



AUTOMOBILE - BATEAUX

Rencontre



Avant de s'élancer au volant de son proto Pescarolo de 200 ch, le navigateur Thomas Coville écoute les derniers conseils de Paul-Loup Chatin, pilote Signatech-Alpine en Endurance.



Yves Le Blévec (au centre), skippeur d'« Actual », initie les pilotes Romain Dumas (à g.) et Paul-Loup Chatin aux secrets de la navigation à bord d'un maxi trimaran de 31 m de long.

Tous dans le même bateau!

Au volant de leurs autos ou à la barre de leurs embarcations, pilotes et skippeurs pratiquent tous un sport mécanique. Leur quête de vitesse est identique et grisante. Récit.



DE NOTRE ENVOYÉE SPÉCIALE
CAROLE CAPITAINÉ

LE MANS – Les équipages sont étonnants mais pas tant que ça : Alain Gautier (vainqueur du Vendée Globe 1993)-Emmanuel Collard (recordman de participations au Mans en activité, 21), Thomas Coville (Sodebo) - Paul-Loup Chatin (Signatech Alpine, LMP2), Jean Le Cam (vainqueur 2015 en double avec Stamm de la Barcelona World Race)-Julien Canal (G-Drive, LMP2), et enfin Yves Le Blevec (Actual, Ultime)-Romain Dumas (vainqueur des 24 Heures du Mans 2010). Réunis à l'initiative de l'ACO (Automobile Club de l'Ouest), skippeurs et pilotes se sont retrouvés dans le même baquet (un proto Pescarolo, 200 ch), puis dans le même bateau (l'Ultime Actual). L'occasion pour Gautier, Coville et Dumas d'échanger et de découvrir qu'ils avaient de très nombreux points communs.

Une histoire d'homme et de machine

Qu'il s'agisse de bateaux géants volants ou de prototypes hybrides, Alain Gautier plante le dé-

cor : « Voile ou sport auto, c'est l'histoire d'un tandem. L'homme doit faire corps avec sa machine. Il doit connaître ses limites et celles de sa machine. »
« Techniquement, les marins sont bien plus proches de leur bateau, précise Romain Dumas. Ils sont plus impliqués dans la conception. Moi, je peux donner quelques indications sur mon ressenti à l'ingénieur, mais il a déjà son idée sur la voiture qu'il veut concevoir. Contrairement à un marin qui sait tout de son bateau, je suis incapable de dire pourquoi le splitter (appendice aérodynamique) avant est comme ci, la dérive de l'aileron avant comme ça. »

Sur la relation ingénieur-skippeur, Thomas Coville explique : « Je pars d'une sensation et je dois trouver le vocabulaire pour la retranscrire aux architectes ou aux ingénieurs. Ça va faire une forme, dont on va discuter sur écran, puis on fera des simulations, des essais numériques ou, si on a de l'argent, des essais en bassins. Ça peut faire aussi un moule, dont on fera une pièce, qu'on assemblera à d'autres pour faire le bateau. Et la magie, c'est quand, à la fin, tu retrouves la

sensation que tu avais au départ. »

« En auto, nous utilisons la CFD (calculs de dynamique des fluides par ordinateur), reprend Dumas. Les équipes qui n'ont pas d'argent pour faire des essais en soufflerie n'utilisent que la CFD. En F1, une écurie a tenté la monoplace conçue uniquement en CFD, mais ça n'était pas parfait. »

Même si les bateaux sont aujourd'hui bardés de capteurs, pour Gautier, « le problème de la voile, c'est qu'on est encore trop empirique. En mer, on n'a pas deux vagues qui se ressemblent. Ce que les ingénieurs décident en sport auto est plus proche de la réalité. »

« C'est aussi pour cela qu'en voile les ingénieurs reviennent toujours vers le marin pour lui demander sa sensation, poursuit Coville. C'est un peu hybride, mais je suis le dernier décisionnaire, car quand je suis dans le Sud, c'est moi qui assume. Il faut garder une certaine objectivité face à la performance... »

Une histoire de fesses

« Un pilote conduit son auto avec ses fesses, mais moi aussi je barre mon bateau avec mes fesses. Et à l'oreille... », lance Coville. « J'ai des datas quand je suis dans mon cockpit, mais je préfère être dehors et sentir les choses. Un bateau, c'est une grosse guitare, ça fait du bruit ! Et on guette le moindre grincement. » Si Romain Dumas voit son prototype d'endurance de plus en plus doté d'électronique, de calculs qui gèrent sa consommation, ou encore de son système hybride, une question le taraude : « Et le pilotage automatique, tu l'utilises et tu dors ? » Coville, qui part pour plus d'une cinquantaine de jours de mer lors de ses tours du monde, détaille : « J'ai des alar-



Th. Martinez/Ses&Co

Après avoir conduit des protos Pescarolo sur le circuit du Mans, pilotes et skippeurs (debout, de g. à dr., Jean Le Cam, Romain Dumas, Emmanuel Collard, Julien Canal, Paul-Loup Chatin et Yves Le Blevec) se sont retrouvés à La Trinité-sur-Mer pour une sortie à bord du trimaran « Actual ».



