

## XX<sup>e</sup> COURSE EN SOLITAIRE DU FIGARO CLASS SOLO: LES BO

*A armes égales, tel est le principe de la monotypie. Mais, dans le duel skipper-bateau, chacun a ses trucs, ses astuces, ses bottes secrètes pour manier le First Class Solo, un bateau totalement nouveau dans ses réactions. Les solitaires de la XX<sup>e</sup> Course du Figaro apprennent à dompter la bête.*

**A**priori, tous les monotypes de la prochaine Solitaire du Figaro devraient être strictement semblables au départ de Bourgenay, le 15 juillet. La jauge du First Class Solo est en effet particulièrement restrictive puisqu'en dehors du choix du maître-voilier, de la position de quatre coincideurs et de la définition de l'électronique, rien ne permet d'adapter le plan de pont, le gréement ou l'accastillage à une épreuve en solitaire.

Et pourtant, presque tous les prétendants à la victoire dans cette course réputée comme la plus dure, la plus sollicitante et la plus éprouvante des régates en solitaire ont apporté leur signature au travers de multiples astuces, fruits de leur expérience antérieure. En effet, avec les half-tonners, les navigateurs avaient la possibilité, à l'intérieur de la jauge IOR, d'orienter leur monture aux spécificités du Figaro. Les formes de cockpit, l'assiette du voilier, la position de l'accastillage variaient même sur des sister-ships.

Dorénavant, c'est au niveau du «bidouillage» que les skippers s'expriment. Une expression qui reflète bien la personnalité du solitaire, sa

manière de naviguer et de manœuvrer car, même sur des voiliers similaires, chacun aborde les problèmes à résoudre (empannages, pilotes, position assise...) selon des priorités personnelles.

En discutant avec plusieurs skippers engagés dans la prochaine Solitaire du Figaro et en observant les «bidouillages» visibles sur les ponts (les solitaires restent toujours discrets sur leurs trucs), nous avons pu effectuer un récapitulatif des astuces de la saison. Elles portent essentiellement sur les manœuvres d'empannage (l'angoisse dans la brise), les pilotes et le gréement.

**Gréement.** Le mât standard permet peu de modifications. Le profil est, semble-t-il bien dimensionné, avec un fractionnement 9/10<sup>e</sup> et donc une forte tenue de la tête de mât. Le problème se situe au niveau des basses bastaques qui ont une forte propension à se prendre dans la bôme à l'empannage. Certains enveloppent le palan dans une housse en toile. Une manille capelée sur le câble de la bastaque maintient la basse bastaque plus haute. Pour d'autres, ce palan reste sous tension grâce à un élastique. Pour éviter que le spinnaker ne se coince (et se déchire) à l'affalage entre l'intermédiaire et le galhauban, une petite garcette est tendue à dix centimètres au dessus de la première barre de flèche.

**Tangon.** Les tangons automatiques sont interdits. Cela n'a pas empêché certains coureurs d'adopter un système de rangement le long de la bôme. Les solitaires ont le droit d'emmener deux tangons. Le second est coupé de trente à quarante centimètres pour la brise et surtout pour pouvoir empanner plus aisément. Cela permet aussi de monter le tangon du cockpit. La forme du balcon avant et la longueur maximum du tangon autorisée par la jauge oblige le coureur à le poser sur le balcon avant de le fixer au mât. Pour éviter ce risque, il faut tendre le hale-bas selon une marque définie, installer le tangon à l'avant, mollir le hale-bas... Long et fastidieux.

**Spinnaker.** Les manœuvres envoi-affalage du spi sont souvent très nombreuses sur les bords de travers serré où les solitaires alternent génois et spi. Une baille coulissant sur deux garcettes sous le rouf permet de préparer le spi (bras, écoute, drisse) et de le ranger rapidement tout en le conservant prêt à être envoyé.

