

Cette année, j'avais décidé de ne pas courir le national en 470 pour de multiples raisons :

- frais de participation exorbitants (140 €)
- subvention accordée au club disproportionnée
- Île Tudy et sa belle plage (c'est long avec une remorque de mise à l'eau)
- mitoyenneté avec les 420 (pas la même tranche d'âge et pas les mêmes centres d'intérêts et donc désir d'échanger plus que fragile et délicat)
- peu d'inscrits

J'avais le choix entre le National 505 à Fécamp (55 participants français et étrangers) et une proposition de dernier moment : le national Sprinto à Arcachon avec Christian Chapelin, mon ami de 30 ans. C'est ce dernier que j'ai choisi et je ne le regrette pas. Voici une liste non exhaustive des bonnes choses dont beaucoup de classes devraient s'inspirer :

- site magnifique et plage parfaite pour les familles
- club accueillant,
- frais réduits - 60 € par équipage (3 équipiers) - comprenant
  - 2 grutages
  - 6 manches en deux jours et demi dont un raid côtier
  - Un pot d'accueil
  - Un déjeuner au Club du Cap Ferré avec huîtres et vin à volonté
  - 1 T-shirt de l'événement par équipier
  - 4 paquets de cookies
  - Des lots pour tous en quantité équivalente. Pour la seconde place nous avons gagné :
    - 1 sac isotherme 4 canettes
    - 1 chapeau de soleil, 2 casquettes Star Voiles et B&G
    - 1 T shirt Star Voiles, 1 polo Star Voiles, 1 chemisette Star Voiles, 3 T shirts Arcambault
    - 1 immense sac Uship
    - 1 serviette de bain Guerlain
    - 1 coffret luxe de 3 bouteilles de Bordeaux
    - 1 coupe vent
    - 1 coupe.
- La subvention plus que raisonnable demandée à la classe par le club : 54 € (gravure des coupes)
- Pour rappel, la cotisation à la classe est de 35 €
- Un dîner assis des coureurs organisé par le restaurant « gastronomique » du club revenait à 20 € par personne et comportait : gratin de Saint Jacques - Magret grillé - salade de fruit frais (ou glace) – café
- La mitoyenneté avec les 590 et les Dragons (# 25 bateaux) : même approche et valeurs (sénior sportifs)
- Comité de courses efficient (lignes de départ excellentes et parcours raisonnables en fonction du vent et du courant) et participatif (modification des règles de courses à l'unanimité)

Voilà pour les aspects factuels. Dans ceux plus subjectifs, je retiens :

- Les contacts interpersonnels entre participants courtois et disponibles : prêt d'outillage, conseils techniques et sur le plan d'eau par les locaux.
- Peu ou pas de protestation. Pas de fautes graves non réparées.

Maintenant la régates par elle-même vue de notre bateau « Cuore Sportivo » :

- Parce que c'était la première fois que je barrais un Sprinto, obligation de faire un seul entraînement en commun le vendredi après midi. Une bonne répartition des tâches est recherchée :
  - Louis Marie : piano et soutien de Christian/connaissance du plan d'eau, vision de l'environnement
  - Christian : régleur / foc et spi /connaissance technique du Sprinto
  - Gérard : barreur (cap-vitesse), tactique rapprochée, départs
  - Tous participent à la détermination de la stratégie avant la manche. On se met d'accord et on essaye de s'y tenir.
- Le premier jour, 3 parcours banane, nous choisissons d'être toujours au vent à droite des concurrents (courant et vent favorable). La première manche nous attendons trop pour empanner après la bouée de dégagement. La famille Tournis en profite et nous vole la première place malgré notre tentative échouée

de nous infiltrer entre eux et la bouée sous le vent. Premiers à la deuxième et à la troisième manche. Notre stratégie, décidée et mise en place, fonctionne parfaitement grâce à de bons départs et un compromis cap-vitesse dans les meilleurs, cela nous permet d'aborder la suite en tête au général provisoire. Mais la pression des concurrents est forte.

