

LES MEGALO VAURIENS

L'idée du Megalo-Vaurien fait son chemin. Au-delà de la sécrétion de nos esprits créatifs, elle semble bien correspondre à un vaste besoin confusément ressenti. Nous sommes heureux que Régates en soit le révélateur. Bertrand Chéret, à qui nous demandons ce qu'il pensait du projet, est allé assez loin dans son approbation. Il a, en outre, proposé quelques formules et conseils dont vous pouvez faire usage.

Bertrand Chéret: Je trouve l'idée excellente et d'autant plus opportune que le yachting de compétition est devenu trop sérieux. La voile n'est pas faite pour devenir un pensum mais doit rester un sport de détente, une façon agréable et profitable de se laisser aller. Je dirais même que votre projet doit apporter quelque chose de burlesque. Les bateaux le seront déjà par leur conformation, mais les parcours aussi bien que les couleurs et la façon de s'habiller doivent être un autre clin d'œil.

On ne sait plus jouer ?

C'est ça, on ne sait plus jouer. Je parle de la régates, bien sûr. On s'y ennuie tellement et les motivations en sont tellement orientées que si on ne marche pas, on abandonne.

La technique et le niveau progressent mais l'inspiration manque.

Je dirai que nous avons d'excellents concertistes mais que nous manquons dramatiquement de compositeurs.

Les « spécialistes », en outre, s'enferment dans leur acquis, deviennent de plus en plus difficiles. Plus aucun plan d'eau n'est assez bon. On s'éloigne de plus en plus de la côte pour faire des parcours où l'on ne risque surtout pas d'attirer d'éventuels amateurs par un spectacle séduisant.

Il existe d'autres formes de régates.

Oui, les Skiff australiens qui sont un véritable spectacle dans la ville, en l'occurrence Sydney. Il faut dire que le site s'y prête.

Les bateaux viennent « casser leurs dérives » sur les rochers, à dix mètres des pelouses des clubs, des ports et des routes. La compétition à voile est dans ce cas largement revalorisée par le spectacle qu'elle offre.

Qui dit spectacle dit intérêt pour les marques commerciales.

Oui, et c'est une excellente chose,

même si vient s'y greffer un certain professionnalisme. Pour moi, la pire des choses est l'amateur « marron », état vers lequel nous nous dirigeons à grands pas.

Les professionnels australiens sont plus des amateurs que nous, dans le sens « d'aimer ». Ils se « défoncent » sur leurs bateaux comme on dit. Retrouvons donc l'enthousiasme, serait-ce au prix d'une certaine démenche.

Risque d'une « caste » à part ?

Pas du tout. Les régates australiennes sont très différentes des nôtres. Tout le monde arrive à courir ensemble et les professionnels se font battre, comme n'importe qui !

Les clubs en profitent ?

Les clubs en profitent de deux façons : ils s'assurent par-là des revenus non négligeables, et leur activité est plus que soutenue. Les régates du dimanche disparaissent chez nous car le sérieux exigé est trop ambitieux pour les possibilités des clubs. Je dirais même que le système des paris est bon. Il signifie que l'on laisse tomber toute hypocrisie et que l'on accepte la voile comme support à de multiples passions (y compris celle du jeu). En outre, le côté largement aléatoire de la course en bateau à voile limite largement la manipulation.

En tous cas, pour un pays qui se civilise, comme l'Australie (j'espère que nous n'avons pas fini, nous non plus, d'évoluer) le « western » est un excellent purgatif...

Des idées sur la façon d'équiper un Mégalo ?

Beaucoup. Tout d'abord se dire que le poids supportable par un Vaurien dépasse difficilement celui de deux équipiers ou trois légers. Ceci pour qu'il reste évolutif et étant entendu que les deux équipiers peuvent monter au trapèze. Le problème posé à ce genre de bateau est leur capacité à porter de la

toile. Le plus de toile possible. Elle est répartie plutôt horizontalement – sur les 18,16 ou 14 pieds. Je pense dans ce sens que des gréements pointus comme ceux du Tornado ou du Soling sont à réserver au petit temps, l'idéal tous temps devant être proche de celui du 505. Il faut de toute façon limiter au près et envoyer un maximum de toile au portant.

Et naviguer comme les 18' ?

Oui, c'est-à-dire en fuyant dans le vent pour ne pas se faire aplatis par la risée. La navigation en zig-zag qui en sort est du meilleur effet, quant au spectacle. Les Australiens envoient tout ce qu'ils peuvent au portant (spi ou reachers tangonnés énormes) conscients de pouvoir sansir ou chavirer à tout moment. C'est d'ailleurs un obstacle beaucoup plus amusant que la jauge. Le bateau qui capote à en effet toutes les chances de disparaître du classement. Définitivement.

La limitation à deux gréements paraît être raisonnable. Cette formule permet aux Australiens d'ajouter un peu au suspense. Les paris sont d'ailleurs ouverts jusque sur la ligne de départ. Les handicaps sont une autre façon de faire mousser le spectacle. Les meilleurs, lâchés les derniers, rattraperont-ils les moins bons avant l'arrivée ?...

Des moyens pour adapter le Vaurien aux grandes envolées ?

Le gréement, surtout, doit être très souple pour éviter que le bateau ne parte tout de suite à la gîte. Mais il faut empêcher que le mât ne plie dans le mauvais sens. Une bonne parade est le capelage d'un trapèze « de secours » en tête de mât ou en tout cas assez haut. J'ai pratiqué ça en F.D., il y a quelques années, avec Bruno Troublé, à l'époque où les mâts étaient très fins et très souples.

Dérive et gouvernail ?

Il faut avoir deux dérives. Une large et courte pour la brise et une longue et étroite pour le petit temps.

Le gouvernail doit être de très bonne qualité. Les ferrures aussi. Il faut pouvoir maintenir le bateau à toutes les allures. Peut-être même qu'un bout dehors équipé d'un foc « de secours » pour empêcher le bateau de passer sur sa barre ne serait pas une mauvaise formule.

Je vois encore deux drisses en tête de mât, pour un grand spi et un grand foc.

La coque ?

Le Vaurien est probablement assez large pour ancrer un gréement important. Mais il faut absolument éviter que la coque ne se referme et que le mât n'enfoncé la quille. Il faudrait donc passer des tubes, des cadènes au pied de mât et d'une cadène à l'autre. Vers l'avant, un tube doit relier l'étambrai à l'étrave, un autre, l'étrave au pied de mât.

Et puis, enfin et surtout, il faudra s'équiper de bons gilets et développer le côté préhensile de ses pieds ■

INSCRIPTIONS

A la Semaine de La Rochelle :
auprès de la Société des Régates
Rochelaises, Vieux Port,
17000 La Rochelle,
jusqu'au 30 avril 1977.