

MOBILITÉ • WEEKEND

Le routeur, l'équipier fantôme

Une course en solitaire ne se gagne jamais seul



Le trimaran de 50 pieds d'Yves Le Blevec, victime d'une grave avarie pendant la Route du Rhum.

À l'heure où les héros solitaires de la route du Rhum passent la ligne d'arrivée à Pointe-à-Pitre en Guadeloupe, il est justice d'orienter le projecteur sur ces équipiers de l'ombre que sont les routeurs météo. Aussi impliqués que s'ils étaient physiquement à bord, les skippers leur doivent tout. Trajectoires, conseils, soutien moral...

Deux heures du matin, le téléphone portable de Christian Dumard, le routeur d'Actual, retentit. Le trimaran vient de casser un bras de liaison et le skipper enchaîne les mesures d'urgence pour éviter le naufrage, sauver le bateau... et sa peau! Et le premier coup de fil est pour... son routeur. Avant même l'équipe technique, avant la famille, c'est lui que le skipper appelle. Ils se connaissent bien et se comprennent à demi-mot. Pendant la navigation, le routeur dispose quasiment en temps réel d'une lecture de tous les instruments du bateau! «Nous sommes de véritables 'big brothers'», s'amuse à rappeler Christian Dumard qui route aussi bien Actual d'Yves Le Blevec que Sodeb'o de Thomas Coville. «Non seulement nous choisissons la route à suivre mais nous donnons même notre avis sur les manœuvres à faire, sur les changements de voile à effectuer...» Le routeur envoie le skipper se coucher quand les conditions sont plutôt stables, le réveille à distance si le vent change en force ou en direction. Jean-Luc Nélias, routeur de Groupama qui vient de remporter

la course, précise cependant: «la décision finale reste malgré tout à bord.» Surtout si les conditions sont maniables et s'ils peuvent facilement échanger leurs points de vue... Mais quand le vent et la mer se corsent, les routeurs reprennent le contrôle: le skipper n'a plus l'occasion de tapoter sur son ordinateur et n'a souvent même plus l'esprit suffisamment clair pour prendre les décisions opportunes...

LA CLEF: LA CONNIVENCE

Le marin serait-il devenu un robot, télécommandé depuis la terre? Comme dans les jeux en ligne qui consistent à faire courir un bateau virtuel aux côtés des vrais, dans les mêmes conditions météo? Non, sans doute... Les routeurs interrogés sont unanimes, il s'agit vraiment d'une équipe rodée qui connaît les forces et les faiblesses de chacun. Comme si, simplement, le routeur était à bord. Certes il ne tire pas les écoutes mais participe tout autant... C'est du 24h sur 24h. Les routeurs travaillent généralement à deux... «Et même à deux, c'est parfois difficile de s'absenter le temps de prendre une douche!» explique Jean-Luc Nélias... En effet, ils suivent plusieurs modèles météo qui chacun crache leurs données plusieurs fois par jour. De plus, les bateaux se déplacent vite: en une heure ils sont près de 50 kilomètres plus loin! Avec les images satellite, il est même possible de suivre et de prévenir les grains isolés... Une attention de tous les instants, donc. D'autant que sur les grands multicoques une variation de vent de 5 nœuds peut avoir des conséquences vitales...

Qui sont-ils, ces anges gardiens? Souvent – bien sûr – des marins eux-mêmes. Pas toujours des météorologues de formation. Ils se présentent souvent comme des «consommateurs» des modèles météo plutôt que comme les ingénieurs qui les établiraient... À leurs dires, les skippers seraient souvent capables de faire aussi bien qu'eux s'ils étaient à

terre, confortablement installés devant un ordinateur sec et sans mouvement! Le plus important est sans doute la connivence qui doit naître entre le marin et son routeur... et où mieux qu'en mer pourrait-elle s'établir? Christian Dumard avoue naviguer plusieurs fois par an avec Thomas Coville alors que Jean-Luc Nélias vient de faire la course autour des îles Britanniques à bord de Groupama 70, en préparation de la Volvo Ocean Race...

UNE ASSISTANCE VITALE POUR LES MULTICOQUES

«Je suis pour cette interdiction de routage des multicoques», s'écrie Christian Dumard! En effet dans toutes les classes de multicoques, des IMOCA (60 pieds) aux Class40, le routage est maintenant interdit... Il reste que pour les multicoques, les impératifs de sécurité sont tels que le skipper doit être assisté. Il y va de sa vie. «Si les conditions se dégradent en multi, le marin ne pourra pas s'en tirer», précise Christian Dumard. «Par contre, poursuit-il, en monocoque, où le danger est moindre, le skipper doit être bon dans tous les secteurs du jeu... Du réglage des voiles au choix du parcours; on espère des marins complets et autonomes...»

Le skipper d'aujourd'hui doit en effet pouvoir lui-même comprendre et analyser la situation météo et son évolution... Le routeur devient alors simple professeur/analyste avant le départ. Ensemble, ils étudieront les parcours des éditions précédentes pour miser sur l'option gagnante... Le marin aura bien sûr à bord tous les outils pour suivre et compléter cette analyse de départ. Notamment des programmes informatiques sophistiqués qui intégreront les polaires de vitesse (capacité de vitesse du bateau à chaque force et angle de vent).

