

Moxie, une légende qui navigue toujours aussi bien...
Pour le plus grand bonheur des amateurs !

Moxie

Moxie, c'est avant tout une silhouette magique...
Notez le bras arrière unique en son genre !



L'INSTRUMENT PARFAIT !

TEXTE ET PHOTOS : PHILIPPE ECHELLE

UN JEUNE HOMME DE 60 ANS

Phil Weld est un phénomène. C'est le type même de l'Américain sympathique. Du haut de ses 1,88 m et 90 Kg de force tranquille, il symbolise le rêve "made in USA". D'origine bostonienne, il effectue ses études à Harvard. Son premier patron au Chicago Daily News lui dit : "vous aimerez le journalisme, cela vous permettra de fournir votre nez dans les affaires des autres !". Il sera tour à tour, rédacteur en chef de l'édition européenne du New-York Herald Tribune, directeur de titres puis propriétaire d'un groupe de journaux. Spontané, réaliste et énergique Phil développe des qualités d'empathie et d'indignation hors du commun qui font de lui l'avocat des causes perdues. Sa réputation de "Monsieur bons offices" n'est pas usurpée ! Comme il le dit : "un bon éditorialiste doit trouver une fois par jour une raison majeure d'être hors de lui". Cette caractéristique associée à une vitalité exceptionnelle et à une intelligence profonde et concrète l'accompagnera dans tous les épisodes d'une vie tumultueuse. Ce "gendre idéal" épouse en 1937 Anne Warren, la fille qu'il aime depuis toujours ; ils auront ensemble cinq enfants : un garçon et quatre filles.

OBJECTIF: LA UNE !

Phil navigue depuis toujours. LE CHARLOT DE POSEIDON et LEONARDO, ses premiers multicoques sont des catamarans de sport. Le choix de ces engins de vitesse iconoclastes le démarque de l'aristocratie de cette région. De Gloucester à Newport, le monocoque règne sans partage à l'époque !

Au début des années 70, le vieux renard dévoile ses intentions : "j'ai toujours été frustré de ce côté là et dites-moi de quelle autre façon un homme de mon âge peut-il voir son nom dans la page des sports ?"

Observateur attentif du développement des multicoques, Weld demande à Derek Kelsall de lui dessiner TRUMPETER avec lequel il participera à la Transat 1972 ; en 39 jours, il finit 27ème sur 56 concurrents. Une rupture de bras à l'entraînement consomme la relation avec ce trimaran et il demande à Dick Newick les plans d'un bateau capable de gagner l'OSTAR 1976. Plus grand que TRUMPETER (qui faisait 13,40m), GULF STREAMER (en sandwich aïrex) est construit par Alan Vokes à Mattapoiset. Pendant 4 ans Phil va accumuler à son bord une expérience considérable en course. Les tours de Grande Bretagne, convois transatlan-



On reconnaît immédiatement le coup de de crayon du génial Dick Newick...



Prête au combat, la gracieuse Moxie attend le grain qui se dessine au loin

tiques et course des Bermudes s'enchaînent à un rythme effréné jusqu'au 27 avril 1976. A mi-chemin entre les Bermudes et le Cap Hatteras un centre dépressionnaire situé en Nouvelle Ecosse balaye le tapis roulant du Gulf Stream de 50 nœuds d'ouest, une déferlante erratique bouscule le trimaran et l'envoie sur le toit pendant le quart de Bill Stephens! Six jours plus tard, les deux hommes seront récupérés par un navire. Bien plus tard Phil apprendra par la presse le sauvetage de GULFSTREAMER par un cargo d'Odesa.

"A-GREED FOR SPEED"

Cette envie immodérée de vitesse est maintenant ancrée dans son esprit, et il demande immédiatement à Dick Newick un autre plan! La communication entre les deux hommes est excellente, le "sorcier" va concevoir le fantastique 60', ROGUE WAVE, Jean et Meade Gougou (les inventeurs du west-system) assemblent 60 000 morceaux de bois de six essences différentes et Weld participe à la Route du Rhum 1978 sur le meilleur trimaran de la flotte, de stupides avaries de couloirs de GV le relèguent à la 31ème place. Les Anglais font ensuite à 15m la longueur de flottaison

maximum pour la Transat : ROGUE WAVE ne gagnera jamais l'Ostar!

