

**A** chaque bouffée de vent, de petits chocs brefs résonnent dans chaque coque et me fouraille le dos. Pas des craquements sinistres, non, des pics de tension invisibles descendus de l'immense grand-voile qui circulent à travers les minuscules écoutes jusqu'aux flotteurs acérés. Alvin prévient : «Une "rise" à trois longueurs!» Voilà du vent. Oh, 6-7 nœuds, pas plus. Le safran au vent chuinte discrètement comme une lame de Tolède et, nom de nom, je ne sens plus rien dans la barre franche! La tension disparaît subitement alors que la coque s'élève doucement dans une sorte de mouvement figé. J'ai l'impression qu'Alinghi est stoppé, coque en l'air. Un œil sur les Jumbos alignés le long de la bôme : 10,2 nœuds au VMG! C'est pour ça que Pierre-Yves n'a rien dit! Il se retourne et sourit : au bout de quelques minutes à la barre, j'ai atteint la vitesse cible du VMG... «Il faut regarder trois choses en même temps : les penons du foc, la hauteur de la coque en l'air et le VMG-cible en fonction du vent.» Je m'applique, mais en

**Concentration.** Observation des risées, contrôle des voiles et attention à la barre sont les clés de la conduite d'Alinghi. Notez l'étroitesse des coques. L'équipage vit sur les filets.

**12,50 mètres de coque...  
18 mètres hors tout!**

La jauge de l'Association des multicoques de compétition (AMC) est une «box rule» : elle limite certaines dimensions. Le mât est plafonné à 24,50 mètres au-dessus de l'eau – pas mal pour une longueur de coque limitée à 12,50 mètres et dont les «outriggers» (tangons, queue-de-malet) peuvent augmenter la longueur hors tout jusqu'à 18 mètres! Il n'y a pas de limite de largeur, d'où les échelles et les formules trimaran, et pas de limite inférieure de poids. Si Alinghi paraît extrême, les catas Yliam et Club 58 le sont encore plus : ils ne dépassent pas 1 300 kilos... mais ont de gros problèmes structurels au-delà de 7 nœuds de vent! La spécificité des gréments tient dans la capacité d'envoyer d'immenses gennakers dont la seule bordure atteint 20 mètres... mais qui ne sont pas utilisés au-delà de 3 nœuds de vent! Pas de doute, ces multis sont les rois de la pétote!



**Gîte minimale.** A plus de 15 nœuds, soit 2,5 fois la vitesse du vent, Alinghi frôle l'eau. La dérive dépasse 4 mètres.

écoutant de nouveau ses conseils, je lofe d'une façon infinitésimale, le VMG s'effondre à 7 nœuds et les penons du foc carbone pendouillent lamentablement. La perfection a duré une minute. Pour le Bol d'Or, il faut tenir au minimum huit heures...

**QUELLE MACHINE!** Amarré devant Versoix, à quelques kilomètres à l'Est de Genève, le catamaran noir dessine une silhouette discrète sur les contreforts du Jura. Dans trois

jours, c'est le Bol d'Or, la plus célèbre course du Léman, qu'Alinghi a déjà gagné trois fois de suite. Quatre, cela ne s'est jamais fait. Pierre-Yves Jorand, le patron de North Sails Suisse, m'a convié à un entraînement à bord d'Alinghi, sans Ernesto Bertarelli. Le vainqueur de la Coupe de l'America fera juste un petit tour de chauffe en soirée, l'avant-veille du départ, business oblige. Nous sommes sept, comme un équipage complet, et je remplace Ernesto...

**GRAND-VOILE HISSÉE ET HOOKÉE,** Alinghi quitte son mouillage et accélère instantanément, bien plus vite qu'un multi de 60 pieds. Avec le «Code 1», sorte de «super soleil», le ratio mètre carré/tonne d'Alinghi se situe à 130 – un trimaran ORMA atteint difficilement 60! Notre libellule noire fait cap sur la rive française du lac à 13-14 nœuds, alors que le vent ne dépasse pas 8 nœuds dans les risées. Patrick Mazuay, le maître-voilier d'Alinghi, inspecte sa nouvelle

grand-voile 3DL carbone – elle pèse seulement 45 kilos! –, munie d'une corne, comme le Class America SUI 74. Ce rond de chute «carré» augmente certes la surface de toile, mais permet surtout de contrôler la chute de la voile en évitant qu'elle «vomisse» dans les hauts, donc de perdre de la surface propulsive en générant de la traînée au près. Une forme qui a été copiée à Auckland par tous les challengers de la dernière Coupe Louis Vuitton...



sionnant geysier provoqué par l'accélération prodigieuse du cata. Douche garantie et hilarité des Suisses. On l'a compris, le côté volage d'Alinghi provient avant tout des conditions climatiques. En été, la brise varie constamment, de colérique à paresseuse, et chahute le multicoque téméraire. Ce soir, le portant par 6-8 nœuds de vent stable s'apparente à un exercice tranquille : avec le «Code 0», on dépasse les 20 nœuds sans aucune sensation. Et le sillage s'évapore dans la lumière du couchant...

