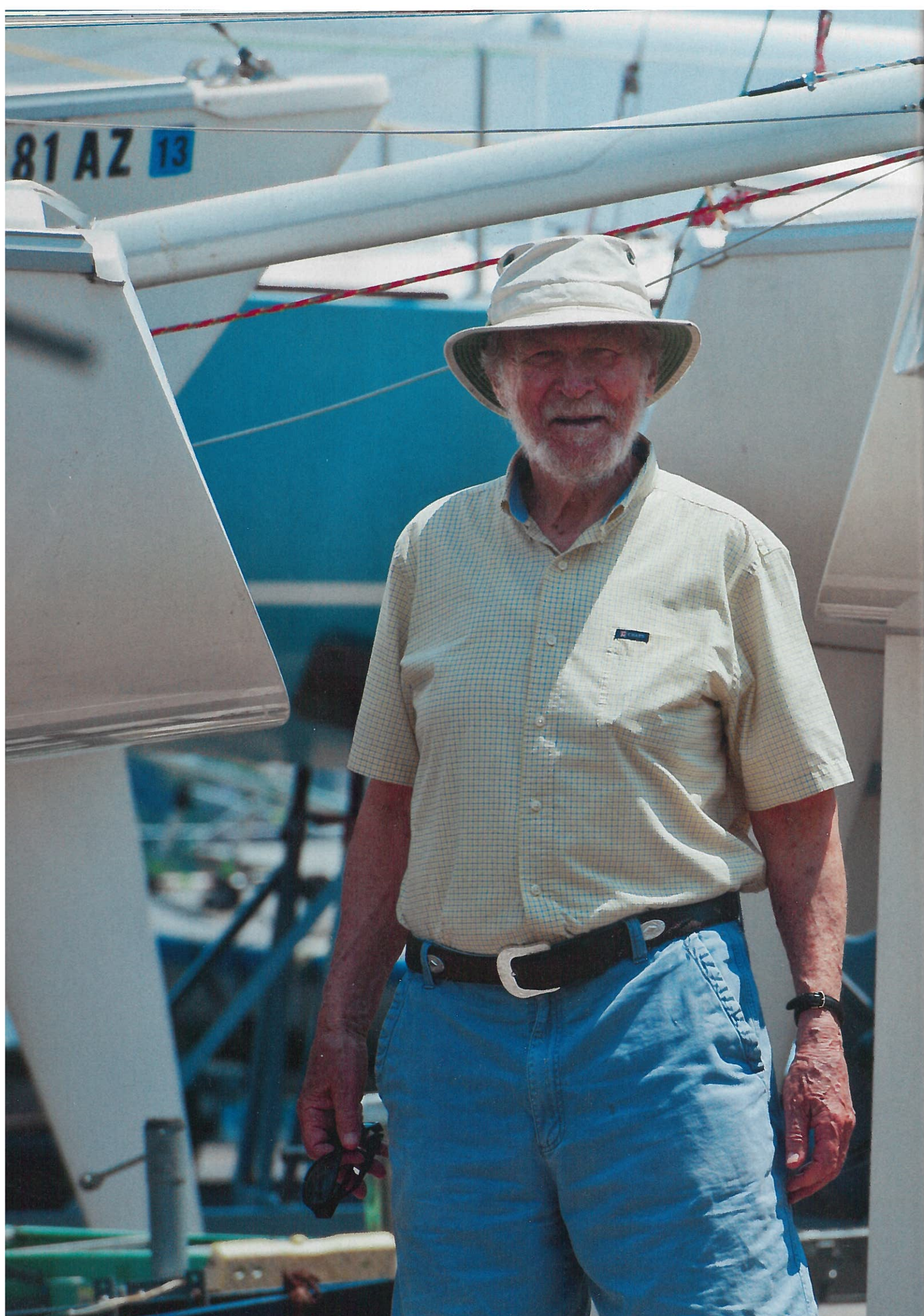




BRUCE KIRBY

LE LASER, L'ENCHANTEMENT ET LA VIE

Architecte du Laser, devenu le bateau le plus produit au monde, Bruce Kirby reste méconnu de ce côté-ci de l'Atlantique. Son talent, étendu à toutes les sphères de la plaisance, de l'IOR à l'America's Cup, ne s'est pas limité à cette révolution de la voile légère.