LE "SORCIER DU MAINE"

A l'arrivée du RHUM 78, Weld considère intérieurement que son apprentissage est terminé, il peut maintenant passer aux choses sérieuses! Ayant acquis une authentique culture en matière de multicoques, leur pilotage, leurs limites et leurs talents d'Achille n'ont plus de secrets pour lui. Sa forme physique et psychique est excellente, il est prêt, mais il faut un autre bateau! La troisième collaboration entre Richard Newick et Phil Weld les conduira l'un comme l'autre au sommet. En 1979 lorsqu'il reçoit la commande de MOXIE, Dick vit à Martha's Vineyard et anime un groupe qui influence constructeurs et confrères du Maine au Massachusetts. En fait, il est au centre de la créativité mondiale en la matière! A cette époque c'est un architecte unanimement reconnu par les coureurs mais ses succès en compétition frôlent le malentendu car sa production n'est pas tendue vers ce but! Elle exprime un accomplissement personnel et l'interprétation intuitive et calculée de lignes d'eau du passé polynésien généralement revisité. Cette approche visionnaire se situe aux

confins de l'art et de la technique. La perfection de coups d'essais comme CHEERS laisse pantois! Sa planche à dessins est un chaudron bouillonnant et on s'interroge devant la richesse de la matrice théorique de ce dandy surdoué.

LA NEWICK ATTITUDE

Les "formules" de Dick Newick sont des raccourcis difficiles à interpréter mais certaines d'entre elles, devenues célèbres, expriment les attitudes fondamentales qui guident sa production. Fast is fun : la sensation de vitesse est indispensable mais elle doit être le reflet d'un comportement général élégant et facile, et se traduire par une belle navigation, souple, précise et ludique. Small is beautiful : le contraire de "petit" en lexique "newickien" pourrait être disgracieux ou excessif, un grand bateau peut rester "small" si l'ensemble de ses caractéristiques est tendu vers ce seul but... effleurer l'océan sans faire de vagues. Les créations de Newick ignorent les compromis! Keep it strictly simple : fuyez comme la peste l'accumulation des "inconforts modernes"! Machines, dispositifs et attitudes de dépendances consuméristes éloignent de l'objectif : surfer vite, pour son plaisir.

Ne coupez pas les amarres, elle va bondir!



Moxie au surf, tout simplement!

LE BATEAU ET L'HOMME SONT FAITS L'UN POUR L'AUTRE

(D. Newick à propos de MOXIE et P.Weld)

Walter Greene va construire MOXIE en même temps que GAULOISES IV (pour Eric Loizeau) qui est une de ses plus fameuses productions. La synergie du trio, la volonté de perfection de chacun, le talent et la confiance partagés par les trois larrons sont tels que la perfection va jaillir! La maturité conceptuelle, technique et sportive de cette "dream team" va permettre de réaliser le multicoque le plus parfait de sa génération. Weld trouve le mât un peu haut! Sa chute pendant un entraînement permettra à cet homme de ressources de faire appel à son arme secrète : le mât Hood à enrouleur! Walter, Tom Perkins (le fidèle préparateur) et Dick Newick sont abasourdis mais Phil a décidé. L'édition 1980 de l'Ostar rassemble 10 Newick! 4 Vols et 2 pracs en plus de MOXIE, PANACHE, OLYMPUS et KRITER VII. Si on ajoute les 3 Greene, CHAUSSETTES OLYMPIA, JEAN'S FOSTER et GAULOISES IV, "l'américain challenge" engage 14 multicoques. Les voies d'eau de GAULOISES et OLYMPUS ne permettront pas à ces outsiders de monter sur le podium, il en ira de même pour Rigudel, sur VSD II, après une avarie de dérive. Phil Weld fait une course efficace, intelligente et ne

commet aucune erreur! A 66 ans il caracole en tête, distance la "luria française" qui prédit qu'il livrera le pied dans le "baston" et remporte une transat d'anthologie avec un grément "générique". Nick Keig, sur le puissant THREE LEGS OF MANN II, franchit la ligne 7 heures derrière et l'incroyable Stegall amène les 2T et 12m de JEAN'S FOSTER à 40 minutes du plan Kelsal de 16m! Le grand Mike arrive une demi-heure après, aile tribord d'OLYMPUS explosée par une vague. Le tir groupé s'achève 10 minutes plus tard par l'arrivée de Walter Greene qui après avoir construit le trimaran victorieux amène son A Capella personnel à Newport en 5ème position. Le charisme du vainqueur draine vers lui la sympathie de tous les coureurs qui s'écrit à la remise des prix : "WELD FOR PRESIDENT!"