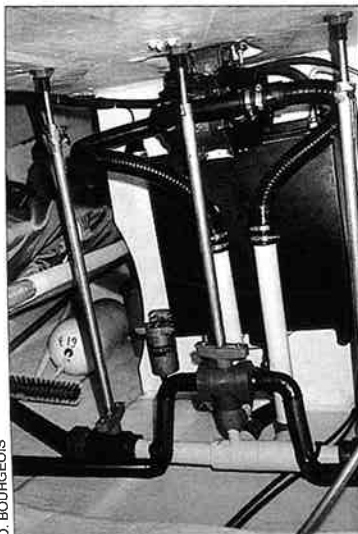
L'adoption d'une chaussette à spi est envisagée par plusieurs navigateurs, du moins pour la toile de brise (deux spis sont autorisés, un troisième spi asymétrique étant toujours à l'étude par les jaugeurs). Le problème à résoudre est de pouvoir renvoyer les manœuvres de chaussette au cockpit, ce qui impose quasiment de placer une poulie coupée à l'étrave, et donc augmente les possibilités de «coquetier». En effet, comme sur les gros bateaux ou les

multicoques, il faut pouvoir les passer devant l'étai à l'empannage. Pas aisé dans la brise où le but de la chaussette est de limiter les déplacements sur la plage avant.

**Envoi-affalage.** En solitaire, il faut simplifier au maximum les manœuvres et réduire les déplacements. Deux coincideurs sont autorisés sur le mât. Ils permettent d'envoyer les voiles d'avant à la volée du pied du mât ou de régler la balancine. Le cordage s'auto-libère dès que la manœuvre est remise sous tension du cockpit. Les focs se changent au louvoyage par un «tack-change»: le nouveau foc est envoyé au vent (étai creux à gorges opposées). Au virement, on affale l'ancien génois au vent, plus facile pour qu'il ne tombe pas à l'eau. Un transfilage évite qu'il ne glisse hors des filières et un élastique doté d'un croc en plastique le maintient rangé. Certains solitaires peuvent même libérer le croc du cockpit pour éviter d'aller à l'avant. Au débridé, le génois s'affale avant de renvoyer le nouveau foc car il est difficile en solitaire d'envoyer ou



J. VAPILLON/DPPI



D. BOURGEOIS



D. BOURGEOIS

**L'originalité du First Class Solo tient dans son système de ballast unique pour un bateau de série. A gauche, la tuyauterie de transvasement de l'eau. A droite, la pompe est actionnée du cockpit.**

d'affaler la toile sous le vent.

Le spi dans spi était relativement peu utilisé en solitaire en half-tonner. Il risque fort de disparaître en First Class Solo puisqu'il n'y a pas de spi léger.

Pour s'assurer qu'une drisse ne va pas faire de cosse, surtout pour le spi, elle est jetée à l'eau derrière le bateau. Elle se met aussitôt claire et cela évite aussi qu'elle ne file trop vite, envoyant le spi chaluter.

**Virement.** En solitaire, il impose une séquence stricte de la manœuvre. Elle commence par le transfert de ballast. Le bateau gîte. Il faut donc choquer du chariot de grand-voile. Ensuite, brancher le pilote. Régler l'angle de sortie est possible sur certains pilotes (80° à 110°) ou faire abattre le voilier de 10 à 20° (ce qui augmente encore la gîte) avant de déclencher le virement automatique. En quelques secondes, le solitaire doit: choquer la bastaque au vent et l'écoute sous le

vent, border la nouvelle bastaque à la main, reprendre l'écoute de foc sur l'autre amure, puis la tension de bastaque à la manivelle, enfin régler la grand-voile et débrancher le pilote. Régler le foc avant que la bastaque soit sous tension normale permet de relancer le monotype.

Pour mieux faire filer les écoutes de foc, elles sont mises claires et jetées dans la descente. Une boule de filet de pêche au niveau du chandelier permet, en tapant sur la filière, de faire passer la bavette de génois.

**Empannage.** Pas trop de problème dans le petit temps et le médium jusqu'à 15 nœuds de vent réel. La manœuvre ne s'effectue que plein vent arrière. Les large-large ne sont pas vraiment possibles seul à bord. Pour pouvoir passer le tangon, il est obligatoire de choquer de l'écoute: une marque définit le nombre de centimètres nécessaires. Dans les petits airs, seul le hale-bas est molli (marque), le tangon ayant

tendance à descendre sous son propre poids. Les barbers sont choqués au niveau des filières supérieures. Comme pour le virement de bord, la séquence des manœuvres est primordiale: régler le pilote sur la panne, choquer écoute, barbers et hale-bas, mettre sous tension le pataras, empanner le tangon, choquer la bastaque, empanner la grand-voile, reprendre la bastaque au vent, régler l'écoute sous le vent, tendre le hale-bas, débrancher le pilote.

