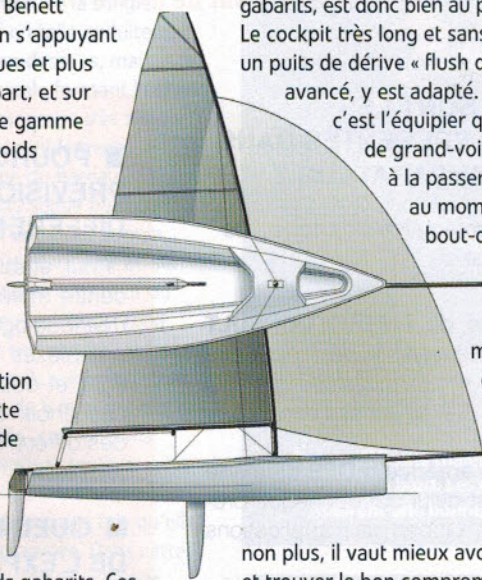


VX EVO Le Finn du XXI^e siècle

LA DECOUVERTE de ce dériveur nouvelle génération au dernier Nautic avait été saluée comme un bol d'air frais dans un secteur, la voile légère, où les nouveautés accessibles se sont faites rares. Elle faisait écho à l'essai du VX One, son grand frère lancé en début d'année, également un plan Benett construit chez Ovington, en Angleterre. De fait, il existe des similitudes de conception. Dans les deux cas, Brian Benett renouvelle un concept en s'appuyant sur des lignes plus tendues et plus contemporaines d'une part, et sur une construction haut de gamme autorisant un devis de poids ambitieux, d'autre part. 82 kg seulement pour le VX Evo, ça change la donne... De ce point de vue, le nouveau Benett est un peu au Finn ce que le RS Aero est au Laser : une révolution par le poids (plume). Cette référence au Finn vient de l'architecte lui-même, qui voulait proposer un dériveur monotype solo – sans foc et sans trapèze – pour les grands gabarits. Ces solitaires friands de défis physiques devraient trouver satisfaction avec le VX Evo, d'autant qu'ils pourront adapter la voilure en choisissant entre les trois gréements proposés (8,63 m², 9,29 m², 10,29 m²). Mais les sensations ne seront pas les mêmes, comme nous avons pu nous en rendre compte... Même si, pour



notre part, nous avons opté pour une navigation en double dans une brise aux alentours de 20 nœuds. Théoriquement, nous sommes en surcharge par rapport au poids d'équipage idéal (entre 75 et 115 kg), mais les accélérations, franches et immédiates sous gennaker nous le font vite oublier ! Cette navigation en double, même si elle devrait plutôt s'envisager avec un ado ou deux petits gabarits, est donc bien au programme. Le cockpit très long et sans obstacle, avec un puits de dérive « flush deck » et très

avancé, y est adapté. En toute logique, c'est l'équipier qui prend l'écoute de grand-voile au près, quitte à la passer au barreur au moment de sortir le bout-dehors et d'envoyer le gennaker. C'est l'affaire de quelques secondes, mais une fois le spi en tête il faut une bonne coordination dans la brise. Le VX Evo n'est pas un skiff, mais ce n'est pas un 470

non plus, il vaut mieux avoir la main dessus et trouver le bon compromis, ni trop lofé par rapport à la puissance de l'équipage, ni trop abattu pour s'amuser. Et de fait, on ne s'ennuie pas... C'est même carrément bon ! A la barre, les sensations sont fines et les réactions parfois nerveuses, mais toujours saines tant qu'on évite les plantés de bôme ou d'étrave. Déconvenue que nous évitons sans problème en nous reculant un maximum sous gennaker... Il est vrai qu'avec ce vent de terre nous n'avons pas trop de clapot à gérer. Le gros stick de type 49er, à passer par l'avant lors des changements de bord, demande un peu d'habitude. Il devrait d'ailleurs être changé pour un modèle télescopique. Au près, comme sur le VX Evo, le but du jeu est de naviguer à plat pour faire marcher cette carène aux lignes tendues. On glisse les pieds dans les sangles, et à vos abdos ! A noter qu'une version quillard (bulbe de 18 kg) du VX Evo devrait être proposée dès cet été, pour un petit coup de pouce au rappel mais surtout un gros coup de main en cas de



▲ Sous gennaker, la carène fait parler sa puissance si on sait la maintenir à plat. Jouissif !

Des lignes nerveuses, un cockpit long et dégagé, un gréement tout simple mais puissant : c'est le VX Evo.

dessalage – qui ne sera alors jamais complet. Au plan de l'accastillage, nous avons dû composer avec une tourelle de grand-voile mal réglée qui nécessitait de sauter le premier brin du palan et d'aller directement à la poulie de bôme. Le problème a été réglé depuis, et pour les longs bords on devrait aussi ajouter un coin de grand-voile de gennaker. Pour le reste, ce qui frappe c'est surtout la simplicité du bateau, on est très loin d'une usine à ficelles type 505. Très simples également, le transport et la mise en œuvre qui bénéficient de l'expérience du chantier. Le poids plume du bateau y est pour quelque chose, tout comme le mât carbone en deux parties. On note aussi l'ingénieux système de cales de mât qui permet d'ajuster la quête en toute simplicité. Au final, on a là un bateau résolument contemporain dans ses lignes et son programme, très joli sur l'eau, pragmatique dans son utilisation et jouissif en navigation. Son plus, outre le niveau de finition impressionnant, c'est la richesse de son programme qui peut permettre de conjuguer régates pour un solitaire costaud et balades en double sur un mode plus familial... Pour un prix certes élevé mais pas scandaleux pour une construction en sandwich (infusion) de cette qualité.

Texte et photos : François-Xavier de Crécy.