UNE VIE APRES LA VICTOIRE

Phil Weld débordant d'activités se lance dans de nouvelles aventures et commence à concrétiser les utopies que la transat a fait naître, il investit massivement dans une fabrique d'éoliennes et poursuit avec Newick le projet de trimaran de travail en "constant camber" destiné aux populations en développement! Il disparaît en 1985, Multicoques Mag tirait alors "So long Phil" et résumait l'état d'esprit de l'époque dans les

milieux nautiques : "Il était immense, sur-actif et brillant, avait du goût, s'engageait pour les bonnes causes et recevait comme un seigneur. Taillé pour vivre cent ans, son allure de jeune homme impressionnait à soixante-dix ans. On avait envie de tout lui confier, de lui demander son avis sur tout tant son sourire, sa voix, ses bras grands comme les ailes de ses moulins à vent se faisaient convaincants et protecteurs dès le premier contact. Aristocrate bostonien touché par la grâce et poursuivi par elle, il était un de ces personnages complets à qui rien ne peut manquer, même pas l'immortalité. Il est tombé de toute sa hauteur en pleine rue le jour où, ailleurs, on a eu besoin de sa force pour d'autres travaux. Nul doute, il est déjà à l'œuvre, mais ici quel vide!"

Le trimaran vainqueur a été donné à l'Académie Navale, mais la Marine américaine se rend vite compte qu'elle le valorise mal et demande à Dick Newick de rechercher un nouvel acquéreur. Jim Rubinstein sera le "conservateur" bienveillant de la vieille gloire et Walter Greene en assurera l'entretien jusqu'à ce qu'un autre jeune homme américain (de 50 ans celui-là) tombe puissamment amoureux de MOXIE et obtienne les autorisations "morales" nécessaires à cette "succession" prestigieuse.



REFIT ET BELLES CARENES

Craig Alexander, le nouveau "patron" de MOXIE est un "citoyen du Monde", marié à une italienne, il vit aux Bahamas. C'est un véritable personnage ! Sa façon et son incroyable accent américain accompagnent la présence du plan Newick de manifestations permanentes d'enthousiasme juvénile ! Bruyant, drôle et énergique Craig transporte partout sa joie de vivre et de naviguer sur ce Stradivarius. La discrète et raffinée MOXIE séduit les garçons exubérants ! Ce globe-trotter aime l'aventure et j'ai passé des moments inoubliables à l'écouter raconter les péripéties de sa traversée du Pacifique sur un Colin Archer dépourvu de moteur... et de vivre. Cette épopée de 120 jours l'emmena "carbonisé" et à demi mort de faim aux îles Coco ! Craig est un vrai marin, l'amour qu'il voue à son trimaran se traduit par des attitudes de protection respectueuse et touchante qui ne l'empêchent pas d'exploiter réellement les possibilités de la machine. Durant l'été 2002 MOXIE a subi un traitement cosmétique intégral au chantier de Newport : intérieurs et extérieurs ont été patiemment poncés avant de recevoir époxy et laque Awigrip blanche. Le grément courant et le pouillage à billes les plus performants ont été embarqués. Un haut niveau d'exigence a guidé chaque intervention, les choix d'équipement révèlent professionnalisme et souci de préserver l'authenticité du trimaran ! Au moment de la mise à l'eau Walter

Greene s'est écrié : " Il n'était pas si beau lorsque nous l'avons construit ! ".

DO YOU HAVE THE MOXIE ?

" Boisson pour les nerfs, fabriquée à partir de 1879 à Union dans le Maine à base de plantes découvertes en Amérique centrale par le lieutenant Moxie ! C'est la meilleure défense contre la fatigue nerveuse, l'impuissance sexuelle, la débilité et l'apathie, Moxie vous donne une solide santé, un appétit vorace, et fait disparaître comme par magie toute impression de fatigue ou de surmenage ". (Publicité authentique)

Ce clin d'œil révélateur de l'état d'esprit de Phil Weld était également une profession de foi à l'égard du sponsoring ! Lui qui n'en avait pas besoin considérait le mécénat industriel indispensable à la course au large et voulait manifester en exposant publiquement sur son trimaran la marque d'un soda, au goût et à l'action improbable, la puissance ambassadrice des multicoques.

