



2 septembre 1999

[Pub](#)[Pub](#)**SPORT**

- [EDITORIAUX](#)
- [LA UNE](#)
- [TEMPS FORT](#)
- [INTERNATIONAL](#)
- [SUISSE](#)
- [OPINIONS](#)
- [REGIONS](#)
- [SOCIETE](#)
- [ECONOMIE](#)
- [CULTURE](#)
- [SPORT](#)

VOILE. «Be hAPpy», le Class America de Fast 2000, sera prêt à temps pour s'envoler la semaine prochaine en direction d'Auckland, en Nouvelle-Zélande. Écarté du projet helvétique, l'architecte genevois Sébastien Schmidt continue pourtant à croire en celui-ci, même s'il finit par avouer son immense déception

Le voilier du défi suisse pour la Coupe de l'America cache un concept original

Le voilier du défi suisse pour la Coupe de l'America cache un concept original

[L'Open de Crans refuse de céder à la surenchère imposée par les joueurs](#)

[L'US Open a mal à la tête et perd ses vedettes l'une après l'autre sur blessure](#)

- [COMMUNICATION](#)
- [ARCHIVES](#)

Isabelle Musy

Peinture la semaine dernière, pose de l'accastillage cette semaine. Be hAPpy, le bateau du défi suisse pour la Coupe de l'America, sera finalement prêt à temps pour s'envoler le 9 septembre en direction d'Auckland, Nouvelle-Zélande, où débiteront le 18 octobre les premières régates des éliminatoires. Ainsi, il aura fallu 65 jours pour construire ce voilier de 24 mètres de long par moins de 4 mètres de large. Concernant cette performance, on peut sans autre utiliser le vocable de «record».

Si l'on tient compte du fait que, par rapport aux bateaux de la Coupe de 1995, ceux de la nouvelle génération sont sensiblement plus étroits, il est impossible de connaître la largeur exacte de Be hAPpy dont les concepteurs ne souhaitent pas trahir tous leurs secrets. Impossible aussi de connaître son poids. «Disons entre 20 et 23 tonnes, précise Marc Pajot, le skipper de Fast 2000. Ce qui est important, ce n'est pas la largeur, c'est le volume de carène, la traînée globale et surtout les appendices. Et, à ce niveau-là, nous avons quelque chose de fondamentalement novateur qui est l'aboutissement de deux ans de recherche, de simulations numériques faites à l'EPFL, puis vérifiées à la soufflerie

Le Temps
29, route de l'Aéroport
CH-1215 Genève
tel. (+41 22) 799.58.58
fax. (+41 22)
799.58.59
e-mail
info@letemps.ch
www.letemps.ch

militaire d'Emmen et en bassin de carène à Southampton.» Le concept novateur du bateau suisse est tenu secret. Bien que visible au chantier Décision à Morges, Be hAPpy est vêtu d'une jupe de plastique destinée à cacher sa partie inférieure et notamment ses fameux appendices. A l'exception de Sixième Sens, le voilier du défi français qui était visible à Lorient dans son intégralité – les responsables justifiant cette transparence par le fait que «les secrets coûtent cher» –, aucun des autres Class America n'a été entièrement dévoilé. Cela fait partie du jeu de la Coupe de l'America.

Si l'on en juge les plans d'un Toucan modifié par l'équipe d'architectes de Fast 2000, puis testé et comparé à un Toucan classique, tout porte à croire que l'originalité du voilier suisse tourne autour d'un concept de deux quilles. Une idée signée Peter Van Oossanen, architecte hollandais, auteur la quille à ailettes d'Australia II, le bateau vainqueur en 1983.

«En tout, nous avons testé 33 versions différentes de bateau. Celle du Toucan n'est que l'une d'entre elles et ne présume pas du choix final. Ce que je peux vous dire, c'est que nous avons mis l'accent sur les qualités du bateau au près (n.d.l.r.: vent de face) vu que 70% de la régata se joue dans le bord de près du fait de sa durée et de son importance tactique», souligne le Français Philippe Briand, l'autre architecte du défi suisse. Car, de 12 personnes au départ et pendant toute la phase de recherche, l'équipe a été réduite à trois personnes: Peter Van Oossanen, Philippe Briand et Alessandro Castelli, ingénieur tessinois de l'EPFL.