«**O**h... I know about the Laser...» Ce mot de la reine Elisabeth lors de la présentation de l'architecte à

Buckingham Palace vaut un adoubement, genou à terre. D'ailleurs, deux Laser figuraient à bord du yacht royal *Britannia* au temps de sa splendeur. Sujet de Sa Majesté, Bruce Kirby est né à Ottawa un jour de février 1929... «A six mois, j'étais sur le bateau de mon père, coupe-t-il, et cette année je fête ma soixante-dix-huitième année de régate !»

Avec son frère David, de deux ans plus âgé, Bruce devient avant-guerre équipier à bord de *Verve*, 24 pieds à restrictions paternel naviguant sous gréement aurique. Enfant, il construit également des voiliers de bassin avec lesquels il remporte ses premières coupes dont l'une, grosse comme un coquetier, trône encore sur la cheminée du salon. Au début de la guerre, un ami anglais mobilisé en Europe laisse aux deux jeunes gens la jouissance de son 14 pieds International, série à restriction anglo-saxonne qui a formé des générations de champions.

78 ans de régates !
Ici sur le parking des
Sonars du Noroton
Yacht-club, Connecticut,
Bruce Kirby, l'un
des architectes les plus
discrets du monde
est aussi l'un de ceux
qui a le plus marqué
son époque.

LAURENT CHARPENTIER

«ON N'AVAIT AUCUNE IDÉE DE L'AVENIR DU LASER, C'ÉTAIT UN BATEAU BON MARCHÉ POUR ÉTUDIANTS EN VACANCES.»



Au sortir de ses études secondaires, Bruce Kirby s'apprête à entrer dans une école de journalisme quand une pleurésie l'immobilise trois mois. Adieu à l'université : à la fin de sa convalescence, il entre à l'*Ottawa Journal* et se forme sur le tas. Son temps libre est consacré à naviguer et, au milieu des années cinquante, il passe en Finn pour préparer les Jeux de Melbourne. «*Au Canada, tous les bons régatiers couraient en 14 pieds. Avec les JO, on s'est tous retrouvés sur un bateau que personne n'avait pratiqué.*»

A 27 ans, la vie de Bruce Kirby prend une nouvelle densité. Jeune marié, journaliste au service des nouvelles internationales au *Montréal Star*, il paye de sa poche pour participer aux Jeux. «*Je n'avais pas bien compris l'intensité de l'épreuve et ai terminé huitième. Un départ prématuré m'a coûté cher, car tout le monde était si bon qu'une fois derrière c'était irrattrapable. J'ai de nouveau couru en Finn à Tokyo, aux JO de 1964. J'étais plus âgé, plus mature et ai fini onzième. Sans une disqualification j'aurais été cinquième.*» Quatre ans plus tard, à Acapulco, barreur de Star, il n'aura pas le succès escompté pour une troisième et dernière participation.

SON PREMIER DESSIN : UN 14 PIEDS EN POLYESTER

C'est après les Jeux de 1960 que Bruce dessine son premier bateau : un 14 pieds International construit en polyester. «*Après une régates par équipes en Angleterre où les Néo-Zélandais avaient été les plus rapides, je souhaitais disposer d'un bateau susceptible de reprendre l'avantage. Avant que mon propre bateau soit terminé, trois ou quatre régatiers ont voulu le même.*» Ce premier 14 pieds, baptisé *Torch*, sera construit à 28 exemplaires. Rien de révolutionnaire, sinon une première approche empirique de l'architecture, basée sur l'observation des carènes des concurrents. «*J'ai toujours plongé et toujours trouvé intéressant d'observer les carènes par-dessous. Je pense que ça n'a pas été inutile, car à l'époque on ne disposait guère d'éléments scientifiques pour dessiner un voilier.*»

Pour son second 14 pieds, *Flame*, dit «*Kirby Mark II*», Bruce travaille la théorie avec ce qui devient son livre de chevet : «*Skene's Elements of Yacht Design*». «*Je*



