



D'Aero à Zero

Avec ces deux nouvelles yoles légères, la navigation en solitaire devient un véritable plaisir. Le RS Aero et le D-Zero pourraient révolutionner le marché. Et bouleverser la domination du Laser.

Lars Bolle 📷 Scheurer/Yacht

C'est étonnant: les matériaux et les procédés les plus modernes (fibres de carbone, époxy, CAD, etc.) sont utilisés dans la construction navale, mais l'on continue à naviguer, surtout chez nous, sur des bateaux

construits il y a des décennies. La classe dominante pour les navigateurs solitaires est indubitablement le Laser, dont plus de 200 000 unités ont été vendues de par le monde et qui jouit même d'un double statut olympique (gréement Standard et Radial). Le plan date de 1970 et est signé de l'Américain Bruce

ici le Contender ou encore le skiff Musto. Ce dernier jouit toujours d'une certaine popularité sur quelques lacs suisses, mais la pression pour se renouveler fait tout simplement défaut. Il en va autrement en Grande-Bretagne, par exemple, où ce genre de yoles est surtout engagé dans des régates. Les régates avec des types de bateaux les plus différents et un système de compensation ad hoc – par exemple le Yardstick – sont toutefois plutôt l'exception et pas très excitant du point de vue sportif. Celles et ceux qui veulent régater à un haut niveau doivent donc se mesurer dans les classes existantes et se rabattre sur les offres qui leur sont proposées. Les nouveaux venus ne constituent naturellement pas des groupes homogènes au départ. On pourrait rompre ce cercle vicieux avec un type de yole en solitaire d'un genre totalement nouveau, comme le RS Aero et le D-Zero de Devoti pourraient l'être. Ces derniers redéfinissent en effet de fond en comble le rapport du prix au plaisir de naviguer et catapulte la navigation en solitaire dans une autre dimension.

Ces deux nouveaux noms sont arrivés sur le marché l'an passé. Le RS Aero est un plan original du chantier anglais RS. Ce dernier figure parmi les constructeurs de dériveurs qui connaissent la plus forte croissance, avec l'une des offres la plus vaste et un réseau de vendeurs parfaitement organisé. Un développement qui aura duré trois ans. Le D-Zero repose en revanche sur un concept qui existait déjà. En 2009, le Britannique Daniel Holman présente son dinghi Punk, dont la coque ressemble déjà beaucoup au D-Zero, mais avec un gréement de surf modifié avec wishbone. En Angleterre, cette yole a connu une diffusion impressionnante et Holman remporta de nombreuses victoires avec elle. Il manquait toutefois un gros chantier qui aurait été en mesure de construire un grand nombre d'unités et de les commercialiser. Un partenaire sera trouvé avec Devoti Sailing de Luca Devoti. L'Italien fut, on se le rappelle, un champion de la navigation sur Finn et a également connu la célébrité en tant que constructeur naval avec le Devoti-Finn.

Du vent frais

Ces deux bateaux sont assez identiques de par leur concept et traduisent l'idée originelle de disposer d'une yole maniable par une seule personne: une seule voile, le moment de redressement étant réglé au trapèze. Ce qui veut dire, aux allures de près: sors l'arrière-train! Autant dire que le barreur est très sollicité et qu'il doit avoir en tête le principe simple qui stipule que plus le poids se trouve à l'extérieur et plus le moment de redressement est important, et plus la vitesse est grande. Un exercice à répétition qui est évidemment épuisant à la longue, et ce, malgré le fait que les cockpits de ces deux bateaux soient très ergonomiques. Par ailleurs, les mâts modernes en fibres de carbone font qu'ils peuvent mieux supporter les airs soutenus que leurs prédécesseurs en

Kirby. Le Finn, qui aura 65 ans cette année, est lui aussi olympique. A part ces deux classes parmi les plus populaires, aucune autre classe de ce genre ne fait l'objet d'un circuit digne de ce nom en Suisse. On a bien essayé de faire évoluer les choses. Surtout avec un trapèze et/ou un gennaker. On mentionnera

alu, ce qui rend également plus facile pour les navigateurs la maîtrise des vagues plus musclées. A quoi s'ajoute le fait que les voiles sont dotées d'un squarretop, ce qui présente un gros avantage aux allures de près. Les voiles triangulaires, plus anciennes, sont en revanche fermées dans la partie supérieure, ce qui fait que le navigateur doit sans cesse lutter contre une pression énorme lorsqu'il y a beaucoup de vent. Avec la conséquence que l'on peut imaginer, à savoir beaucoup de gîte. Le D-Zero a pu justement faire la démonstration de ces avantages lors d'un test. Même par des vents de force 5 à 6, le bateau se laisse très bien manié avec ses huit mètres carrés de grand-voile, quoiqu'avec un équipage de près de 100 kg. Les navigateurs plus légers se contenteront d'une toile de sept mètres. Plusieurs variantes de voilure sont proposées pour le RS Aero: 8,9 m², 7,4 m² et 5,2 m² – selon la catégorie de poids du navigateur.

