



brise dans les séries...

par Eric Dumont, Françoise Eyquem
et Jean-Jacques Gouriou

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 rusant 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 dégagelement 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'étau. 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 manoeuvre qui conditionne toute l'efficacité.

Le hale bas de bome pourra être légèrement relâché pour accroître la stabilité de route et le foc bride 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 manoeuvre, 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.

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 déagée 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 reloffter 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.

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 largue 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 largue 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 largue et aller au vent pour le deuxième. Cela permet notamment d'être toujours engagé au passage des bouées (fig. 2).

Philippe Bessec

