



# PLUS ACCESSIBLE QUE JAMAIS

*La planche à voile a quitté le devant de la scène, mais reste bien vivante et gagne même à être redécouverte tant elle a évolué d'une façon aussi spectaculaire que positive.*

**V**ous avez abandonné la planche il y a vingt ans, fatigué de trimbalier des flotteurs trop lourds ? Ou peut-être lassé de galérer sur un modèle de vague ravissant mais à peine plus volumineux qu'un cure-dent et ne fonctionnant vraiment qu'entre 29 et 32 nœuds, c'est-à-dire une fois tous les deux ans ? C'est sans doute le moment de vous intéresser à nouveau à cette pratique de la voile économique et gratifiante, ou de vous y mettre si vous n'y avez jamais goûté. Car le matériel a radicalement changé au cours des dix dernières années et la planche à voile ne mérite plus la mauvaise réputation (notamment son côté extrême et difficile d'accès) dont elle souffre encore. Elle incarne idéalement le

petit « voilier » solitaire, léger, facile à transporter et à mettre en œuvre, d'un prix raisonnable et capable de procurer rapidement des sensations de glisse exceptionnelles. Vous en connaissez beaucoup des embarcations qui, pour une mise de fonds inférieure à 1 600 €, sont capables de vous emmener en toute simplicité à plus de 30 nœuds ?

Ses progrès récents les plus importants tiennent en deux mots : légèreté et grande largeur. Le premier point est évidemment positif pour les performances et la manœuvrabilité, mais aussi – et peut-être même surtout – pour la facilité de transport. Une grande planche des années 1980 pesait couramment 24 kg ; un modèle polyvalent d'aujourd'hui (capable de naviguer

par petit temps comme dans la brise et accessible à un pratiquant de niveau modeste) se situe entre 12 et 15 kg, poids qui peut descendre à 10 kg, voire en dessous pour certains flotteurs haut de gamme.

## Plus de stabilité

L'accroissement de la largeur n'est pas moins déterminant. En sortant des modèles dépassant couramment les 70 ou 80 cm (et allant parfois jusqu'à un mètre), avec des carènes très plates, les constructeurs ont renvoyé aux oubliettes le cauchemar du débutant : l'instabilité. L'équilibre n'étant plus un problème sur ces planches devenues stables comme des pontons, le néophyte peut se concentrer sur l'essentiel, c'est-à-dire le maniement



## IMPOSSIBLE DE TROUVER **PLUS LÉGER ET MOINS CHER** COMME PETIT VOILIER RAPIDE



Une partie de l'impressionnante flotte du Défi Wind, quelques instants avant de lâcher les chevaux...

B. BRANCOTTO

ler dès que le vent monte) ou en Raceboard (flotteurs un peu plus longs, avec dérive), les uns et les autres évoluant sur des parcours assez classiques avec une partie au louvoyage. Mais la spécialité la plus en vue actuellement est plutôt le slalom (parcours sans louvoyage, se pratiquant avec des planches assez courtes – moins de 2,40 m – sans dérive, et très légères : 7 kg et moins), qui se décline aussi bien pour le haut niveau international que, sous une forme différente, pour les amateurs éclairés à l'occasion d'épreuves de masse comme le Défi Wind (900 participants !), qui se court chaque année en mai à Gruissan. Le circuit vitesse (dans lequel il s'agit d'établir la meilleure moyenne sur une base de 500 m) est aujourd'hui assez confidentiel ; ceux de « vagues » et de « freestyle » restent relativement bien suivis. Pour se mettre dans le bain, il faut se rapprocher de l'AFF (Association Française de Funboard ; <http://aff.net>) et, bien sûr, de la Fédération Française de Voile ([www.ffvoile.fr](http://www.ffvoile.fr)). Un détail pour ne pas faire d'impair : dans le monde des passionnés, on ne parle plus de planche à voile, mais de windsurf !

Pour se mettre dans le bain avant toute ambition sportive, plusieurs choix possibles. S'il s'agit de trouver une planche unique pouvant servir à toute la famille – débutants compris –, il faut s'orienter vers un gros volume (autour de 200 litres de flottabilité) compact (moins de 2,70 m de long, largeur voisine de 0,90 m) avec une petite dérive amovible, à l'image des Nova de Bic Sport ou des Start de Starboard. Performances et sensations limitées, mais accessibilité garantie à tous ; un « jouet » robuste et séduisant pour distraire l'équipage au mouillage (mais pas facile à caser à bord compte tenu de sa largeur !).

Ceux qui cherchent un matériel un peu moins typé débutant pourront se tourner vers les modèles hybrides, toujours avec dérive, un peu plus techniques mais plus valorisants au niveau des sensations. Voir notam-



Poids modeste (8,5 kg), petit prix, et grandes sensations avec la Techno 133.

