



Le jeune et talentueux équipage EV Cataschool a remporté l'europpéen J80 d'ElBalis en Espagne à bord d'un bateau... à gréement Sparcraft*. Sixième l'an passé au Mondial, 1^{er} au spi Ouest France, Quentin Ponroy était tacticien à bord. Ingénieur voilier pour Incidences, Quentin est aussi notre référent technique sur cette classe dynamique qu'il connaît parfaitement. Il nous relate sa victoire acquise de fougue et d'intelligence, et livre quelques conseils de réglage du gréement des J80...

* comme Hugo Rocha, au mondial 2013

Photo : Toutatis Trans Régate



Vous étiez tacticien cette fois avec un nouvel équipage morbihanais formé d'un autre Quentin, Q. Delapierre?

QP- «oui j'étais avec d'autres jeunes mais toujours avec un gréement Sparcraft! (NDLR : clin d'oeil de Quentin au partenariat technique de Sparcraft pour son ancien bateau). Les trois autres équipiers ont navigué ensemble tout l'hiver et étaient bien rôdés pour les manœuvres et moi je suis arrivé avec une nouvelle voile Incidences que j'ai mise au point. Tout cela s'est mis en place très rapidement et efficacement entre-nous »

Quelles étaient les conditions ?

QT - «nous nous attendions à de la «molle» (faible vent), ce qu'il y a eu les deux premiers jours. Nous avons limité la casse et étions dans les dix premiers. Puis nous avons marché très fort les trois jours suivant où le vent est bien monté, entre 15 et 25 noeuds. Là nous avons un réel avantage dans la brise, allions très vite avec de bonnes

manœuvres et une bonne tactique. Nous avons au final gagné quatre manches dont les deux dernières, avec beaucoup de fougue, et celles-ci ont été décisives. Notre jeunesse nous a sans doute servi...».

Et question «matériel»?

- «mes coéquipiers sont très contents du matos. Nous arrivons à faire ce que l'on veut du gréement pour qu'il s'adapte parfaitement aux voiles que l'on a. Et aux conditions aussi, car il y avait beaucoup de clapot et nous avons particulièrement adapté notre réglage à ce plan d'eau difficile, mais là on ne va rien dire! (...) »



Photo : DR - Q. Ponroy

LA CUISINE DU GRÉEMENT : LES BONS CONSEILS DU CHEF ...

TABLEAU DE RÉGLAGES : tout d'abord, nous avons travaillé tout l'hiver pour élaborer un tableau de réglages. Celui-ci nous permet de nous adapter aux conditions de vent : nous nous alignons au tableau, en adaptant graduellement le gréement et les voiles, de la «molle» aux conditions de vent plus fort. Nous avons rigoureusement suivi ce tableau lors de l'europpéen.

RÉGLAGE DE BASE DU MÂT :

- mât parfaitement droit en latéral avec un cintre adapté au mieux au rond de guidant de la voile, ça c'est la base au port.

VÉRIFICATIONS EN MER :

- ensuite il faut vérifier sur l'eau en regardant, à partir du niveau du vit de mulot, l'engoujure le long du mât pour

voir si le mât (ou plutôt la voile) déverse ou pas. C'est à dire que l'espar ne flèche pas d'un côté ou de l'autre au près, (retendre les galhaubans si nécessaire).

TENSION D'ÉTAI :

- Tous ces réglages que nous faisons ont objectif de garder toujours la meilleure tension possible sur l'étau. Et, particulièrement dans la brise, d'obtenir un étau toujours tendu et avoir la voile la plus plate possible au près.

HALEBAS & BÔME :

- Nous avons énormément de halebas et n'avons eu aucun soucis sur la bôme mais attention : il faut penser à mollir le halebas à la bouée au vent pour descendre sous spi. Sinon, en lâchant du pataras, cela peut vite devenir fatale sous brise!

