La domination des deux coques

_Extreme Sailing Series: de l'action et une ambiance de stade (en haut). Le World Match Racing Tour se déroulera aussi sur catamarans avec le skipper suisse Eric Monnin.

Ian Roman

Les grands et véloces catamarans s'emparent des séries de régates à travers le monde, promettant des épreuves faisant la part belle à l'action et la vitesse. Toutefois, ils engendrent également une hausse des coûts et changent le caractère du match race traditionnel.

Marco Wölfli Lloyd Images

Sir William Petty était l'un des plus importants économiste et scientifique d'Angleterre du 17e siècle. Il consacra la plus grande partie de sa vie à la recherche et à la politique. Au début des années 1660, il s'essaya aussi brièvement à la construction navale et conçut l'un des premiers deux coques d'Europe. Adéquatement nommé «Invention I», ce bateau était supérieur aux voiliers traditionnels et attira l'attention de la Royal Society, qui avait été fondée quelques années auparavant. Mais le temps n'était pas encore propice pour les catamarans, et leur développement ne fut pas poursuivi. Sir William Petty s'attela alors à explorer le développement de l'Irlande sous l'angle des sciences sociales.

L'enthousiasme de Psarofaghis

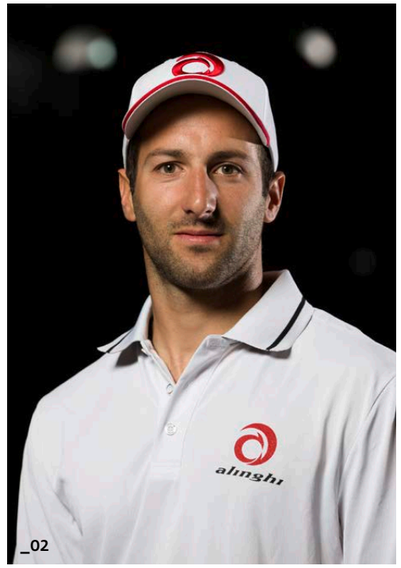
354 ans plus tard, Petty serait probablement assez surpris en voyant les régates courues par les navigateurs de haut niveau, où les catamarans de différentes classes dominent actuellement plus que jamais la scène. Cela fait déjà dix ans que des catamarans sont utilisés lors des Extreme Sailing Series, et, après le relativement traditionnel Extreme 40, cette année a connu le passage au GC32 à foils. Avec le GC32 Racing Tour, cette classe de bateaux dispose depuis 2013 déjà de sa propre série, qui compte cette année cinq régates. Avec Flavio Marazzi comme président et Christian «Blumi» Scherrer comme manager de la classe GC32, cette dernière entretient un lien fort avec la nation vélique qu'est la Suisse. Le traditionnel World Match Racing Tour a lui aussi connu un récent changement et est désormais couru sur les catamarans suédois M32. Sans oublier évidemment l'America's Cup, dont les World Series sont actuellement accomplies en tant que régates de préparation sur des AC45 à foils alors que l'America's Cup même, qui se déroulera en

marina.ch
Le magazine nautique suisse

marina.ch
Ralligweg 10
3012 Berne

Tél. 031 301 00 31
marina@marina-online.ch
www.marina-online.ch
Service des abonnements:
Tél. 031 300 62 56

_01



_02

_03

_01 Alinghi détient le record de vitesse sur GC32 (près de 40 noeuds).
_02 Le Genevois Arnaud Psarofaghis est le nouveau barreur d'Alinghi.
_03 A la tête du team BAR, Sir Ben Ainslie veut ramener l'America's Cup en Europe.

> **Le foiling donne un grand élan à la navigation traditionnelle et montre un aspect spectaculaire de ce sport**

été 2017 dans les Bermudes, se courra sur les nouveaux catamarans AC50.