**NOUS VOICI DÉJÀ DE L'AUTRE CÔTÉ** du «petit lac», la fin de la partie la plus étroite du Léman. Le «Code 0» est roulé et empaqueté dans le filet avant. Les basses bastaques, montées sur des transfilages de Vectran et PBO, servent à contrôler la raideur de l'étau alors que la supérieure sert à tenir la tête des gennakers. Le mât a déjà cassé, flambé en compression, mais a simplement été manchonné. «Ernesto n'a pas un budget infini, explique Pierre-Yves. Un mât neuf permettrait de gagner 30 kilos et de supprimer les

barres de flèche. Est-ce nécessaire ? Nous préférons avoir une équipe soudée, capable de mener Alinghi à 100 %. C'est une recette qui fonctionne bien en Class America !»

**EN L'ABSENCE DE BRISE MUSCLÉE** générant de fortes doses d'adrénaline, le près par petit temps ressemble à une partition réservée à un soliste d'exception. Un demi-degré de trop ou de moins et les dixièmes de nœud s'évanouissent. Avec la vitesse du vent s'ajoutant à la vitesse propre du cata, on a l'impression qu'il souffle un bon force 5. En l'absence de vagues, c'est étonnant. «Quand il n'y a pas de vent, raconte Yves, il n'y a pas de recette magique. Même avec Alinghi, la pétrole blanche, c'est l'enfer. Mais, avec un souffle, on s'envole.» Les sourires s'affichent en permanence sur un équipage toujours émerveillé des possibilités du cata noir. Existe-t-il au monde une machine aussi exceptionnelle ? Excepté à Versoix, où cette race de multicoques possède un nid, nulle part ailleurs la pétrole ne réjouit autant. Alinghi, c'est le pire cauchemar du vent quand il dort... A.S. ●

DEPUIS SA NAISSANCE, voici trois ans, Alinghi a été fiabilisé et simplifié. Il n'y a plus de canards devant les dérives, celles-ci ont été modifiées et l'hydraulique ne contrôle plus que l'écoute de grand-voile. Tout en barrant, Pierre-Yves pompe comme un damné pour amener la grand-voile sous tension : trois tonnes en charge de travail. L'écoute de génois passe par un point de tire monté sur un triangle de carbone, dont la hauteur est contrôlée par un laçage en Vectran pris sur la martingale, sous le bateau... Cela tient du tricot et de la technologie spatiale. La martingale, triangulation en barres de carbone que l'on distingue sous la plate-forme, rigidifie le cata en reprenant tous les efforts de traction ou de compression, à la façon d'une toile d'araignée. La rotule de pied de mât encaisse ainsi 13 tonnes de compression !

La conduite d'Alinghi à tout d'une horloge suisse : «L'assiette optimale se situe à 4 degrés de gîte pour conserver l'efficacité du plan de voilure et le couple de rappel, précise Pierre-Yves. La coque perchée à un mètre de haut, c'est juste pour les photos !» On joue beaucoup sur

l'angulation de la voile grâce à l'immense barre d'écoute, et très peu sur l'écoute elle-même, dont la course de réglage ne dépasse pas cinq centimètres. Sensible aux déplacements de poids, Alinghi est muni d'échelles fixes avec des filets. On s'y tient, les pieds glissés dans des sangles, non pour faire du rappel, mais pour éviter d'être éjecté lors d'un plantage. Les filets enveloppent aussi les queues-de-malet, utilisées comme point d'amure pour le monstrueux «Code 0», et par l'équipage pour reculer les poids dans les cavalcades sous gennaker. «Il nous arrive souvent de

mettre le tangon dans l'eau», souffle Yves, chargé d'envoyer les voiles d'avant. La queue-de-malet porte donc ces rustiques filets de pêche verts par nécessité. En matériau exotique, ils brûleraient au soleil...

«On abat !» Isolé à l'arrière d'Alinghi, je ne me méfie pas. Et, au moment où Yves me conseille de faire attention, je me retrouve trempé ! Perché sur la queue-de-malet, je me tiens derrière le safran, en dehors des limites de la plate-forme. En braquant brutalement, le safran produit un impres-

**Sur Alinghi, le près par petit temps ressemble à une partition réservée à un soliste d'exception.**

## Alinghi à la loupe

- Longueur coque : 12,50 m. Longueur hors tout : 18 m. Largeur : 8,70 m. Echelles : 2 x 1,60 m de large. Queue-de-malet : 1 m. Tangon de beaupré : 4,50 m. Déplacement : moins de 1 800 kg. Ballasts : 250 l (avant) + 350 l (arrière) dans chaque coque. Construction (mai 2000) : sandwich mousse-carbone. Chantier : Decision, Bertrand Cardis. Architectes : Sébastien Schmidt-Jo Richards. Voiles : North carbone 3DL. Grand-voile : 138 m<sup>2</sup>. «Code 0» : 150 m<sup>2</sup>. «Code 1» : 95 m<sup>2</sup>. Génois 3 : 46 m<sup>2</sup>. Grand gennaker : 250 m<sup>2</sup>. Mât carbone : Espace Composite, 240 kg avec deux étages de barres de flèche. Accastillage, Frederiksen, Spinlock. Winches : Lewmar. Hydraulique : Navtec. Cordages Vectran et PBO : Liros. Centrale : Hercules, B & G.
- Equipage : Ernesto Bertarelli, Pierre-Yves Jorand (skipper), Yves Detrey (préparateur), Alvin Arnold, Christian Wahl, Patrick Hughemin, Andrew Graham.