Petit temps: les deux bastaques sont molliées et, en revenant de la plage avant, le solitaire passe sous le vent en poussant la bôme pour l'empanner. Dans la brise, l'empannage devient une réelle angoisse. Si la méthode reste la même, c'est la balancine qui est choquée en grand et non le hale-bas, le tangon ayant alors tendance à monter. La manœuvre tourne à la Bérézina si le navigateur n'arrive pas à crocher son tangon dès le premier coup (coup de gîte, écoute trop bor-

### LES CONCURRENTS

Gilles Barbanson, Diapason. Gilles Blanchard, Sigec Aubagne. Loïc Blanken, Time NRJ FR3 Rubis. Jérôme Burgaud, Graphigro 1. Olivier Burgaud, Graphigro 2. Eric Cadro, Groupe Coupe Choux. Jacques Caraes, SILL Plein Fruit. Patrice Carpentier, Alain Comyn, Nord-Pas-de-Calais. Laurent Cordelle, Nouvel Obs Breitling. Christophe Cudennec, BLM. Bertrand de Broc, Groupe LG 3. Michel Desjoyeaux, Skipper Elf Aquitaine. Hervé Devic, Jet Sea. Hervé Dumont, Sigestra. Florian Foglietti, Saint-Quay-Portrieux. Hubert Follenfant, Victor Technologies. Bernard Gallay, Auguste Thouard. Alain Gautier, Concorde. Marc Guillemot, Groupe LG 2. Hubert Hémard, Assymil. Marc Houllmann (Suisse), Dernière Minute. Roland Jourdain, Time NRJ FR3 Amarante. Emile Judic, Ville de Nantes. Marie-Claude Kieffer, Time NRJ FR3 Nokia. François Lamiot, Housses Auto Sodifac Communauté Béthunoise. Jean Le Cam, Port La Forêt Finistère. Lionel Lemonchoix, Clips-Entreprises. Pascal Leys, Maison Verte. Halvard Mabire, Fach Industrie-Graphique. Pierre Mas, CGI. Juan Zarauza Mergo (Espagne), Cidade de Vigo. Serge Maurin, Dordogne. Benoit Morelle, Espoir. Yves Parlier, Défi Aquitaine. Lionel Péan, Time NRJ FR3 Rose. Philippe Peche, César. Loïc Peyron, Lada Poch. Stéphane Poughon, Picto. Cyrille Rognon. Dominique Vittet, Servan Soft. Dominique Wavre (Suisse), Les Copains.

Half-tonner. Jean-Gabriel Barrault, Espace Libre. Pierre Castelain, Ballerine. Dominique Corin, Cholet Industries. Jean-Luc Courbon, Billards Jean Marty Paris. Jean Gabet, Plahé Lafarge. Christine Guillou, Groupe LG 1. Philippe Laperche, Ozone. Arsène Ledertheil, Avance Informatique. Jean Marty, Billards Jean Marty Saint-Brieuc. Jean-Yves Neveu, SNSM On Aime. Yves Pagès, Thalgo. Réginald Pressard, Cour Ma-Jacos Art contemporain Quimper.

# TOUTES SECRÈTES



## LE PARCOURS

Quatre étapes. 1 680 milles au total de Port-Bourgenay à La Rochelle via Vigo, en Espagne, et Kinsale, en Irlande. Soit près de deux cents milles de plus liés à la vitesse moyenne supérieure des First Class Solo par rapport aux half-tonners (6,5 nœuds contre 6 nœuds).

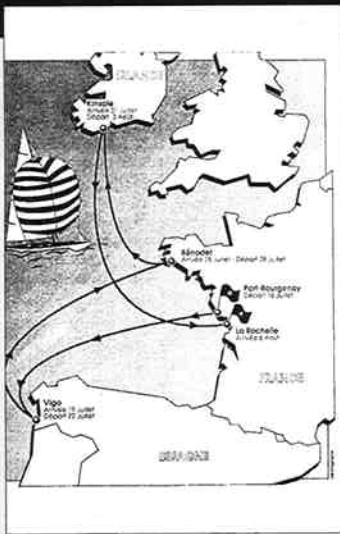
Étape n° 1. Port Bourgenay-Vigo (Espagne): 440 milles, départ le 16 juillet.

Étape n° 2. Vigo (Espagne)-Bénodet: 430 milles, départ le 22 juillet.

Étape n° 3. Bénodet-Kinsale (Irlande): 370 milles, départ le 28 juillet.

Étape n° 4. Kinsale-La Rochelle: 440 milles, départ le 3 août.

