

manifestation qui s'est conclue, comme il se doit, dans la chaude ambiance d'une sympathique soirée. O.B.

#### CLASSEMENT

1. Robert Moner (CN Ste-Maxime); 2. Bruno Jourden (CN Carantec Henvic); 3. Denis Dupin (CN Ste-Maxime); 4. Eric Petit (CV Bordeaux); 5. Hervé Fabry (CV Etang de St-Quentin); 6. Hervé de Kergariou (CN Carantec Henvic); 7. Thierry Dubois (CNSJ Lorient); 8. Thierry Gorchon-Ricard (CV Bordeaux); 9. Vincent Leseq (SN Le Havre); 10. Julien Molas (BNO).

## FENNEC

Coupe « Saint-Raphaël » à Brou, le 5 octobre 1975. Régate inter-séries organisée par le Y.C.B.

Cette régata groupait vingt-quatre participants : trois Fennecs, deux Capricornes, deux Fireballs, un 4.85, un Ponant, un Finn, un Caneton Strale.

#### CLASSEMENT

1. Leparç-Grabot (YCMC, Ponant, 5,7 pts); Langlois-de Casteras Antoine (USRO/YCB, Fennec, 5,7 pts); 3. Guadagnin-Cherel (YCB, 4,70, 11 pts); 4. Rol-Rol (YCB, 4,85, 14 pts); 5. Duboue-Poirier (CSC/CNM, Fennec, 17 pts); ...; 20. Marchand-recton (YCB, Fennec, 45 pts).

## Régates de Saint-Maur

La Prévention nautique de Saint-Maur organisait, le 12 octobre 1975, trois régates (Fennec, Lasers, Moth) qui se déroulèrent sur le bassin de Choisy-le-Roi. Pour une fois, le vent fut de la partie et de nombreux équipages avaient fait le déplacement malgré le temps maussade ainsi que le froid qui passait à l'attaque en ce jour d'automne.

En Fennec, par trois fois, l'équipage Langlois-Jamet passait la ligne d'arrivée en vainqueur, gagnant ainsi sa quatrième régata de la saison comptant pour le Trophée national des Fennecs.

La quatrième et dernière manche, pratiquement sans vent vers l'arrivée, était remportée par Cheval-Cheval devant Duboue.

#### CLASSEMENT

1. Langlois-Jamet, 0 pt; 2. Cheval-Cheval, 6 pts; 3. Duboue-Desson, 16,7 pts; 4. Truffert-Truffert 21 pts; 5. Clet-Clet, 23,7 pts; 6. Gaberel-Gaberel, 31,7 pts; 7. Truffert-Labbaye, 36,4 pts.

## YOLE

### Sélection

Mode de sélection pour le championnat du monde 1976 qui se déroulera à Nykøbing (Danemark) du 3 au 11 juillet 1976.

Les vingt premiers de chaque région nommée ci-

dessous pourront prendre part à l'épreuve de sélection

**Région parisienne :** responsable Christian Charée, BP 18, 30240 Grau-du-Roi.

**Région atlantique :** responsable M. Mouger, 9, rue St-Euroulp, 49000 Angers.

**Région Nord :** responsable M. Giraudoux, 29, boulevard Henri-IV, 75004 Paris.

Les 60 présélections pourront participer à l'épreuve finale de sélection.

Tout yoliste voulant participer à la présélection devra prendre contact avec les responsables régionaux.

## Pour adhérer à l'association

Yoliste, futur yoliste, vous venez d'acheter votre Yole OK. Pour appartenir à l'association il faut :

— écrire à M. Tatibouet, 105, avenue Dutrievoz, 69100 Villeurbanne;

— joindre un chèque de 180 francs à l'ordre de ASPRYOK pour un bateau neuf;

— joindre un chèque de 90 francs à l'ordre de l'ASPRYOK pour un bateau d'occasion (cette somme comprend enregistrement, cotisation, numéro voile, bon de jauge, bulletin).

## VAURIEN

### Quelques trucs, quelques mètres...

Le spi a fait son apparition cette année pour la première fois aux championnats du monde de Vaurien. La France l'avait adopté il y a déjà presque dix ans. En dépit de cette antériorité, les Français n'ont guère brillé aux allures portantes. Est-ce dû au niveau général ou à l'absence quasi-totale d'équipages bretons ?

#### LA CONTREGITE AU VENT ARRIERE

Le vent arrière n'est pas, contrairement à ce que beaucoup pensent, une allure

sans intérêt où chacun attend que cela passe. En rasant un peu, il est possible de gagner beaucoup de places, en jouant de la tactique et de la vitesse à donner au bateau.

Le Vaurien, de par sa longueur et sa forme, est très sensible à l'assiette.

Au vent arrière, le fait de contregiter diminue la surface mouillée, présente le bouchain à l'eau, bord d'attaque tranchant, et facilite le dégagement du spi par rapport à la grand-voile. Le tout permet d'obtenir un surcroît de vitesse non négligeable.

Si la tactique définie pour le bord de vent arrière le permet, mieux vaut se mettre presque sur la fausse panne. Le spi est complètement au vent de l'étai. L'équipier se met au rappel au vent et règle son spi en le bridant éventuellement légèrement pour stabiliser le bateau. Le barreur cherche alors l'endroit où il doit se mettre pour donner au Vaurien un degré de contregite d'environ 25° tout en restant le plus près possible de l'équipier pour regrouper les poids (fig. 1). Il se trouve soit assis sur le banc sous le vent, accroupi dans le bateau, soit sur le banc central ou, à la limite, assis sur le banc au vent, position qui devient vite périlleuse.

Une fois l'équilibre de gîte assuré, le travail du barreur consistera à trouver, par rapport au vent, l'angle de route qui rendra la barre absolument neutre. C'est la difficulté majeure de la manœuvre qui conditionne toute l'efficacité.

Le hâle-bas de bôme pourra être légèrement relâché pour accroître la stabilité de route et le foc bridé pour ne pas gêner le spi. La drisse de spi sera avantageusement relâchée de vingt centimètres pour dégager le spi au vent de la grand-voile.

Un équipage bien entraîné à cette manœuvre, s'il sait trouver un bon couloir au vent arrière, pourra faire des « trous » appréciables surtout s'il y a du clapot. Un coup de contregite et « route pêche » comme on dit à Radio-Conquet.