NAVIGUER AVEC MOXIE

Je retrouve le bateau dans le Sud de l'Espagne à l'occasion de la Route du Sel que nous accompagnons dans sa première partie. VSD est là aussi, survivant du bleu et rescapé de terribles aventures ! Je passerai plusieurs jours à bord mais ne résiste pas à la curiosité d'une évaluation immédiate et

complète du trimaran. MOXIE est dans son "jus", vient de traverser l'Atlantique et a subi une partie du mauvais temps qui a frappé la flotte du Rhin (cela lui a coûté une fissure dans le carénage d'bras bâbord). Pendant plusieurs heures, "Petzel" a front, j'admire conception et construction jusqu'au fond des bras. Cette enquête "archéologique" m révèle les secrets de la fabrication et je suis frappé par l'intégrité et la "jeunesse" structurelle du trimaran. Exception faite de l'élargissement du passage au travers de la cloison de bras avant, il est absolument tel que Weld l'a quitté ! De face, sa silhouette légendaire me saisit ! Plus pure que celle de ROGUE WAVE les proportions sont miraculeuses et évoquent un A Capella "body build", le bras-avant développe une architecture en "aile" d'une finesse exceptionnelle, le "fuselage" structurel évoque d gracieux élancements féminins. Le bras-arrière dit simule sa puissante musculature en traversant la coque centrale et c'est en prenant un peu de recul que l'on en perçoit la force ! Les liaisons sont d'un beauté "physiologique" et évoquent les "attaches d'un pur-sang. Côté œuvres vives, les mises e volume et les sorties d'eau sont fines et précises, les sections sont en V arrondi et la surface mouillée est très réduite, les flotteurs "effleurent" la surface de l'eau et l'étrave "busquée" permet à la ligne générale de "spatuler". L'arrière de la coque centrale met en évidence un V bien marqué et s "retrouve" un peu dans la zone du puits de safran relevable. Deux goussets structurels latéraux rigides lient la coque dans le plan longitudinal et réalisent la fusion avec le bras.

En voyageant vers cette légende je m'aperçois qu'après lui j'aurais navigué sur les trois premiers d la Transat 1980 ! Aujourd'hui, à 16 heures, nous prenons le départ de La Ruta de la Sal, course-croisière espagnole qui réunit près de 300 bateaux pour un tour d'Ibiza. Des unités de course prestigieuses se mêlent aux croiseurs et à voir certaines voiles black fiber et autres 3DL il devrait y avoir de la bagarre en tête. VSD est inscrit, MOXIE, lui, participe amicalement à la 1ère partie de la course dont le 60 premiers miles nous amèneront à Formentor. Dans le chenal de sortie du port de Denia je suis la barre et quelque chose d'instantané s'échange entre le trimaran et moi. Je n'ai jamais connu une telle brièveté de prise en main. Le petit Diesel de 2 Cv pousse comme s'il en faisait 50 et, déjà, la bécote me transmet sa vitalité. La GV envolée vite la MOXIE démonte immédiatement dans cette brise de quelques nœuds ! Gênois déroulé, le plan Newick semble flotter sur un coussin d'air, parfaitement évolutif sous le vent d'une flotte scotchée !

chauffe les canéens à 7-8 nœuds en traversant le plan d'eau, et peut enfin lofer et couper la ligne plus d'une demi-heure après les 1ères séries. Dans cette pétrole de 4 nœuds personne ne semble pouvoir mettre le cap à l'Est ! Le miracle du plan Newick s'accomplit sous mes yeux et, concentrés, nous lofons en accélérant. Ce bateau alchimiste fabrique la vitesse et le vent dont il a besoin à partir d'atomes de brise et ne consomme pas d'énergie pour avancer ! La mer résiduelle du "coup de tabac" à 50 nœuds d'hier martyrise les concurrents mais les fines étraves de MOXIE se réjouissent de ces amusantes collines ! Pendant que tout le monde tricote des bords, nous envoyons le reacher ; seuls quelques monocoques prototypes high-tech semblent tenir le même cap, la "magic sail" de Phil Weld bouche l'horizon et envoie le 50 sur une autre planète, nous accélérons encore et des pointes à 8/9 nœuds accompagnent les réglages de bastaques (le réel oscille entre 5 et 7 nœuds). La communication avec ce missile en bois époxy passe par un plan de pont abondant, clair et facile à utiliser, les biomécaniciens de service (Greene et Stegall) qui sont passés par là ont réussi à greffer l'ergonomie de FRIENDS AND LOVERS sur un cockpit de Pullman : une perfection ! A la tombée de la nuit nous passons les dernières lignes de résistance (le superbe proto DUENDE). Bientôt le dernier grément ne sera visible qu'au radar, MOXIE est first ! A trois heures du matin nous mettrons le cap au moteur sur la marina d'Ibiza. Van Morrison et "Gloria" sont aux commandes ! Le surlendemain une onde orageuse de surcoût noircit l'horizon et frappe lorsque nous appareillons. Pour une sortie de brise, c'est réussi ! Le chenal entre Formentor et Ibiza constitue un merveilleux plan d'eau parsemé d'îlots et c'est au près tribord amure que nous sommes du port, GV et gènois entiers dans un vent à grains oscillant entre 15 et 25 nœuds. J'aurais préféré un long déboulé au portant et imagine que le ciel "chapeau" et cette brise capricieuse associée au clapot haché ne mettront pas le bateau en valeur ! Erreur, ce fanatique grimpe au vent comme remorqué par une ligne invi-