JEAN-MARIE LOT/DPP

l'ai emprunté à un ami de mon père et... jamais rendu !», pouffe Kirby. Pour ce nouveau modèle, il réduit la surface mouillée et gagne encore en performances. Mais c'est avec le Mark III *Inferno*, lancé en 1963, que les bateaux de Bruce Kirby dominent la classe. En 1968, le journaliste, qui a depuis quelque temps déménagé à Chicago pour travailler pour la rédaction de la revue *Sailing World*, a déjà dessiné cinq 14 pieds Internationaux, dont le dernier, produit à 350 exemplaires, décline les architectes historiques de la série : Uffa Fox et Ian Proctor. Pas mal pour un amateur !

C'est là que se situe le fameux coup de téléphone entre le designer industriel Ian Bruce et Bruce Kirby. Sujet : un bateau de loisir familial transportable sur le toit d'une voiture. Tout en discutant, Bruce esquisse ce qu'il sort aujourd'hui d'une grosse enveloppe et nomme «*the million dollar sketch*». Le reste appartient à l'histoire. Le prototype resté inachevé est testé en 1970 lors d'une confrontation «*un par série*» sur le lac Geneva, dans le Wisconsin. Le bateau, trop ardent et dont la voile doit être retaillée en une nuit, se dégage néanmoins du lot. Plus tard, son mât sera avancé de quelques centimètres pour le second prototype exposé au salon nautique de New York 1971.



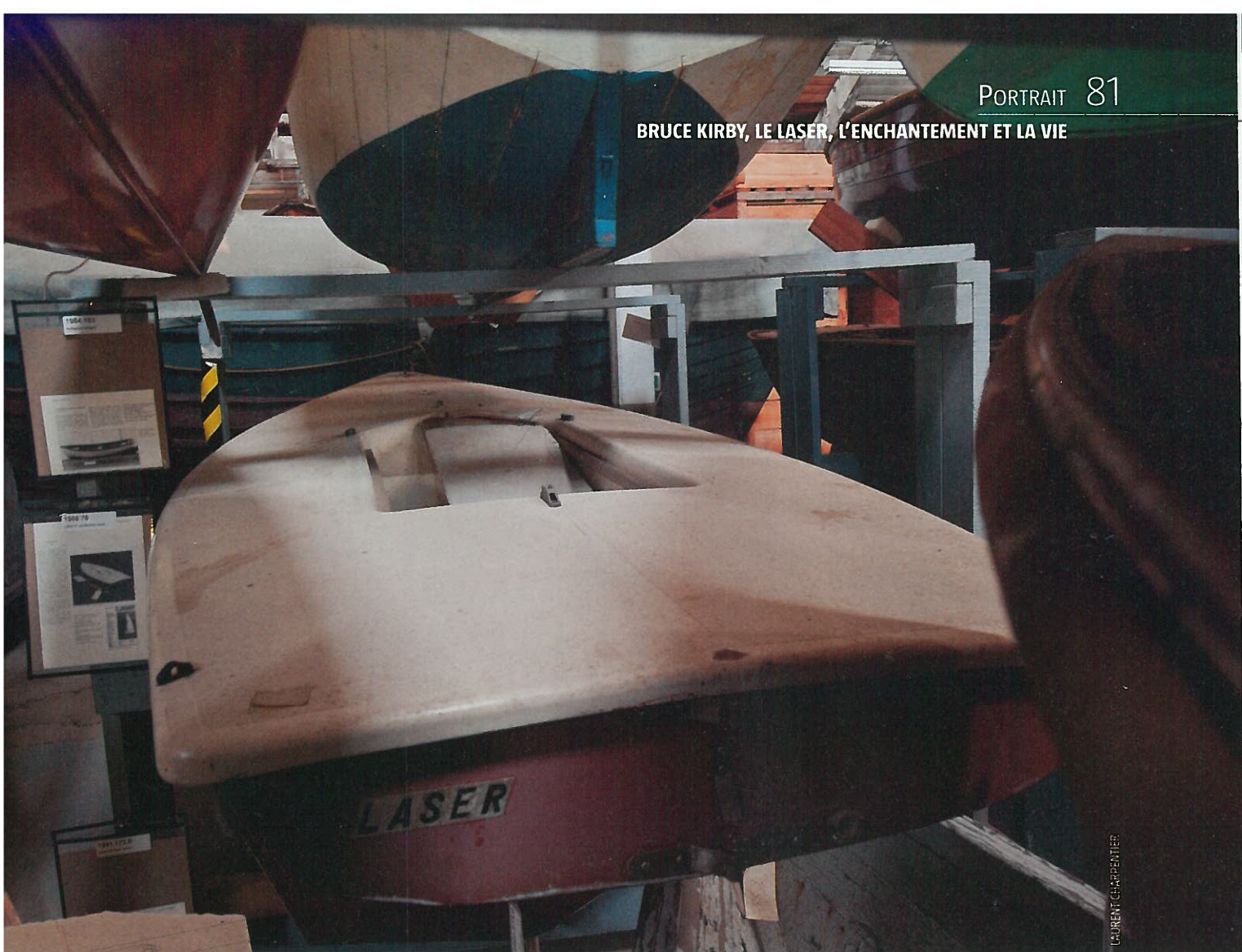
Le dériveur pur.
Simplissime, jubilatoire et technique, le Laser est un pur produit des années soixante-dix où apparurent glisse, catamaran de sport et planche à voile.