Les deux modèles ont en commun une belle réactivité au poids de l'équipage, qui constitue une part du poids global plus importante que sur d'autres dériveurs. Toutes deux sont extrêmement légères, la coque du RS est plus légère que celle d'un Opti et ne pèse que 30 kg et le bateau prêt à naviguer seulement 45 kg. Une performance obtenue grâce



à des méthodes de construction modernes qui font appel à l'époxy, à la mousse et à la fibre de carbone. Avec sa coque de 42 kg, le Devoti (60 kg prêt à naviguer) est sensiblement plus lourd, mais reste encore néanmoins un poids plume. A titre de comparaison, prêt à naviguer, le Laser pèse 80 kg (coque 59 kg), le Finn-Dinghi environ 140 kg pour 116 kg dans la coque. Dans les petits airs, cela requiert un réglage longitudinal des plus précis, tandis que dans des airs plus soutenus, on peut très bien, au près, travailler avec le haut du corps pour accélérer à travers les vagues. Lors du test, le D-Zero a ainsi pu s'imposer face à un groupe de Laser, ce malgré un vent fort et une voilure beaucoup trop importante. Le RS Aero a littéralement tourné autour d'un Laser qui l'accompagnait...

Seul voler est plus beau

Les allures préférées des deux yoles sont toutefois le travers et le portant. Elles ont en effet nettement moins de volume que la concurrence pour accélérer, d'autant plus que la forme de leur coque facilite le déjaugage. Les deux modèles ont à l'arrière des bords marqués, ce qui représente un avantage au niveau du rayon potentiel de la partie mouillée de la coque. C'est surtout dans les petits airs que la combinaison de construction légère et de coque plate ouvre une dimension totalement nouvelle pour les navigateurs des classes traditionnelles. Plus proche sur surf que de la voile. Le Devoti saute dans les rafales, au point que l'on doit presque se tenir pour ne pas tomber en arrière. Car il va toujours plus vite, le vent apparent devient toujours plus vif, la position de l'écoute correspond bientôt à du travers, bien que l'on soit au portant. Voilà qui profite également au réglage latéral: grâce à la grand-voile relativement bien étarquée la stabilité est étonnante. Celui qui en



i D-Zero

Chantier	Devoti Sailing, Brno (CZE)
Design	Daniel Holman (GBR)
Longueur	4,20 m
Largeur	1,42 m
Poids de la coque	60 kg
Voilure	8,1 m ²
Prix	dès CHF 7234.- (incl. TVA)
	D-Zero prêt à naviguer, départ Leissigen
Options	Voiles standard North en stratifié semi-soft; voile plus petite en option

_Wilke AG, 3706 Leissigen
_tél. 033 847 17 70, www.wilke.ch

revanche connaît le Finn ou le Laser sait très bien qu'au près et dans une brise normale cela peut être assez difficile.

Le principe de la voile simple s'applique également à terre. Les deux yoles sont dotées d'un mât escamotable, ce qui facilite le transport. En outre, la voile est placée dans une rainure et non pas, comme sur le Laser, enfilé dans le mât avec un manchon. Toutes les manipulations nécessaires peuvent ainsi être faites en toute tranquillité dans une partie libre du port. Avec environ 7000 francs le bateau prêt à naviguer, les deux modèles sont nettement meilleur marché que la concurrence. Ils ne font certes pas mieux que le Laser, mais le plaisir indéniablement XXL de naviguer vaut bien les 1000 francs de plus qu'il faut déboursier. Rien ne parle donc en défaveur de l'Aero et du Zero, ni du point de vue des coûts, ni du point de vue des qualités véliques. Mais qui va s'y lancer chez nous? 🏆

i RS Aero

Chantier	RS Sailing, Romsey (GBR)
Design	Jo Richards (GBR) / RS Sailing
Longueur	4,00 m
Largeur	1,40 m
Poids de la coque	45 kg
Voilure	8,9 m ²
Prix	dès CHF 7790.- (incl. TVA)
	Aero 9 prêt à naviguer, départ Colombier
Options	A l'Aero 9 (8,9 m ²) s'ajoutent l'Aero 7 (7,4 m ²) et l'Aero 5 (5,2 m ²)

_Duvoisin nautique & sports, 2013 Colombier
_tél. 032 841 10 66, www.duvoisinnautique.ch

