



Quelques avantages du Vaurien plastique

Mon premier Vaurien était en bois, j'en ai tiré beaucoup d'enseignements et de satisfaction. Etant assez perfectionniste, je n'arrêtais pas de retoucher, au fil des régates, les coups portés sur ma coque. Mastic, papier de verre et peinture étaient mon lot. Je décidais, ayant constaté que j'étais plus attiré par la pratique de la voile que celle du pinceau, de changer ma coque bois pour une plastique. C'était en 1972, à l'époque dans la « championnate Vaurien », le plastique n'avait pas très bonne presse. L'élite naviguait sur des coques bois, au poids minimum, vernies et entretenues avec amour.

L'entretien d'un plastique : peu de chose, de temps en temps (avant les régates), un coup de polish et quelques retouches de gel coat. C'est tout, c'est peu et c'est tant mieux...



Simplicité et dépouillement le Vaurien plastique.

CARACTERISTIQUES

Ce qui différencie une coque plastique d'une coque bois, au premier coup d'œil, c'est la simplicité d'ensemble (pas de réserves de flottabilité à gonfler pas de bouts pour les fixer, pas de risques d'accrochages). Simplicité, clarté, dépouillement permettent certainement d'agir plus vite dans les manœuvres. Un gros avantage des coques plastique est l'importance des volumes de flottabilité. Ayant dessalé sous spi lors d'une manche du critérium national de Morgat, nous avons redressé immédiatement et pu repartir presque à vide d'eau n'ayant perdu que trois places. Le volume de flottabilité d'un plastique est plus important et mieux réparti ; il est aussi moins encombrant que les réserves d'air des Vaurien bois. Il laisse plus de place à l'équipage et contribue largement à donner l'effet de clarté que je viens d'évoquer. Un autre avantage des coques plastique est la



Les frères Le Bihan sur un Vaurien plastique (photos J.-J. Gouriou).

meilleure répartition du poids. Deux bateaux peuvent être de même poids, avoir la même position du centre de gravité et une répartition des poids différente. Plus le poids des extrémités est important, plus la force qui s'exerce selon la verticale (partant de ces extrémités) aura une action néfaste sur la force propulsive horizontale. Afin de réduire l'inertie verticale des extrémités de la coque, nuisible surtout dans le passage du clapot, Roga s'est employé à les alléger tout en conservant une rigidité maximum des fonds.

Les coques plastique sont d'une manière générale d'un poids minimum, elles ont donc moins d'inertie. Leurs réactions sont plus légères et plus rapides que beaucoup de coques bois. Mais si elles démarrent plus vite, elles s'arrêteront plus vite encore. Il faudra éviter de stopper le bateau au cours de manœuvre tels que les virements de bord. Plus léger, donc plus volage, le bateau sera plus délicat à barrer surtout aux allures portantes par brise. Il faudra le tenir parfaitement plat et devancer ses moindres réactions par l'action de la barre.

Jean-Louis Detharé

FINN

A Port-Camargue pour le championnat d'Europe

Après leurs entraînements à La Rochelle, à Quiberon, à Hyères et au Centre méditerranéen, les membres de l'équipe de France de Finn se retrouveront, avec leurs compatriotes sélectionnés, face aux meilleurs étrangers pour le championnat d'Europe. Port-Camargue du 2 au 11 mai 1976.

L'entraînement d'une équipe belge

Trois finnistes belges écumant tous les week-ends les plans d'eau allemands, hollandais, anglais ou français, pour se confronter aux fines écoutes des pays limitrophes. Soutenus financièrement par leur Fédéra-

L'ENVOI DU SPI

Sauf exceptions dues à des problèmes tactiques, il y a toujours intérêt à être au large et non au vent de travers pour hisser le spi. Il porte plus vite, le bateau démarre plus rapidement et l'allure est moins risquée, surtout dans la brise.

Si l'envoi est bien fait, l'abattée fait perdre une largeur sous le vent mais combien en fera-t-elle gagner sur le parcours ?

Il est, d'autre part, préférable, quand on est dans un paquet de bateaux, d'attendre d'être en position dégagée avant d'envoyer le spi. A long terme, ça « paie » toujours.

SURFER DANS LE CLAPOT

Le Vaurien passe mal dans le clapot. Il « sait » pourtant surfer merveilleusement si son équipage sait le comprendre, fait corps avec lui. Le tout est affaire de concentration en ne quittant pas le haut de l'étrave des yeux. Elle doit toujours être au moins à cinq centimètres au-dessus de l'eau. Avec un peu d'habitude, il est aisé de se rendre compte si l'assiette longitudinale est bonne. Il faut loffer et abattre constamment à la manière d'un type qui fait la « rue de la soif » à Saint-Malo (loffer au début de la vague, une fois qu'elle est prise, abattre pour accroître la vitesse et reluffer en fin de vague pour ne pas se « planter »). Le tout doit être accompagné d'un déplacement du barreur ou de l'équipage.

Le fait de border sèchement la grand-voile une fois de temps en temps (sans pomper) aidera le Vaurien à partir sur la vague. De même l'équipier pourra « écraser » son spi en descendant la vague pour aider à faire démarrer le bateau et éviter la dévente due à la survitesse.

PLONGER OU LOFFER ?

La tactique aux bords de large a une grosse importance car c'est d'elle, plus que de la vitesse, que dépend

le résultat final.

Le problème est de faire le minimum de route avec un maximum de vent. Il n'existe pas de règle absolue et la tactique diffère selon la position dans laquelle on se trouve.

La tendance de la majorité est toujours de monter trop haut ce qui donne en général une bonne vitesse au début du bord mais oblige à trop abattre sur la fin. Il en résulte une route plus longue que la normale et une vitesse limitée pour passer la bouée et souvent même un empannage prématuré.

Compte tenu de ces constatations, il est souvent intéressant, si les autres ne le font pas, de plonger sur le premier bord de large en prévoyant l'action des courants quand ils existent. Il est possible d'aller plus bas que la route directe pour se dégager au plus vite du paquet. C'est une tactique classique mais qui marche dans 90 % des occasions.

Dans certains cas, il faut plonger, dans d'autres il faut loffer, et, de toute façon, prendre des options nettes qui vous écartent du gros de la troupe. En général, mieux vaut passer sous le vent pour le premier bord de large et aller au vent pour le deuxième. Cela permet notamment d'être toujours engagé au passage des bouées (fig. 2).

Philippe Bessec

