'arrière a permis de rajouter de la surface sur les grand-voiles en augmentant le rond de chute. D'où des gains impressionnants dans le petit temps. Depuis on sait couper et maîtriser les voiles en conséquence.

Le dernier coup de Howlett serait un mât très léger dans le haut, les poids étant répartis pour abaisser le centre de gravité du bateau, comme si on ajoutait 460 kg de lest.