sible ; à 10-12 nœuds au près serré, je lofe sans arrêt et me retrouve avec des sensations de monocoque de régate. Je ressens un plaisir intense et la petite roue métallique me communique tous les paramètres du trimaran : il ne souffre pas du tout ! L'appui du flotteur sous le vent est souple et gracieux comme s'il "naguait" paisiblement à côté de nous. Un coup d'œil sur les voiles montre que rien ne déforme les profils Spectra, le creux du gènois ne recule pas sous la pression et notre étai est bien raide, il faut dire que les bastaques ont le "compte". A l'écoute de la plate-forme je vérifie sa raideur, tout montre que malgré une apparence gracieuse le châssis est blindé, il n'y a pas de "point dur" et les déformations inhérentes à un tel traitement se répartissent harmonieusement dans la structure. Sur n'importe quel autre bateau il aurait fallu réduire le gènois. Certes la coupe de ce "working jib" est très belle mais surtout la géométrie de MOXIE est si fluide et efficace qu'elle le soustrait à l'énergie des vagues et des rafales. Au lieu de se vautrer "le cheval du Maine" accélère et s'échappe. La stabilité de route est si parfaite qu'entre deux réglages je ne branche jamais le pilote. Nous prenons un ris sous un véritable déluge, l'exercice, concu en quelques secondes confond l'impression générale de facilité de manœuvre, quelques glissades à 13-14 nœuds concluent cet essai envoûtant. Formentor est déjà là.

MOXIE exerce son charme mystérieux sur moi depuis près de vingt ans et il n'est pas toujours souhaitable de confronter rêve et réalité ! Dans le cas précis de ce trimaran il n'est pas exagéré de dire que les sensations de navigation se sont situées très au-dessus de mes attentes et que l'équilibre général du plan Newick m'a convaincu d'être à la barre d'un bateau d'exception. Il y a plus, MOXIE m'a séduit ! Sa beauté statique et la grâce de ses mouvements dynamiques m'ont enchanté. Je n'oublierai jamais les observations faites à bord, de cette unité étonnante et j'espère galoper encore avec elle pour éprouver ses incroyables qualités de "surfer".

J'ai dessiné Moxie pour l'Ostar 1980 de Phil Weld. Le trimaran est 1.8m plus court que la limite maximum de l'époque et le mât de 15.2m ne portait que 106 m2 de toile pour la course. La perte de performance liée au mât à enrouleur n'a pas empêché Phil de gagner ! Anne et Phil Weld ont aujourd'hui disparu mais je me souviens que la manière dont elle supportait l'enthousiasme de son mari était magnifique. J'ai eu beaucoup de chance d'avoir Phil Weld pour ami.

DICK NEWICK

L'intérieur de la légende... Monacal !



CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

MOXIE	
Architecte	Dick Newick plan
N°48	
Constructeur	Walter Greene
Poids légal	4.5T
Longueur	15.23m
Longueur à la flottaison	13.96m
Largeur	9.85m
Surface de voilure au près	106m2
Reacher	95m2
Hauteur du mât standard	16.45m
Hauteur du mât OSTAR 80	15.25m
Hauteur du mât actuel	16.80m
Tirant d'eau	2.63m
Largeur de la coque maxi à la flottaison	1.06m
Longueur des flotteurs	12.81m
Motivisation	27 Cv
Westerbeke, ligne d'arbre et hélice repliable	