Le traditionnel parcours côtier se jouera dans le pertuis rochelais le 9 août. Au total, trois semaines de compétition avec, cette année, un record de participation: 55 engagés contre 51 en 1980.



*Après avoir débuté une croisière en fanfare et en équipage, les Figaro Solo s'apprêtent à vivre le baptême du feu avec l'épreuve pour laquelle ils ont été conçus.*

les sangles. Tout doit être à portée de main du barreur: le nombre de poches extérieures est eau (jusqu'à cinq litres par jour), nourriture (barres de céréales, liquides énergétiques, fruits, laitages), compas de relevement, cartes...

**Pilotes.** La base du solitaire. Sans lui, c'est fini. Le bon chiffre tourne autour de trois, de préférence de la même marque ce qui évite les adaptations. Toutefois, certains navigateurs affectionnent différents modèles selon l'allure du bateau. Les derniers-nés sont très fiables et per-

fectionnés (virement automatique, télécommande, réglage de houle...). Quelques skippers embarquent des pilotes tribord et des pilotes bâbord afin de toujours avoir le vérin à portée de main. Le monotype étant plus puissant que le half-tonner, les véris seront certainement plus sollicités.

Les pilotes sont «customisés» pour éviter les prises d'eau (vaseline, Sikaflex). Des élastiques et des pattes de fixation les bloquent lorsqu'ils ne sont pas utilisés.

**Réglages.** La jauge autorise les solitaires à placer deux coinces supplémentaires dans le cockpit. Ils servent à bloquer l'écoute de spi (ou de foc) au vent à portée de main du barreur. La poulie-coinceuse d'écoute de grand-voile descendant avec le chariot au débridé ou au près dans la brise, il est difficile de la rebloquer de la barre en position assise. La meilleure combinaison que nous ayons observée consiste à enlever l'arceau du coinceur de barre d'écoute. Les bouts de pataras et de chariot sont alors fixés sur le paday de poulie de spi. Ainsi, chariot débordé, le barreur peut bloquer son écoute sur ce coinceur, l'écoute de spi venant sur un autre coinceur positionné juste à côté. Le solitaire a alors toutes les manœuvres à portée de main.

Il reste encore de nombreuses astuces que les coureurs n'ont pas dévoilées ou pas encore trouvées, bien peu d'entre eux ayant déjà eu le temps de naviguer en course et en solitaire. Leurs «bidouillages» leur apporteront peut-être le plus nécessaire pour faire la différence, surtout sur ces monotypes qui ne pardonnent aucune erreur. Le vainqueur de cette édition de la Solitaire du Figaro n'en sera que plus talentueux puisque le paramètre performance intrinsèque du voilier est définitivement le même. C'est la loi de la monotypie. La lutte sera donc plus chaude et plus dure. Une lutte d'homme à homme.

**Dominic Bourgeois**

*Nous tenons à remercier les navigateurs qui nous ont éclairé sur le First Class Solo, en particulier Marc Guillemot, Dominique Vittet, Loïck Blanken, Stéphane Poughon, Pierre Mas, François Lamiot, Lionel Péan et bien d'autres.*

## UN PLAN DE PONT DÉPOUILLÉ

Lorsque le Figaro a lancé son concours d'architecture pour remplacer les half-tonners, le cahier des charges était clair: un voilier au moins aussi performant, un programme de course similaire, un bateau abordable financièrement. Si le coût final est plus élevé que prévu (certains budgets approchent le million de francs pour la saison), le Figaro Solo a parfaitement rempli son contrat puisqu'exception faite du près dans la brise, le monotype est plus rapide, particulièrement par mer plate dans le vent faible à médium et dans la brise aux allures débridées et portantes.

Le Groupe Finot, en collaboration avec Jean Berret, a innové avec l'adoption de ballasts de 200 litres, une première sur un voilier de série. Utilisé en équipage, il apporte un net bonus au niveau des performances, mais aussi pour la stabilité de route, un point capital en solitaire. Sa pratique en course a montré que cette nouveauté demande une certaine expérience pour en tirer la quintessence.

L'agencement du plan de pont s'inspire de celui de son prédécesseur, le half-tonner version Andrieu ou Berret 1988 (**Concorde, Nantes, Toccata, Groupe LG**). Tous les renvois de drisses et de manœuvres sont positionnés sur le rouf avec une batterie de bloqueurs, des poulies d'orientation et deux winches self-tailing.