L'architecte genevois Sébastien Schmidt, lui, a été écarté.

«J'ai suspendu mes travaux début avril, car cela faisait six mois que je travaillais sans avoir été payé, explique-t-il. J'ai demandé à Marc Pajot de respecter le contrat. Cela s'est terminé par des discussions via nos avocats respectifs.» Il poursuit: «J'ai continué à discuter avec l'équipage en ce qui concerne l'accastillage, mais Pajot et Briand ne veulent plus de moi. Ils sont bourrés de qualités, mais n'ont pas su, au moment des tensions et des pressions qui ont marqué le défi suisse, garder l'esprit d'équipe du début. Ils sont revenus à une démarche autocratique dépassée.»

Bien que très déçu de ne plus faire partie du projet, Schmidt reconnaît espérer que ce dernier puisse aller le plus loin possible dans la compétition: «Van Oossanen est venu avec un concept original que nous avons essayé de valider avec les meilleurs outils possibles. Les résultats se sont avérés positifs. En tant que défi aux moyens limités, nous avons essayé de travailler de manière intelligente. Je suis positif par rapport à ce projet et, pour l'intérêt du groupe, j'espère que cela va marcher. Mais on ne sait pas du tout ce qu'ont fait les autres challengers. Il faudra attendre les premières régates pour en savoir plus.»

«Seulement quelques heures pour percer les secrets des

challengers»

Peter Blake, le patron du Team New Zealand, est persuadé que la Coupe de l'America restera la propriété de son pays.

Propos recueillis par Patrick Oberli

Alors que les challengers commencent à arriver en Nouvelle-Zélande pour participer aux éliminatoires de la Coupe de l'America, Sir Peter Blake court le monde. Marin de légende, leader de Black Magic, vainqueur de l'édition 1995 de la prestigieuse compétition, le Néo-Zélandais a délaissé la barre deux ans plus tard pour devenir le patron du syndicat de défense. La semaine dernière, il était de passage en Suisse pour parapher son dernier partenariat avec le groupe Omega qui devient le chronométré officiel de l'épreuve.

Le Temps: La ferveur qui entoure votre projet en Nouvelle-Zélande est énorme. Qu'est-ce qui a changé par rapport à votre première participation à la Coupe de l'America?

Peter Blake: Désormais, nous n'avons plus le droit de décevoir le public. A San Diego, on ne nous demandait pas la victoire à tout prix, même si celle-ci a été notre objectif depuis les premiers instants. Mais le défi est d'autant plus motivant. Côté financier, la recherche de fonds est beaucoup plus facile. Le prestige et notre participation assurée à la finale éveillent l'intérêt des sponsors. Mais il ne faut pas se leurrer: trouver de l'argent est la partie la plus difficile de l'entreprise. Nous n'en avons jamais assez.

– Quel est le budget du Team New Zealand?

– (Silence.) Une grosse somme. Mais là n'est pas l'important. Il faut se concentrer sur la navigation.

– Si l'argent est un tabou, pouvez-vous dire combien de personnes travaillent pour vous?

– Actuellement, nous occupons 75 personnes à plein temps, dont deux équipages complets, soit 32 marins.

– Pourquoi avez-vous doublé chaque poste?

– Essentiellement pour que l'on puisse s'entraîner sérieusement en organisant des régates internes. Notre statut de defender nous interdit de nous mesurer à des challengers. Il fallait trouver une solution pour simuler la compétition. Autre avantage: comme chaque poste est doublé, nous pourrions à tout moment sélectionner les équipiers les plus performants.

– A ce stade de la préparation, lequel des challengers vous paraît le plus dangereux?

– Je ne peux pas me prononcer. Beaucoup de secrets entourent encore les bateaux.

– Est-ce que cela vous inquiète?

– Absolument pas. Car tous ces secrets seront percés dès

l'instant où leurs bateaux arriveront à Auckland. Il ne nous faudra pas plus d'une demi-journée pour savoir lequel de nos concurrents possède le plus rapide. Nos ingénieurs et architectes ont en effet construit 18 maquettes de 6,5 mètres regroupant toutes les astuces imaginables. Quelques essais en soufflerie et en piscine et nous serons fixés.

[Haut de page](#)