Manque un nom commercial, bientôt suggéré par un étudiant de McGill University : Laser. Bruce Kirby fait la moue : «*Laser ? Vraiment ? Laser ?*»

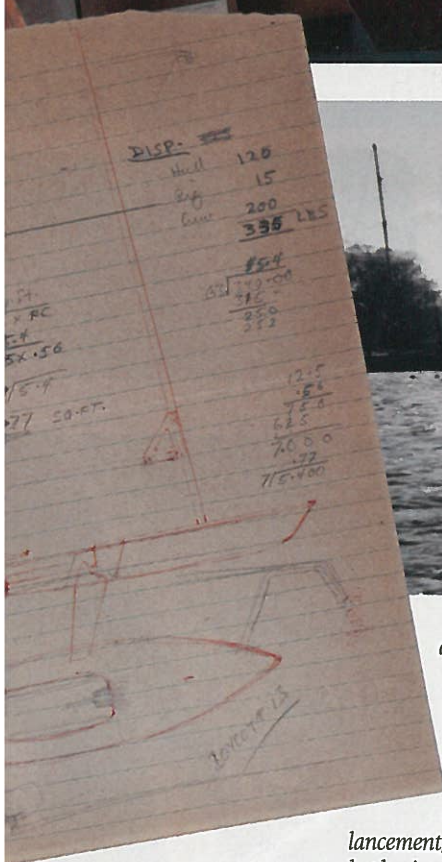
«*Le temps du salon nautique, on a vendu 144 bateaux, un record qui, me semble-t-il, n'a pas été battu, rapporte Bruce Kirby. Humblement, on n'avait pas vu qu'il y avait un trou dans le marché et on n'avait aucune idée de l'avenir de ce bateau. Au départ, c'était un dériveur bon marché pour des étudiants en vacances. Puis des médailles olympiques en ont acheté... même si mon vieux copain Pol Elvstrøm le traita toujours de "jouet".*»

LE LASER, UNE RÉUSSITE À L'AMÉRICAIN

Aujourd'hui, les 210 000 Laser construits dans le monde cachent l'œuvre très personnelle de Bruce Kirby qui produit encore deux plans de 14 pieds après ce dériveur en solitaire. Du Mark I au Mark VII, 750 14 pieds Internationaux furent produits selon les dessins de ce semi-professionnel. «*Peu après, j'ai reçu un coup de fil me demandant si je pouvais dessiner un quarter-tonner. "Of course !" ai-je répondu. Je n'avais jamais dessiné de bateau à quille et ne savais pas très bien définir un moment de redressement. Je suis parti avec des relevés, des cotes, j'en ai tiré*



LAURENT CHARPENTIER



ARCHIVES KIRBY

Sainte relique.
Le Laser n°1, premier sorti des moules et longtemps propriété de Bruce Kirby tel que nous l'avons découvert dans les réserves du Mystic Seaport Museum.

