



Comité Toulon Provence Corse

Toulon le 8 novembre 2020

FD Spéciale Vendée Globe 2020



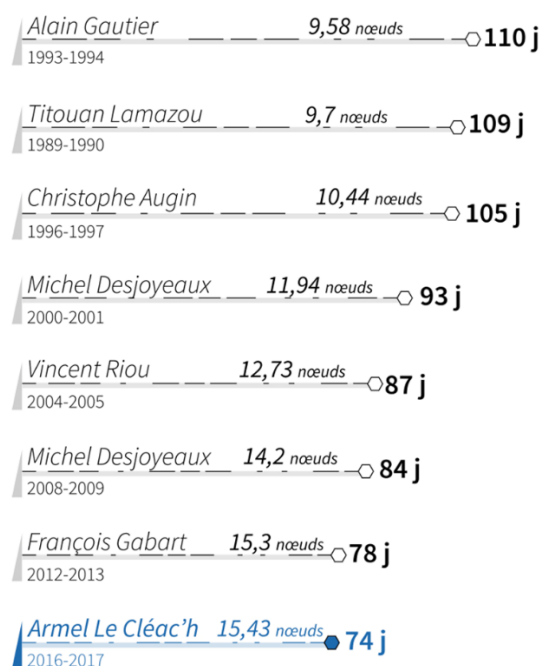
« Tous ceux qui finissent cette course sont des vainqueurs »

Pour cette 9e édition de la mythique course autour du monde en solitaire, sans escale et sans assistance, une révolution technologique devrait permettre aux voiliers de battre tous les records de vitesse, en volant au-dessus de l'eau : les foils.

« Avec des foils, on a gagné 2,5 nœuds en quatre ans alors qu'avant on ne gagnait que 0,2 nœud par édition. C'est extraordinaire ! »

Guillaume Verdier, l'architecte d'Apivia pour Charlie Dalin mais aussi de LinkedIn pour Thomas Ruyant, tous deux favoris, s'enthousiasme pour cette technologie. La présence de ces appendices sur plus de la moitié de la flotte marque un tournant dans cette édition du Vendée Globe.

À la barre de voiliers de 18,28 m, des skippers, plus nombreux à chaque édition tous les quatre ans, s'élancent pour franchir les trois caps mythiques de l'hémisphère sud - **Bonne-Espérance, Leeuwin, Horn** - en des temps record. **Titouan Lamazou** remportait la première édition, en 1990, en 109 jours. 27 ans plus tard, en 2016, **Armel Le Cléac'h** arrivait en vainqueur aux Sables-d'Olonne en 74 jours. Il avait fait le tour du monde à une vitesse moyenne de 15,43 nœuds (environ 30 km/h) soit près de 6 nœuds de plus qu'en 1990, un pas de géant dans l'histoire de la course au large.



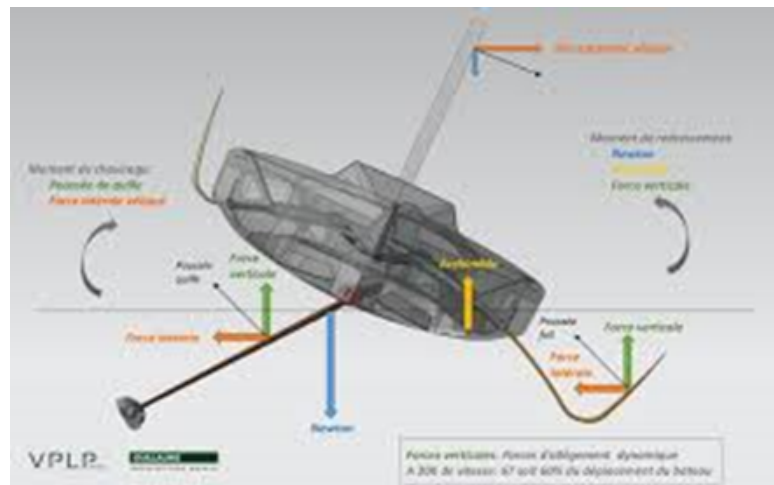
Pour comprendre pourquoi le foil est une révolution il faut savoir comment fonctionne un bateau. Pour avancer, un voilier a besoin de capter du vent dans ses voiles. La force de l'air va appuyer sur le voilier qui va gîter, autrement dit pencher. Il captera alors moins de vent et va ralentir. L'objectif est donc de contrebalancer la force du vent dans les voiles en multipliant les évolutions pour faire contrepoids et de gagner en puissance.

Selon Quentin Lucet architecte Naval qui a conçu le Charal de Jérémie Beyou trois innovations majeures y ont contribué

- 1- La première a été d'ajouter des ballasts. Cette innovation bien antérieure au Vendée Globe date de 1965 quand Éric Tabarly équipe pour la première fois son voilier de course - Pen Duick V - avec des ballasts. Il s'agit de réservoirs d'eau de mer positionnés de chaque côté de la coque pour l'alourdir et compenser la force du vent, permettant de remettre le bateau à plat. Dès la première édition du Vendée Globe, les concurrents s'en équipent. Écureuil d'Aquitaine II, le voilier de Titouan Lamazou, pouvait embarquer jusqu'à 5 800 litres d'eau de mer dans ses ballasts.



- 2- La deuxième évolution a été de jouer sur l'inclinaison de la quille. En la faisant pivoter, le bulbe qui pèse trois tonnes accentue le contrepoids et favorise le redressement du bateau. C'est pour Isabelle Autissier qu'elle a été mise au point en 1993, pour une autre course (le BOC Challenge). En 1996, la technologie est adoptée par les concurrents de la troisième édition du Vendée Globe.
- 3- Les foils sont la dernière innovation, introduite en 2016 et optimisée cette année, sur les IMOCA. Ils agissent cette fois-ci du côté où penche le bateau, sous le vent. Il favorise la stabilité du voilier mais sans ajouter de poids ou si peu (env. 500 kg pour les 2 foils).



Les foils sont donc un moyen supplémentaire de rétablir le bateau pour permettre aux voiles de capter plus de vent. Pour Samantha Davies, skipper d'Initiatives-Cœur, «les foils ont les mêmes vertus que des petites roulettes sur les vélos d'enfants». Le bateau, grâce à cette assise, est plus stable donc gîte moins et accroît sa vitesse.

«Le foil est une petite aile en carbone qui porte à elle seule les 9 tonnes du bateau »

Mais les foils font bien plus pour ces IMOCA de nouvelles générations grâce au principe de portance, le même qui permet à un avion de décoller. Cette révolution en marche pour les monocoques de la course au large permet aux bateaux de devenir plus aériens qu'archimédiens. Cette dernière génération de foils (environ 300 kg de chaque côté) est capable de supporter l'intégralité du bateau soit près de neuf tonnes alors qu'en 2016 ils n'en portaient qu'un tiers.

L'INSTITUT FRANÇAIS DE LA MER SOUHAITE

Bons Vents aux 33 Participants de cette course mythique

***Et à nos Amis Toulonnais Sébastien DESTREMAU (MERCi) et
Clément GIRAUD (JILITI)***



Nota : ***Adapté de l'article du Figaro du 7 novembre 2020 – signé Laure Kermanac'h***