

MEMO ASPECT DU DESIGN NAVAL

Le **design** ou la **stylique**¹ est une discipline visant à représenter concrètement, une pensée, un concept ou une intention en tenant compte éventuellement d'une ou des contraintes fonctionnelles, structurelles, esthétiques, didactiques, symboliques, techniques et productives.

Intimement lié à l'architecture le design appliqué au monde marin est une composante de l'architecture navale, pour les anglo saxon « naval designer » est l'équivalent de l'architecte naval.

Il existe que peu de styliste naval, leur domaine d'activité est essentiellement concentré sur l'aménagement et la décoration intérieure.

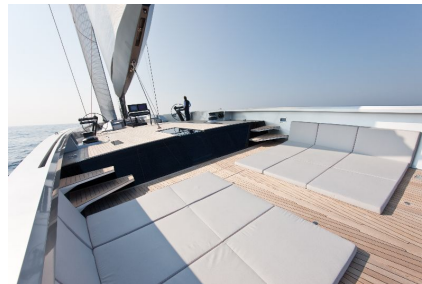
INFLUENCES :

L'inspiration du design naval est limité à quelques courants tels que :

Le minimalisme (ou *art minimal*) est un courant de l'art contemporain, né dans un groupe de plasticiens au début des années 1960 aux États-Unis, basé sur le principe de l'économie maximale des moyens ,surtout dans le design (Donald Judd) et l'architecture (Mies Van Der Rohe).



Wally small 143'



Wally

Le chantier Wally en fait sa marque de fabrique

Le Bio-Design est un courant conceptuel du design industriel lancé par Luigi Colani dès les années 1960. La démarche vise à s'inspirer des solutions techniques qu'offre la nature pour répondre à des problèmes de conception d'objets industriels. L'aspect curviligne découle de cette observation et répond à un impératif d'efficacité et d'optimisation des formes.



Concept Oculus non construit



Orca motor yacht 96 m 2010

Le furtif, d'inspiration militaire reste assez confidentiel.



Wally 98



Plus angulaire que furtif

La tendance appelée dans le jargon « Classique » est toujours présente et vigoureuse et représente la plus grosse partie de la production actuelle.



Timeless 100' 1997



Azimut grande 100' 2011

L'influence du design, bien que lente est omniprésente sur les modèles classiques.

TENDANCES :

Il n'y a pas proprement dit de tendances, chaque courant laissant son empreinte plus ou moins durable.

Les constructions classiques représentent toujours la plus grande partie du marché, notamment avec les chantiers de production sériels. Il n'y a pas de révolution technique et esthétique au plus une évolution sage et mesurée des modèles.

La situation Française de l'industrie de la plaisance (60 % de la production mondiale) reste par sa position de leader à la pointe du développement et des tendances.

Le secteur de la construction à l'unité (-25 mètres) est plus flexible et réactif mais reste le plus conservateur en termes d'évolution esthétique.

Les contraintes fonctionnelles, structurelles, esthétiques, techniques et productives ne laissent que peu d'espace au design sur un voilier catamaran.

Sur la coque :

L'étrave peut avoir un angle ou une forme différente (guibre, étrave inversé ect ..)

Le livet (liaison pont /coque) de forme : arrondie, angulaire, plat,...

Le tableau arrière : ouvert, droit, classique, inversé.....

Sur les superstructures :

La forme du roof : Long, court, arrondie, angulaire

Les vitrages droits, incliné, inversé.....

Les combinaisons sont très limitées par les contraintes ainsi que le programme d'usage.

Dans le cas d'un voilier de – 25 mètres peu d'espaces sont disponibles à l'exercice du style.

Dans le cas du **DOLCECATA** des éléments transposables par leur usage du monde automobile au milieu marin ont été intégrés :

Console d'instrument, sellerie extérieur (fauteuil indépendant), Toit de soleil (cabriolet).

Les formes du livet du bain de soleil s'inspirent des courbes automobiles.

L'esprit obtenu ne dénature pas l'objet initial, la touche automobile est ainsi suggérée sans s'affirmer en tant que telle.

Le rapprochement au travers du design de ces 2 mondes différents ne peut souffrir du phénomène de changements de mode.

Les formes ainsi créées sont issues de modèles et de marques ayant une carrière mythique (Porche 911,...) laissant dans le temps une empreinte liée à la performance et à la fiabilité.

Cette fusion est possible par le truchement de volumes et de formes compatibles avec la destination finale de l'objet.

DURABILITE :

La durée de vie moyenne d'un bateau est l'ordre d'une trentaine d'années. Il y a peut de produit pouvant prétendre à une si longue carrière. Un design trop marqué peut devenir « has been » sans possibilité d'y remédier à contrario un design plus classique peut faire l'objet d'un refit à faible coût.

Les chantiers et les architectes utilisent bien souvent la même recette améliorée au fil des années.



Yapluka 2002 (Berret Racoupeau)



Adventura 98' projet 2011 (Berret Racoupeau)

LIMITES :

Les essais et recherches de design ne sont pas toujours heureux, et bien souvent l'inspiration de basse inadaptée à l'usage.



Philippe STARK s'est inspiré d'un sous marin



L'esprit « Bio » d'une île tropicale sur un catamaran



Porte avion ou vaisseau spatial ?

Les limites de la création sont dictées par un ensemble de critères et de contraintes dont l'expression est acquise au travers du programme du bateau, il n'en reste pas moins vrai que le choix final reste celui du client.