Le mythique «million dollar sketch» et le tout premier Laser de série tirant ses premiers bords avec Bruce sur la Fivemile River. «Les gens me hélétaient – C'est quoi ? – Un Laser ! – Je veux le même !»

des éléments de calcul et j'ai travaillé la jauge. J'ai misé sur une faible surface mouillée et un fort rapport de lest pour une carène qui est devenue celle du San Juan 24, construite à 1 200 exemplaires. Dix ans après son lancement, j'ai appris que ça avait été l'IOR le plus jaugeé dans le monde.»

On pourrait se figurer Bruce Kirby chéri des dieux de l'architecture navale, d'un coup de crayon enchanté transformant spontanément le polyester en or. Erreur, aucune forfanterie ni autosatis-

faction chez cet homme chaleureux et calme, au posé de voix étonnamment jeune. Le Laser, précoce et éclatant dessin, s'est imposé d'emblée comme un succès légendaire pour le meilleur et pour le pire. Le meilleur : des ventes phénoménales qui permirent à Bruce Kirby de s'établir architecte naval à part entière. Le pire : des épreuves de force pour éviter que la création ne lui échappe et aujourd'hui même une bataille homérique pour ne pas être spolié de ses droits (voir encadré).

Loin du Laser, de nombreux bateaux



de jauge IOR sont sortis du clair cabinet situé en sous-sol de la maison que Bruce et Margo occupent depuis plus de quarante ans au bord de la Fivemile River, riva soumise aux marées, autrefois bien connue des pêcheurs de langoustes et des «rum runners» de la Prohibition. L'endroit aux longues tables à dessin est un observatoire et une invite à naviguer, orienté pile dans l'axe de la rivière. Il suffit de lever les yeux de son travail pour ressentir ce que Paul Valéry appelait «une impulsion d'horizon». Après le San Juan 24 sont venus une flopée de one-tonner, un 27 pieds pour le Royaume-Uni (210 unités), le Kirby 30 (195 unités) et, en 1979, un quillard pour quatre équipiers, le Sonar, nouveau succès (800 unités). C'est à bord de son propre Sonar que Bruce Kirby régate encore aujourd'hui dans la flotte de son club de Noroton d'où la série est originaire.

L'architecte n'a pas franchi le pas de la conception assistée par ordinateur mais, depuis plusieurs années, fait reprendre ses dessins par un ami architecte naval qui les transforme en fichiers pour les rendre exploitables par les constructeurs. «J'aime tracer des courbes, explique Bruce, j'apprécie ce côté artis-



**«JE NE SUIS PAS
UN HOMME DE
GRAND BATEAU.
CELA VIENT DE MON
ÉDUCATION ET DE
MES PREMIÈRES
EXPÉRIENCES.»**



CARLO BORENGHI/DPPI

Deux en un. Canada II reconditionné sur la base de Canada I : deux tentatives sans trop de moyens financiers pour, ici contre Italia, tenter de ravir la Coupe aux cousins américains, en 1987 à Fremantle (Australie).

Le travail, les honneurs. Sorti de son cabinet (à gauche), Bruce Kirby est distingué parmi cinquante Canadiens éminents lors du jubilé d'or de 2002.

Equipage détonnant. Avec son frère David, Bruce composait un excellent équipage en Star. Ses résultats aux Jeux d'Acalpuco avec un autre équipier furent décevants.



ARCHIVES KIRBY



LAURENT CHARPENTIER

ARCHIVES KIRBY



de l'architecture. Pour le coup d'œil ie forme, je trouve l'écran moins bon, nins pour moi.»