Mais, comme aime à le rappeler Jean-Yves Bernot – que l'on surnomme «le sorcier» dans le métier –, la plupart des concurrents utilisent les mêmes logiciels. «La différence entre eux, c'est leur connaissance et leurs capacités à déchiffrer, à corriger et à critiquer les données...» Selon Jean-Luc Nélias, le programme de routage est au marin ce que le traitement de texte est à l'écrivain: le début de sa réflexion!

Et tant pour le marin à bord que pour le routeur à terre, il faut parfois couper l'ordi, mettre le nez dehors, se prendre le menton et réfléchir par soi-même... Et c'est tant mieux! ■

Alexis Guillaume

www.sailaway.be/routage.html

“
Même à deux, c'est parfois difficile de s'absenter le temps de prendre une douche!”



Jean-Luc Nélias, routeur de Groupama

AUTO

Une sculpture fluide

Hyundai compte bien dynamiser le segment des «multi purpose vehicles» (MPV) compacts avec l'ix20 Blue Drive.

Alors que, depuis 2005, le segment des MPV, dans son ensemble, s'est contracté, la part de marché du segment B, celui des citadines polyvalentes, est passée de 23,3 % à 29,2 %. L'effet du downsizing global...

Hyundai, qui progresse de 5,7 % depuis le début de l'année sur le marché européen, voit dans l'ix20, qui remplace la Matrix, l'opportunité d'augmenter son volume de vente global et sa part de marché en Europe... Pour attirer des clients venus du segment supérieur, le Caussi. Avec raison, car l'engin, large de 1.765 mm et dessiné en hauteur (1.600 mm de haut) sur un empattement ample (2.615 mm), offre un habitacle spacieux. Il ne mesure pourtant que 4.100 mm de long, les porte-à-faux étant courts (805 mm à l'avant, 680 mm à l'arrière) et c'est fort bien ainsi. Une comparaison: elle est donc 105 mm plus courte

et 20 mm moins haute qu'une VW Golf Plus.

Le coffre à bagages accueille 440 l, un volume extensible à 1.486 l, grâce aux dossiers inclinables à plat (2/3-1/3) de la banquette arrière. L'ix20 dont le poids à vide est compris entre 1.178 et 1.270 kg (c'est 3 % de moins en moyenne par rapport à la Matrix) tracte une remorque freinée de 1.300 kg.

Conçu et développé au centre R & D Hyundai européen (Rüsselsheim, Allemagne), l'ix20 est fabriqué en République tchèque, dans l'usine construite par Hyundai Motor Manufacturing Czech (HMMC) à Nosovice (à 378 km à l'Est de Prague, à 30 km au sud d'Ostrava) au prix d'un investissement de 1,1 milliard d'euros.

C'est le second modèle européen de Hyundai conforme au style «sculpture fluide», la plus récente écriture stylistique de la marque à

laquelle l'ix20 ajoute une calandre hexagonale.

OFFRE COMPÉTITIVE

Korean Motor Company, l'importateur Hyundai, a composé soigneusement son offre. Il intègre, à chaque modèle, le pack Blue Drive procurant jusqu'à 15% d'écono-

mie de carburant (système start/stop, pneus 195/65R15 à faible résistance au roulement, aérodynamisme affinée, alternateur intelligent) et la formule «5 Year Triple Care» (cinq ans de garantie «bumper-to-bumper», cinq ans d'assistance voyage avec voiture de remplacement et cinq ans de

contrôle d'état, le tout avec un kilométrage illimité).

Cela détermine qu'un ix20 Comfort à moteur turbodiesel 1.4 CRDi 57kW/77ch vendu 15.999,00 EUR TVAC est compétitif face aux Citroën C3 Picasso, Kia Venga ou autre Opel Meriva, ses concurrentes directes. Le premier prix du tarif revient à une version Comfort «essence», l'1.4i Comfort 66kW/90ch à 14.499,00 EUR.

Les moteurs Euro V à quatre cylindres en ligne proposés sur ce modèle à traction avant sont quatre: deux turbodiesel, 1.4 l (66 kW/90 ch ou 57 kW/90 ch et couple maxi de 220 Nm) accouplés à une boîte de vitesses manuelle à six rapports et deux 1.4 à allumage commandé (66 kW/90 ch - 137 Nm ou 92 kW/125 ch - 156 Nm) associés, le premier à une boîte de vitesses manuelle à cinq rapports, le second à une autre à

six rapports.

Le ix20 recourt aux technologies de sécurité active (direction à crémaillère à assistance électrique, ESP, ABS et Hillstart Assist Control pour éviter le recul lors d'un démarrage en côte,...) ou passive les plus récentes.

L'offre composée pour la Belgique comporte huit définitions dont deux Comfort (base), quatre Lounge (niveau intermédiaire) et deux Style, une 1.6 i et une 1.4 CRDi 90 ch. Cette dernière est la plus chère du tarif (21.849 EUR).

Au cours des deux prochaines années, l'évolution positive de l'image de la marque sera soutenue par le lancement de plusieurs nouveaux modèles. Hyundai progresse avec une admirable régularité, en suivant à la lettre une feuille de route ambitieuse. Sans faire de vague... Juste des résultats! ■

Martine et Philippe de Barys



Hyundai ix20: un MPV compact et spacieux.

© Hyundai