Il s'avère aussi que les meilleurs navigateurs du monde concourent sur des deux coques à foils et que bon nombre d'entre eux en tirent une grande satisfaction. C'est le cas d'Arnaud Psarofaghis, Genevois de 27 ans et membre de l'équipe d'Alinghi lors des Extreme Sailing Series de cette année. «Le foiling donne un grand élan à la navigation traditionnelle et montre un aspect spectaculaire de ce sport», déclare-t-il. Malgré l'actuelle prédominance des catamarans ultrarapides, Psarofaghis ne croit pas que les autres types de régates seront pour autant négligés: «Même si nous connaissons actuellement beaucoup d'avancées technologiques, les bateaux traditionnels vont perdurer. Il ne faut en outre pas oublier qu'un vent d'environ sept noeuds est nécessaire afin qu'un GC32 puisse foiler.» Mais une fois qu'il est lancé, un GC32 ne peut presque plus être stoppé – en particulier chez Alinghi. Avec presque 40 noeuds, l'équipage suisse détient actuellement le record de vitesse.

Dans le cadre des Extreme Sailing Series, qui se dérouleront dans une ambiance de stade, cet aspect représente un spectacle intéressant pour le public. Les navigateurs ne sont cependant pas à l'abri de dangers. «Lorsque les bateaux sont rapprochés, il faut être extrêmement vigilant afin d'éviter toute collision», déclare Psarofaghis. L'accident du navigateur français de haut niveau Franck Cammas, qui a souffert d'une blessure grave à la jambe suite au chavirage de son GC32 l'automne dernier, illustre bien les dangers liés aux bateaux à grande vitesse.

Alors que les Extreme Sailing Series se déroulent à proximité du public, le GC32 Racing Tour se positionne comme un format de régates avec des courses plus longues. Selon Yann Guichard, skipper expérimenté de l'équipe franco-suisse Team Spindrift, ce format donne l'opportunité aux navigateurs de mieux exploiter le potentiel de ces catamarans. En tant que fervent défenseur des séries rapides sur deux coques, Guichard participera avec Spindrift au World Match Racing Tour, un type de régates qu'il courra pour la première fois. «Notre équipe comprend des spécialistes en catamaran et de très bons navigateurs de match race. C'est un bon mélange», se réjouit-il en vue de cette saison.

Au lieu des 20 régates de l'année dernière, le World Match Racing Tour 2016 ne comporte désormais plus que cinq épreuves. Une situation principalement due à Håkan Svensson, dont l'entreprise construit les catamarans M32 et qui s'est assuré les droits du Tour il y a un an. Le passage des monocoques traditionnels (différents selon l'endroit où se déroule l'épreuve) au M32 a posé des problèmes insurmontables à de nombreux sites organisateurs, notamment au Match Race Germany à Langenargen sur le lac de Constance, lequel faisait encore partie du Tour l'année dernière. Mis sur pied par Eberhard Magg et Harald Thierer en 1997, cet événement compte parmi les épreuves de match racing les plus établies du monde vélique. Bien qu'il n'ait pas cessé de faire évoluer le Match Race Germany tout au long de ses quelque 20 années d'existence, Magg reste cependant critique envers cette mode de catamarans high-tech toujours plus rapides: «Nous avons envisagé de passer du Bavaria Cruiser 40 au M32, mais le changement était devenu bien trop coûteux pour nous. Actuellement, très peu d'organisateurs peuvent se permettre ce bateau.» Selon Magg, la longue tradition du Match Race Germany lui permettra de continuer à se dérouler sans pour autant appartenir à une série. «Plus de 99 % des navigateurs utilisent des monocoques, ce qui rend le Match Race Germany suffisamment pertinent.» Magg se demande en outre si ces nouvelles séries pourront persister à long terme avec de tels catamarans: «Lorsqu'une série est uniquement destinée à vendre des bateaux, elle n'a probablement aucun avenir.»