EN BREF



Bernard Le Bars / L'Équipe

ALAIN GAUTIER

Né à Lorient
53 ans
■ 1993 : vainqueur du Vendée Globe (110 jours).



Bernard Le Bars / L'Équipe

THOMAS COVILLE

(Sodebo)
Né à Rennes
47 ans
■ 1997 : vainqueur du Trophée Jules-Verne avec Olivier de Kersauson
■ 2010 : vainqueur du Trophée Jules-Verne avec Franck Cammas.



Jérôme Prevost / L'Équipe

ROMAIN DUMAS

(Porsche)
Né à Alès (Gard)
38 ans
■ 2010 : vainqueur des 24 Heures du Mans.

mes pour me réveiller, et le pilote automatique peut même anticiper un peu... » Dumas : « On embarque de plus en plus d'électronique. Aujourd'hui, à chaque tour, l'ingénieur me demande de modifier des paramètres, je n'arrête pas de tourner des molettes, d'appuyer sur des boutons. » « Pendant la course, tu règles ta voiture tout le temps ? C'est ça ? », interroge Coville. Gautier glisse : « Ça ne t'embête pas, cette façon de piloter ? » Dumas : « Au début si, et puis on s'habitue. Mais vous, vous dormez comment ? » Coville : « Par tranches de vingt-cinq minutes pas plus, sinon je rentre dans un sommeil trop profond. Pour être performant, il faut récupérer. » Dumas : « Je suis du même avis. Au Mans, je dors cinq heures en tout. Mais c'est facile de s'endormir sur vos bateaux ? » Gautier : « Les progrès dans les pilotes automatiques ont aidé. » Coville : « Mais s'endormir quand le bateau va vite, ce n'est pas toujours simple. »

Une histoire de physique

« Vous avez une préparation physique spéciale, demande Dumas. Vous travaillez la réactivité ? » « On veille à l'alimentation, au sommeil, répond Coville, et je fais aussi beaucoup de proprioception. Je travaille sur ballon ou rouleau et en même temps quelqu'un me lit un texte et je dois, par exemple, compter le nombre de R ou de A dans la phrase. Je développe équilibre et concentration. » Après son baptême au côté de Paul-Loup Chatin, sur une piste détremmée, Coville insistera sur la gestuelle, l'anticipation et la réactivité du pilote. « C'est beaucoup plus intense que nous. C'est jouissif car ils exercent ça quand tout va bien. Nous, quand on commence

à faire des figures comme ça, ou à réagir autant, la situation n'est pas forcément bonne. » En mer ou sur terre, la vitesse les grise. « On parle de 75 km/h sur mer, ce qui n'a rien à voir avec les vitesses en circuit, précise Gautier. Mais en mer, 75 km/h, c'est significatif... » Les notions de trajectoire, de lecture du terrain sont similaires, même si les environnements diffèrent. « Sous la pluie, les pilotes voient la piste qui brille ou pas, reprend Coville. En mer, c'est pareil. Suivant la couleur de l'eau, des vagues, des nuages, on peut anticiper des trajectoires. »

Une histoire risquée

« Ce qui me bluffe chez eux, c'est leur faculté à réagir, quand tout se casse la figure, résume Dumas. Tu en vois un qui va jusqu'à se recoudre la langue (Bertrand de Broc lors du Vendée Globe 1992). » Coville intervient : « C'est le côté théâtral du truc, mais ce n'est pas tous les jours comme cela. » « Comme sur le Dakar, tu ne passes pas tes journées avec ta pelle ! », reprend Dumas. Et Coville poursuit : « Je sais que lorsque je pars dans le Sud, je prends des risques, mais mon métier justement c'est de les minimiser. » Malicieusement, Dumas l'interroge : « Vous vous attachez toujours ou parfois tu oublies ? » « Sur le bateau, on a des zones de vie, où on ne risque rien, explique Coville, puis des endroits où il faut aller, en étant capable de réagir le plus vite possible. Alors penser à s'attacher, se détacher... Je fais de l'alpinisme car c'est le sport qui m'expose comme sur un bateau : physique et concentration. Eh bien je ne mets pas un piton à chaque prise, parfois il vaut mieux faire le passage en un seul coup... » ■