

AU PAYS DE LA DÉMESURE L'AMERICA

Budgets colossaux, équipages extraordinaires..., la Coupe de l'America est hors norme. Embarquez à bord de *K-Challenge*, seul voilier français engagé officiellement.



K-Challenge est le syndicat français le plus avancé dans la

perspective de l'édition 2007 de la Coupe de l'America. S'il est encore à la recherche d'un sponsor principal, il a acquis, en août, les deux voiliers du Team New Zealand, vainqueur de la Cup en 2000. Une cinquantaine d'employés travaillent déjà pour le challenger français, qui a établi son budget à 50 millions d'euros pour l'ensemble de la campagne. Un montant conséquent, mais qui reste largement inférieur à celui déployé par les plus grosses équipes comme Alinghi (Suisse), tenant du titre ou Oracle (États-Unis). Comparé aux budgets annuels en vigueur dans la Formule 1 ou dans un club de football (200 millions d'euros pour Renault, lors de son retour en F1 ou 70 millions d'euros pour l'Olympique Lyonnais pour le présent exercice), ces sommes restent relativement «modestes». B.C.



COQUE

1 Plus de 25 m de long pour 24 tonnes ! En fait, elle est très fragile car l'essentiel du poids (20 t) est situé dans la quille en plomb. Ce fuseau de seulement 3 m de large, construit en carbone selon les techniques propres à la F1 ou à l'aérospatiale, doit être le plus rigide possible, pour éviter qu'il ne se déforme sous la pression des voiles. Prix : 3 millions d'euros.

VOILURE

2 Grand-voile : 320 m² ; foc : 120 m² ; spi : 450 m² ; voila le moteur du bateau ! En carbone, les voiles sont moulées. Elles sont légères, puisque la chasse au poids est une obsession dans l'America : un spi ne pèse que 45 kg, quand il n'est pas mouillé... La durée de vie d'un foc (30 000 €) est de 20 heures. Prix d'un jeu de 12 voiles : 300 000 €.

MÂT

3 Haut comme un immeuble de 12 étages, il culmine à 32 m. En carbone, pesant 750 kg tout équipé, il doit être le plus raide possible. Un mât coûte 450 000 €, les syndicats les plus riches en font construire au moins deux : ils sont sûrs de courir, même en cas de... dématage.

GRÉEMENT

4 Il sert à maintenir le mât et assure la manœuvre des voiles. Quelque 500 m de câbles tiennent le mât et plus de 1 km de cordages permettent le réglage des voiles. Sur l'écoute de grand-voile (cordage qui sert à la régler), la force exercée est de 10 t !

COCKPIT

5 C'est l'espace de manœuvre où travaille l'équipage. Il occupe désormais les deux tiers de la longueur du bateau. Il est équipé de deux barres à roue, afin que le barreur ait toujours une vue dégagée, même quand le bateau gîte à 30°, la pente d'une piste noire à la montagne.

ÉLECTRONIQUE

6 Un cockpit de Class America ne ressemble pas encore à celui d'un Boeing, mais il s'en rapproche. En plus des instruments de navigation, le bateau est équipé de systèmes d'acquisition de données et de télémétrie : cap, vitesse, angle de gîte, force du vent, réglage des voiles sont renvoyés à l'équipe d'assistance. La cellule arrière travaille avec trois ordinateurs, reliés en réseau.

ÉQUIPAGE

7 Un Class America est armé par 17 marins. Les wincheurs, athlètes de très haut niveau, règlent les voiles : un virement de bord dure une dizaine de secondes et s'apparente à un sprint de 100 m pour les 8 équipiers impliqués. À l'arrière, l'«état-major» pilote le bateau : le barreur est assisté par un tacticien qui prend les décisions, un stratège qui anticipe les bords à venir, un navigateur, et un performeur qui contrôle la bonne marche du navire.