L'expérience n'est plus aussi importante

Les catamarans ont transformé non seulement les compétitions, mais également la discipline même du match racing. Alors que, jusqu'à présent, les navigateurs expérimentés de match racing devaient s'ajuster en peu de temps à un bateau qui leur était inconnu, les équipes achètent actuellement de plus en plus un catamaran de circonstance et laissent leur équipage s'exercer dessus. «Le match racing était jusqu'à présent un sport d'expérience. Cet aspect se perd dans une certaine mesure», craint Magg. Ce dernier remet aussi en question l'argument souvent avancé, selon lequel les régates deviennent plus intéressantes pour les spectateurs. Il explique ainsi que les situations sont devenues moins claires avec ce type de catamarans, et donc souvent moins compréhensibles pour le public. En outre, les considérations tactiques sont, selon lui, reléguées à l'arrière plan. Il ne souhaite toutefois pas dénigrer l'ensemble des épreuves avec des catamarans et considère notamment les GC32 comme étant un enrichissement pour les sports de voile. Il demande cependant aux organisateurs de ne pas négliger les événements traditionnels tels que la Bermuda Gold Cup et rappelle: «Ce sont les épreuves qui constituent un tour, et non l'inverse.»

Questions à Michael Tobler

Comment et quand êtes-vous tombé dans l'eau? Quand j'avais 9 ans à bord du Draco Summerwind de mon père. | ***Quand avez-vous sauté la dernière fois dans de l'eau froide? Et comment?*** Pendant la Gorla 2014 en faisant un salto arrière parce que la manille de la sangle s'était ouverte… | ***Que vous apporte la goutte de trop?*** Je suis peu tolérant vis-à-vis de la malhonnêteté et du mensonge. | ***Avec qui voudriez-vous faire le tour du monde à la voile?*** Je mets ça de côté pour plus tard, et alors avec la personne qui est la plus proche de moi. | ***Quel a été votre coup dans l'eau le plus douloureux?*** J'ai déjà vécu de nombreux coups dans l'eau, professionnellement et en privé, mais ils m'ont généralement aidé à faire mieux la fois suivante. C'est pourquoi il n'y a pas qu'un grand coup, mais plutôt de nombreuses petites étapes que je ne souhaite pas détailler ici. | ***Eau salée ou eau douce?*** Je me suis longtemps ébattu uniquement dans l'eau douce, mais j'aime désormais les embruns de la mer. | ***De qui aimeriez-vous arriver à la cheville? Et pourquoi?*** Je ne me compare pas aux autres, mais j'essaie plutôt d'être moi-même et de suivre ma propre voie. | ***A quelle occasion l'eau vous vient-elle à la bouche?*** A la vue de l'écume et des longues vagues. | ***Eau dormante ou torrent en furie?*** Il n'est pire eau que celle qui dort, mais je préfère nettement les eaux agitées pour la voile. | ***De quelles personnalités (également historiques) votre équipage de rêve serait-il composé?*** De Gardar Svavarsson, qui était le premier Viking à faire le tour de l'Islande. Et évidemment aussi de personnes telles que Glen Ashby, qui a des compétences véliques et mentales incomparables. | ***Comment maintenez-vous la tête hors de l'eau dans les moments difficiles?*** Avec une confiance en l'avenir. Les revers constituent souvent les meilleurs défis afin de s'améliorer. | ***Dans quelles situations vous rendez-vous au bord de l'eau?*** De préférence toujours, mais surtout lorsque je souhaite me ressourcer ou simplement me détendre. | ***De quel grand navigateur explorateur vous sentez-vous le plus proche? Et pourquoi?*** D'aucun, pour dire vrai. Ils ont tous vécu durant ou avant le 17e siècle, et je ne me souviens pas très bien de cette époque… | ***Eau-de-vie de quetsche ou après-rasage?*** Ni l'un, ni l'autre. L'une est trop forte et l'autre trop pénétrante. Mais parfois, un café lutz en Suisse centrale est préférable à tous les après-rasage.

_Agé de 51 ans, Michael Tobler est un indépendant dans le secteur nautique. Il a concrétisé son rêve en lançant son propre voilier, le Saphire 27. Sa région de navigation de prédilection est le lac d'Uri, suivi des archipels scandinaves. Auparavant souvent à bord d'un A cat, il se retrouve à présent plutôt sur des monocoques pour des raisons professionnelles.