GARETH COOKE/DPPI

ment les Cruiser d'Exocet, l'Hybrid de Bic, ou encore les trois tailles (S, M, et L, de 175 à 215 litres) de Rio chez Starboard. Voire vers une valeur sûre comme la Techno 293 One Design de Bic, qui est devenu la série monotype officielle ISAF pour les championnats des moins de 17 ans. Ce modèle, qui profite d'une audience croissante (il y avait 260 participants au récent Championnat du monde à Weymouth), est en même temps un support très polyvalent sur lequel un néophyte pas trop lourd (pas plus de 80 kg de préférence) ni maladroit pourra s'initier et progresser rapidement. Côté tarifs, la grille est assez im-

muable : compter environ 700 € pour un flotteur basique en thermofomé, autour de 1 100 € pour un modèle plus élaboré (la différence principale se voit au niveau du poids) et près de 1 700 € pour le nec plus ultra, ticket quasi incontournable pour la compétition, sauf en One Design (la 293 est vendue 899 €). Somme à laquelle il faut ajouter de 500 à 1 200 € pour un ensemble voile/wishbone/mât (suivant surface et qualité de la voile et pourcentage de carbone dans les espars). Bonne nouvelle : en s'organisant bien, on peut réutiliser un seul mât et wishbone pour différentes surfaces de voile. Ouf ! **O.L.C.** ↯

de la voile. Qui plus est, cette largeur, même si elle se paye par une longueur certaine en dessous de 10 nœuds de vent, va de pair avec un excellent comportement en mer, les shapers sachant aujourd'hui faire des carènes volumineuses passant en douceur dans le clapot. La vitesse de pointe n'est pas forcément supérieure à celle des générations précédentes, mais elle est beaucoup plus facile à atteindre.

Concrètement, le tout est de bien cerner ses objectifs. Pour la régate, le tour est vite fait. Au plus haut niveau, ça se passe en RSX (la planche olympique actuelle, signée Neil Pryde), en Formula (flotteurs compacts et très larges – 1 mètre – sans dérive mais avec un aileron très profond, assez techniques à contrô-



Ludiques et faciles, les nouvelles planches larges comme la Nova.

D. R.



# UN LABORATOIRE D'IDÉES

*Bien que courte, à peine quarante ans, l'histoire de la planche à voile est riche d'enseignements pour l'architecture navale.*

**D**eux des caractéristiques fondamentales de la planche à voile participent notamment à cette richesse : en premier lieu, sa taille et sa simplicité se prêtent particulièrement à l'expérimentation. La modifier pour tester une amélioration est relativement facile et peu coûteux. Pour s'en tenir au flotteur et à sa carène, plus que des architectes navals, ce sont les « shapers » (parfois ingénieurs comme Hugues de Turckheim) qui, ajoutant 1 cm par ci, enlevant 1 mm par là, en sont les vrais concepteurs. Du coup la connaissance est peu structurée et l'intuition, et surtout l'expérimentation, ont joué et continuent de jouer un rôle primordial.

En second lieu, la tenue du gréement et de la voile est assurée par le planchiste, grâce au mât articulé. Cette spécificité est porteuse de la grande capacité de ce concept à développer des idées nouvelles :

- L'inclinaison transversale du flotteur est indépendante de celle du gréement. Cela permet de garder le flotteur non gîté en moyenne, et donc de donner une forme plate (« planche ») au flotteur, qui du coup devient gouvernable par les « prises de carre », c'est-à-dire de légères gîtes et contre-gîtes, générées par les pieds du planchiste. La planche à voile se guide sans gouvernail, comme un surf, un skateboard ou un snowboard et mérite donc son statut apprécié de « sport de glisse ».

Cette indépendance transversale du gréement, et le fait que celui-ci soit tenu par le poids du planchiste déporté au vent, fait que le gréement est fréquemment incliné au vent, générant ainsi une composante sustentatrice très bénéfique pour les performances.

- L'inclinaison longitudinale du gréement est elle aussi libre. Cela permet, en complément du guidage par prises de carre, d'ajuster la position longitudinale de la voilure

par rapport au plan antidérive, et d'avoir ainsi un « voilier » toujours équilibré, ni ardent ni mou.

Ces deux degrés de liberté du gréement ont été repris sur des bateaux de compétition, surtout sur les trimarans Orma et les minitransats, mais également sur les monocoques Imoca (inclinaison transversale interdite en 1997, et longitudinale interdite en 2007, suite à la tentative infructueuse de *Pindar* de jouer sur un silence de la jauge) avant interdiction.

## Et Robby inventa le fun

Depuis ses débuts il y a une quarantaine d'années, la planche à voile a fait des progrès phénoménaux. La légende attribue une des principales mutations à Robby Naish. Un beau jour, il coupe l'arrière de sa planche et remplace sa dérive par de petits ailerons à l'ar-

rière. A condition évidemment d'être aux mains de « windsurfers » extrêmement chevronnés.