- Le deuxième jour, le manque de vent fait que nous allons tous, tirés par le comité de courses, déjeuner au Cap Ferré dont l'accueil avec les huîtres et le bon vin restera dans les annales. L'après midi, avec un bon vent, nous enchaînons deux « bananes » et un côtier. Les « bananes » ne nous permettent pas de mettre à exécution notre stratégie (droite toute) à cause de départs plus difficiles : ligne bâbord, fort courant traversier. Nous devons remonter à chaque fois de la cinquième à la troisième place en optimisant notre deuxième remontée au vent (droite, ado et refus). La bataille fait rage entre Tournis « père et enfants » et l'équipage de Debayle Edouard. Nous préparons bien le côtier : spi du bon côté et départ deuxième rideau bateau comité pour minimiser les effets du courant. Nous arrivons deuxième derrière « Tournis family » à la bouée 14 malgré une tentative bonne enfant d'intimidation tribord. L'équipe d'Edouard passe le Président Luc entre la 14 et la 15. Vers Estey le largue et vraiment serré. La bataille est dure avec Edouard qui nous attaque au vent. Mais Christian et Louis Marie, qui ne lâchent rien - si tu choques, t'es un lâche - nous permettent de conserver notre avantage. Le retour vers la 15 amplifie les écarts du fait du courant portant. A la 15 les « Tournis » ont au moins 100-150 mètres d'avance sur nous. C'est la même distance qui nous sépare de nos poursuivants. Pour le retour vers le club c'est un long bord de largue ouvert qui nous attend. Les « Tournis » tutoient la terre, nous restons comme Edouard un peu plus au large : on sent plus de power (à la côte, le vent remonte en altitude, du fait du relief/immeubles, et diminue un peu. En latéral il y a peu de différentiel de courant). Serait-ce une meilleure gestion des molles / refusantes plus fortes ou de la position plus reculée dans notre bateau, pour ne pas « pousser » de l'eau, mais toujours est-il que nous dépassons les premiers. Le sort de la régata se joue à ce moment là. La tension monte. A ce petit jeu nous « subissons » - mais plus particulièrement moi - deux empannages non contrôlés initiés et parfaitement maîtrisés par les « Tournis » qui gagnent la manche et de fait le National.
- Le dernier jour, qui nous aurait peut-être permis de repasser devant au général, le vent est aux abonnés absents malgré une tentative du comité qui raisonnablement arrêtera la manche avant que tous les concurrents ne se retrouvent à La Teste.

En conclusion (c'est difficile de faire un résumé quand il faut regarder devant pour la régata : on oublie de parler des suivants. Excusez-moi) ;

- Je remercie tout particulièrement Christian Chapelin sans qui tout cela n'aurait pas été possible. Bravo à Louis Marie pour sa patience, son calme, sa bonne humeur, et son efficacité.
- Une mention particulière à tous les équipages qui m'ont accueilli de manière fort sympathique.
- Un grand coup de chapeau au SPRINTO, la classe et le constructeur (fort bien représenté par le non moins sympathique Christophe) que je trouve particulièrement réussi et esthétique (pas Christophe, le Sprinto, quoique !?) par le changement de voile à corne.
- Le niveau technique/tactique des présents est très homogène et de première qualité. La différence se faisant, il me semble, dans le compromis cap-vitesse à plat dans les bords de près, et la relance dans les bords de largue avec une bonne gestion de l'assiette longitudinale et transversale.
- Si je pouvais aussi me permettre quelques suggestions techniques, dans la mesure où cela n'augmente pas de manière exagérée le coût et la disparité avec les plus anciens bateaux, je citerais dans le désordre :
  - Augmenter l'angle de la première latte forcée de la corne pour mieux la tenir ( à réfléchir)
  - Rallonger le bout dehors pour pouvoir mieux descendre dans le vent (couloir spi - grand voile)
  - Si c'était possible, faire revenir certains réglages (hale bas, cunningham, bordure GV) sur une console centrale au niveau de la tourelle de grand voile (comme sur les A35 Transquadra) pour désencombrer la zone du piano au moment de la montée et descente de spi.
  - Autoriser un cunningham de foc et un palan réglant la tension de guidant de foc qui reviendraient au cockpit pour une optimisation du réglage en cas de changement de force de vent.
  - Rallonger (15 cm) la barre pour plus de finesse, et rajouter un écrou papillon conséquent pour serrer l'axe de safran (minimiser le jeu, les vibrations)

Voilà, j'ai beaucoup trop écrit. A vous de donner vos commentaires. Mais une chose est certaine : je reviendrais si Christian est d'accord. Je vais faire de la publicité, au Salon Nautique ou en régates, dans les autres classes que je cote - Finn, Snipe, 470, 505, Vent-d'Ouest, etc - pour inciter leurs « grands masters » à venir régater en Sprinto : sensations assurées, vitesse, plaisir, doubles trapèzes, spi géant, réactions « dériveur ». Que du bonheur !