

De la peau de phoque au plastique

Le *baidarka* n'est que l'un des nombreux kayaks utilisés par les Esquimaux, tels les Inuits, et les autres peuples des régions arctiques, de la Sibérie au Groenland. Les Koriaks, peuple paléosibérien du Kamtchatka, construisaient des bateaux courts et larges adaptés aux eaux abritées. Les kayaks du delta du Mackenzie, dans le Nord-Ouest canadien, avaient une proue retroussée et une poupe en forme de corne. Ils servaient pour la chasse et, parfois, pour la pose des filets de pêche. Dans les régions du centre du Canada, où les routes de migration des caribous croisaient les rivières et les lacs, les Inuits construisaient des bateaux légers et lisses pour chasser ces animaux dans l'eau. Dans la baie d'Hudson et autour de l'île de Baffin, dans le Nord-Est canadien, des kayaks plus larges et plus lourds, avec de hautes proues et des rebords qui protégeaient le trou d'homme et

conféraient une grande stabilité, étaient adaptés au transport de lourdes charges.

En Europe, on pratique généralement le kayak avec les descendants des kayaks du Groenland. Ces bateaux, conçus pour la chasse, étaient étroits et maniables, avec une proue et une poupe pointues. Leur forme élégante a influencé la conception des kayaks modernes, qui sont toutefois très éloignés des kayaks anciens, tant par leur fonction que par les matériaux employés et par la façon dont ils sont fabriqués.

Les kayaks furent utilisés comme «instruments de travail» pendant des siècles, voire des millénaires. Le kayak de loisir, lui, est récent : en 1866, John MacGregor, philanthrope et voyageur britannique, publia le premier d'une série de récits consacrés au tourisme en kayak, bien que son embarcation ressemblât plutôt à un petit bateau à rames ponté. En Occident, la pratique du kayak se développa à partir de 1907, quand le tailleur allemand Hans Klepper fabriqua en série un kayak pliant, suffisamment petit pour tenir dans les trains : la nouvelle classe moyenne urbaine pouvait facilement se rendre sur les lieux de navigation.

Après la grande dépression des années 1930 et la Seconde Guerre mondiale, la pratique du kayak s'essouffla : de fabrication artisanale, les kayaks étaient coûteux ; en outre, les activités de plein air étaient moins en vogue. Pourtant, les kayakistes continuaient d'expérimenter des modèles et des matériaux nouveaux. L'emploi de la fibre de verre se généralisa. La pratique du kayak de rivière s'imposa. Le kayak de mer, inspiré d'anciens kayaks du Groenland, fit son apparition.

Au milieu des années 1980, la pratique du kayak de loisir connut un essor sans précédent, grâce à une technique de fabrication révolutionnaire : le moulage rotatif, où l'on injecte du plastique dans un moule en rotation. Les kayaks devinrent ainsi plus résistants et moins coûteux : un kayak de mer fabriqué selon cette technique coûte 4 000 à 10 000 francs, alors qu'un modèle en fibre de verre ou en peau tendue sur un cadre coûte 12 000 à 18 000 francs. Les kayaks devinrent ainsi accessibles à un large public, alors même que les sports de plein air étaient de plus en plus pratiqués.

Les kayaks modernes, en plastique, aux couleurs éclatantes, ont une lointaine parenté avec des modèles d'anciens kayaks du Groenland en bois, en ivoire et en peau de phoque. Ils ne servent plus à survivre dans un environnement hostile, mais à se divertir dans notre société d'abondance.



Dessin : Roberto Osti, d'après E.Y. Arima (gauche et milieu) et E.T. Adney et H.I. Chapelle (droite). Photographie : Heritage Kayaks

LES KAYAKS DES ESQUIMAUX diffèrent beaucoup des kayaks modernes fabriqués en série. De gauche à droite (en haut de la page), on a représenté un kayak du centre du Canada pour chasser le caribou, avec des motifs peints, un kayak du delta de Mackenzie, au Nord-Ouest du Canada, pour tendre des filets de pêche, datant de 1914, et un kayak du Sud-Ouest du Groenland, datant de 1883. La photographie ci-dessus montre un kayak moderne en polyéthylène moulé, avec un trou d'homme ouvert.

vers le bas. Pour éviter qu'elle ne s'enfonçe, la poupe doit avoir une forme tronquée : la partie arrière du bateau doit se terminer «quelque peu abruptement», selon l'expression du capitaine Cook, qui décrivait ainsi la poupe du *baidarka*. Aujourd'hui, les bateaux à voiles et à moteur conçus pour la vitesse ont parfois des pouples de ce genre, mais rarement les kayaks.

Bien que certains principes de la conception du *baidarka* nous échappent, ce bateau, qui fut perfectionné pendant plus d'un millénaire, reste un fleuron de sa catégorie. De la proue à la poupe et de la charpente au revêtement en peau, le *baidarka* a évolué en accord avec les lois de l'hydrodynamique. Le mystère du kayak aléou-

tien ne réside pas seulement dans les principes qui sous-tendent sa conception, mais aussi dans sa capacité à apporter une solution synthétique à des problèmes divers. La remarque de

Veniaminov, faite en 1840, reste d'actualité : «Le *baidarka* des Aléoutes semble si parfait dans son genre que les mathématiques amélioreraient peu ses qualités nautiques.»

George DYSON construit des kayaks depuis 1964 et enseigne l'histoire de la technologie à l'Université de l'État de Washington.

Joëlle ROBERT-LAMBIN, *Le kayak aléoute – vu par son constructeur et son utilisateur – et la chasse à la loutre de mer*, Objets et Mondes, La revue du Musée de l'homme, t. 20, fasc. 1, 1980.

William S. LAUGHLIN, *Aleuts : Survivors of the Bering Land Bridge*, Holt, Rinehart and Winston, 1980.

George DYSON, *Baidarka : The Kayak*, Alaska Northwest Books / Graphic Arts Center, 1986.

Contributions to Kayak Studies, sous la direction de E.Y. Arima, Canadian Ethnology Service, Mercury Series, paper n° 122, Canadian Museum of Civilization, 1991.

Baikarka, in *Scientific American Frontiers*, program n° 203, segment n° 1, 1991.

Wolfgang BRINCK, *The Aleutian Kayak*, Ragged Mountain Press, 1995.

