

Nautisme et compétition

Grégoire Dolto

Architecte naval, consultant technique pour la Fédération des industries nautiques

Le nautisme français a toujours été curieux de solutions nouvelles, depuis l'invention du premier hors-bord en 1892 ou la construction des premières coques motonautiques planantes en 1906, pour n'en citer que deux... L'innovation a toujours été placée au cœur de la plaisance moderne, qu'elle soit initiée par la course au large, puis bénéficie à la plaisance grand public, ou inversement.

Jusqu'aux années 1960-70, la compétition était l'unique fabrique d'innovation de la plaisance, en voile comme en motonautisme, ce qui permettait véritablement de considérer la course comme « le laboratoire du quotidien » ; une innovation apparaissait en course et percolait lentement vers la croisière. De nos jours, ce continuum loisir-compétition n'existe plus de manière aussi évident et s'est mué en des relations beaucoup plus complexes.

En premier lieu, la course s'est démultipliée en une série de niches, certaines plus exigeantes que d'autres, permettant ainsi à l'innovation de « descendre » de la très haute compétition à des niveaux inférieurs : par exemple en voile, la Coupe de l'America met au point des équipements qui seront adaptés à la course en solitaire. De son côté, la croisière s'est suffisamment diversifiée pour générer elle-même ses propres innovations qui offrent un autre type de performance.



De plus, les exigences de la course et de la croisière sont souvent antinomiques. Pour satisfaire les exigences des régates à voile de haut niveau, on développe des voiles très légères, mais qui ne durent que deux séries d'épreuves. Au contraire, pour la croisière, on recherche des voiles résistant aux rayons ultraviolets (UV) comme aux manœuvres. Les deux produits sont complètement différents, le premier étant collé et « moulé », le second cousu et renforcé. Et lorsqu'il y a des exceptions - la voilerie Incidences a étudié le vieillissement de voiles sur le trimaran de record IDEC (Ingénierie - développement - environnement - construction) de Francis Joyon -, il s'agit alors de bateaux d'endurance à l'utilisation très éloignée de la régate classique...



Parfois, l'innovation vient de la croisière. Ce sont les développements motivés par les grands yachts de croisière qui ont permis la création de voiliers de course de plus en plus grands ; ou bien la croisière reprend une innovation course - l'utilisation de la fibre de carbone sur les gréements - et l'industrialise de manière à ce que les nouvelles techniques ainsi développées créent des retombées sur le matériel de compétition. Et lorsque des architectes de compétition brillent en bateau de série, c'est parce qu'ils ont su innover dans ce domaine aussi : ainsi, le *team* VPLP (Van Peteghem - Lauriot - Prévost) qui s'est fait connaître par ses trimarans de course a gagné ses galons en croisière avec des catamarans innovants...

Dans cette course à l'innovation, la compétition reste le porte-drapeau ; elle popularise l'idée que les perfectionnements techniques payent. Et comment en douter, lorsqu'en trente ans, la vitesse des voiliers en 24 h a triplé, ou que le record du tour du monde en équipage d'un voilier (50 j, 16 h, 20 mn) est actuellement les 2/3 de celui du record au moteur (74 j, 20 h, 58 mn) ?

La recherche de l'innovation est ainsi devenue un état d'esprit global. Compétition et croisière forment désormais une synergie, une atmosphère propice à l'innovation tous azimuts, qui se retrouvent tant sur le bateau de balade que sur le *racer* le plus pointu.