DE L'ADMIRAL'S CUP À L'AMERICA'S CUP

ice Kirby a dessiné des bateaux yablement dissemblables, tel le alk Island Sharpie, inspiré des dra- rs d'huîtres du Connecticut, déri- à fond plat, gréé en ketch sur des autoportés. «Avec juste deux cou- s, Margo et moi avons fait de grandes les avec ce dayboat de 26 pieds. rd dessiné pour nous, nous l'avons uti- mme un croiseur, en camping, et j'en du les plans pour la construction ama- n contreplaqué-époxy. Je reçois réguliè- it du courrier à propos de ce Sharpie ai ensuite décliné en 18, 23, 29 pieds

Une incroyable diversité. De gauche à droite, les demi-coques des Norwalk Sharpie 26, Kirby 30, Ideal 18 et Sonar illustrent la déclinaison d'un même savoir-faire.

et même une fois en 43 pieds ! Notre bateau marchait très fort. En régate, on arrivait avant les San Juan 24 à la bouée au vent !»

En 1981, c'est à bord de son propre 40 pieds IOR, *Runaway*, que Bruce Kirby se joint à l'équipe canadienne de l'Admiral's Cup, se classant sixième sur seize équipes. Pendant dix ans, le bateau et son équipage brilleront dans les courses du SORC. Sollicité pour dessiner le challenger canadien de l'America's Cup 1983, Bruce se met au travail avec un ingénieur spécialisé en résistance des matériaux. «Nous avons Clipper challenger de l'édition précédente et avons loué Intrepid. Nous disposons de pas mal de références et c'était un travail assez facile dans la mesure où on est très encadré par la jauge.» Le bateau sera ensuite remanié dans ses extrémités et équipé d'une quille à ailettes pour devenir *Canada II* lors de l'America's Cup

KIRBY-TORCH, FLAMBEAU DE LA RÉVOLTE



Bruce Kirby, architecte du Laser, n'a aucun droit sur le nom du bateau ni sur son logo, propriétés des constructeurs agréés. Or, depuis plus de deux ans, Laser Performance, société

appartenant au financier Farzad Rastegar, a cessé de verser des royalties à l'architecte. «On me doit un demi-million de dollars !» tempête Kirby qui veut contraindre Laser Performance à cesser sa production. Coup de poignard dans le dos, l'ILCA, association internationale des Laser, a voté une motion dispensant les constructeurs de l'accord obligatoire de Bruce Kirby pour produire des bateaux. Début juin, Bruce Kirby lançait une action contre Laser Performance, l'ILCA et l'ISAF... qui attribue des plaques d'homologation d'où le nom de l'architecte a été supprimé ! En réponse, Bruce Kirby propose le lancement du «Kirby Torch», du nom mythique de son tout premier bateau. Identique au Laser à l'exception du nom et du logo, le Torch pourrait voir sa production débiter en Australie, au Canada et en Hollande. Il paraît toutefois difficile d'imaginer le «Torch», flambeau de la révolte, remplacer un jour le Laser (voir www.kirbytorch.com). Farzad Rastegar, au cœur d'une nébuleuse de sociétés-écrans, est déjà poursuivi pour avoir omis de payer 1,10 million de dollars au designer David Netto et pour la faillite frauduleuse des poussettes McLaren USA. Qu'en est-il aujourd'hui ? La bannière McLaren figure sur la page d'accueil du site de l'ISAF et l'ILCA, qui sent le vent tourner, se fend d'un communiqué poltron «souhaitant que les disputes juridiques trouvent une issue». Bruce, 84 ans, tire dans le tas. Tintin-Kirby contre Rastapopoulos-Rastegar. Au nom de la morale, Tintin gagnera. Le Laser c'est moins sûr.

1987. «Le gain de vitesse au près était spectaculaire !» commente Bruce Kirby qui appartient à la dernière génération des architectes solitaires.

Le petit quillard de sport Ideal 18 (425 unités), les Laser 16 puis 13, le Pixel et d'autres bateaux à l'unité sortiront ensuite du cabinet de Rowayton où Bruce a toujours travaillé sans disciple ni assistant. «C'est en dériveur que je me suis toujours le plus amusé, avoue-t-il. J'ai navigué en Laser jusqu'à 60 ans passé. C'est un voilier qui maintient en forme. Le 14 pieds International était aussi très vivant. Je pense que ce sont mes deux bateaux préférés.» Architecte non-dogmatique, plus artiste qu'ingénieur, Bruce Kirby a en un coup de maître changé le visage de la voile légère. Le bon dessin au bon moment. Comme par enchantement l'étincelle qui met le feu aux poudres. ■