Le cockpit est long, peu profond, avec une barre d'écoute centrale derrière laquelle se place le barreur et devant laquelle sont positionnés les quatre winches self-tailing pour les bastaques et les écoutes. Peu de bloqueurs, un rail pour la tire de génois, un barber de spi, l'ensemble du plan de pont respire la sobriété et le fonctionnel.

En équipage, la puissance du bateau impose un travail physiquement sollicitant pour tout l'équipage et une parfaite coordination des manœuvres, avec le ballastage en sus.

L'organisation généralement adoptée pour les manœuvres est similaire à celle du half-tonner avec, toutefois, quelques adaptations dues à la surface de voile. Ainsi, le réglage de la grand-voile est confié, dans les brises instables ou fortes, soit à un embraqueur placé devant la barre d'écoute, soit au tacticien qui doit donc s'avancer, ce qui joue alors sur l'assiette du bateau. D'autre part, à l'empannage dans la brise avec le grand tangon qui dépasse de trente centimètres de l'étrave, l'équipier d'avant doit être aidé par le tacticien pour pousser le bras et capeler la mâchoire sur la ferrure de mât.

Pour les virements de bord, un des embraqueurs est responsable du ballastage. Après avoir rempli un des ballasts à la pompe placée devant la barre d'écoute, en fond de cockpit, le système de transfert est seul utilisé. Il faut compter environ deux minutes pour transvaser les 200 litres d'un bord sur l'autre, et certains coureurs, dans les situations où le virement de bord doit être plus rapide (situation sans issue, petit contre-bord), effectuent un demi-transfert (100 litres), virent de bord, puis montent l'eau du ballast sous le vent à la pompe. Un système de jauge de niveau doit être adapté prochainement sur le Figaro Solo afin de visualiser le remplissage ou la vidange des ballasts.

**D.B.**

dée). Il faut pouvoir choisir sa vague pour s'élaner sur l'avant et revenir pour empanner la grand-voile en bordant la nouvelle bastaque sans que le «pommier» ne tombe. Si, au-dessus de 20 nœuds, le bateau n'est pas parti au lof avec le tangon dessous (aïe!) ou à l'abattée avec la grand-voile dans la bastaque (oups!), un sourire de satisfaction éclaire le visage buriné du solitaire (yé!).

**Electricité.** Sauf dans les petits airs où le pilote barre et le navigateur règle, le solitaire est plutôt scotché à la barre. La nuit tombe, il faut pouvoir allumer le feu de mât (sécurité et éclairage girouette), les instruments (compas, plutôt deux sur chaque côté du rouf). Certains mettent ainsi une série d'interrupteurs dans le cockpit. De même pour la VHF, il faut qu'elle soit accessible du cockpit pour répondre (position deux fois par jour) et écouter (haut-parleur extérieur). Pour recharger les trois batteries, deux heures de moteur par

jour sont nécessaires, de préférence en plusieurs tranches, avec au moins une le soir et une le matin, les feux de route consommant pas mal.

**Navigation.** Pas le temps de faire une navigation suivie en solitaire. Tout se prépare à l'avance soit par des notes sur un autocollant extérieur qui résume les atterrages (feux, marques, way-points...), soit dans un cahier de feuilles imperméabilisées, avec des photocopies partielles de cartes marines. La navigation se résume à suivre les indications des positionneurs (Decca, Loran C, Sat-Nav ou GPS) qui doivent avoir un répéteur extérieur.

**Confort.** Il faut compter une vingtaine d'heures par jour à la barre. La position assise doit donc être confortable. Certains adaptent leurs cale-pieds, d'autres adoptent un siège rembourré, voire un matelas de premier secours en montagne qui prend la forme du corps au gonflage. D'autres matelassent les filières ou

## CLASS SOLO: ASTUCES D'ÉQUIPEMENT DU PLAN DE PONT

- 1 Répéteurs électroniques.
- 2 Baïlle à spi.
- 3 Deux compas de cloison.
- 4 Poches à écoutes.

- 5 Filières matelassées.
- 6 De chaque côté, des coinces d'écoute de spi et de grand-voile.
- 7 Filières transfiliées.
- 8 Élastique de pilote.

- 9 Bouts de chariots d'écoute et de pataras fixés sur le paday au vent.
- 10 Interrupteurs électriques.
- 11 Arceau de blocage de vérin de pilote.
- 12 Répéteur du positionneur.