Pour analyser quelques points architecturaux de la planche à voile, abandonnons le fun pour revenir à des engins ayant vocation à naviguer dans les mêmes conditions que des dériveurs ou des catas de sport, et capables de gagner au vent sur une eau plate ou peu agitée.

Une première réponse avait été apportée à la fin des années 1970 avec les planches dites « open », longues de 3,90 m, qui disposaient d'une vraie dérive, un peu à l'arrière du milieu, et qui avaient un comportement très agréable de dériveur (plutôt rapide). Une caractéristique à double tranchant était leur tendance à « monter sur la tranche ». Cela procurait une portance bénéfique, la grande dérive devenant en

Une seconde réponse pour la régate « autour de 3 bouées », ou en tout cas les parcours « slalom », a été la Formula, apparue en 1998 à l'initiative de Svein Rasmussen qui, en proposant une planche d'un mètre de large, ce qui ne s'était jamais vu auparavant, a ouvert deux voies :

- Celle de la puissance due à d'immenses voiles (elles aussi objets de progrès incessants), rendue possible par la grande largeur autorisant un grand aileron sans montée sur la tranche, combinée à une énorme aptitude au planing, assurant des performances exceptionnelles dans les épreuves de slalom.

- Celle du rapprochement très inattendu, mais bien réel, des flotteurs adaptés aux champions et de ceux convenant à l'apprentissage.

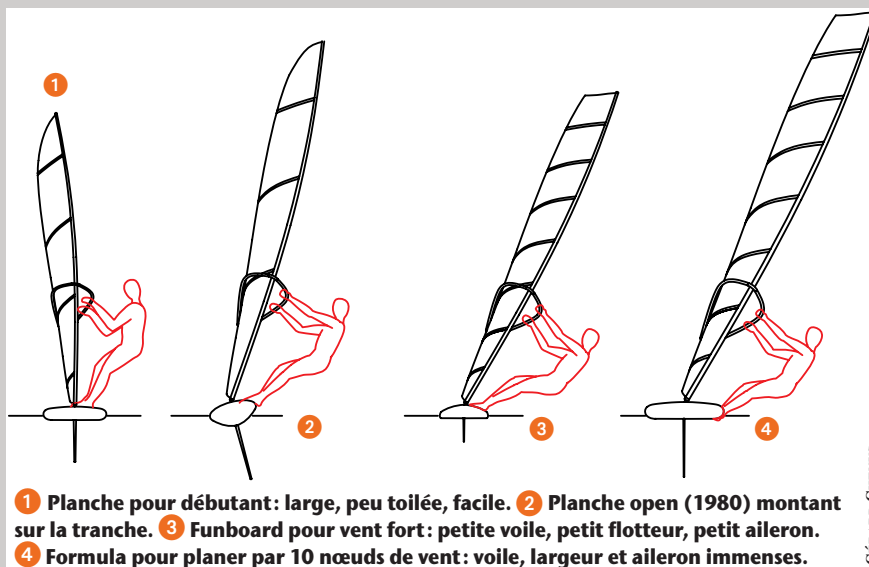
L'apparition plus récente des planches dites « hybrides », tentant de reprendre le meilleur des anciennes longboards, est plus à mettre en relation avec les grandes manœuvres accompagnant toujours le choix d'un modèle pour les JO.

## Retour aux sources

La planche à voile a aujourd'hui atteint l'âge de raison, voire de la maturité. Profitant des progrès en architecture et en construction (légèreté des flotteurs, des gréements, des voiles), sont apparues des planches pour tous, très efficacement optimisées pour diverses catégories d'utilisateurs, et en particulier les débutants. La difficulté pour démarrer sur cette embarcation, un peu déconcertante au

premier abord, n'a plus aucun rapport avec ce qu'elle était à ses débuts ou même il y a dix ans.

La dernière innovation, l'IDO, qui maintient le mât en place sur une planche de débutant, montre que la planche à voile sait même abandonner en partie sa spécificité principale pour simplifier encore la venue de nouveaux adeptes ! G. C. ⚓



GÉRARD CHENUS

rière : le « funboard » est né. Paradoxalement, cette immense avancée dans les performances a rendu la planche de plus en plus difficile à maîtriser et a fini par entraîner son déclin auprès du grand public.

Elle est alors apparue comme capable de naviguer dans des conditions de mer et de vent d'une telle sévérité qu'aucun croiseur de moins de

partie foil, mais rendait la conduite très technique. Les Serenity de chez Starboard, ont récemment réactualisé la planche longue en réservant ces planches au tout petit temps, et en les tyant encore plus (arrière canoë, longueur jusqu'à 4,60 m !). Bic Sport, avec sa Jungle, marie le windsurf avec le « paddle », planche longue pour pagayer debout.