

PHRF

Mieux comprendre les handicaps de voile.

Les handicaps ont été développés afin que des voiliers différents puissent courir entre eux de façon équitable.

L'objectif est louable. Autrement, pour éviter l'utilisation d'handicaps, il nous faudrait tous avoir des voiliers identiques. Ce qui est possible dans les grandes agglomérations ou la loi du nombre les favorisent. Des classes de monotype (one design) existe au Québec pensons par exemple au LASER 28 qui est un classe de monotype très active notamment sur le lac St-Louis et sur le lac Memphémagog.

Les courses de monotype (où les exigences techniques du voilier, des voiles et des équipements sont contrôlées) permettent à tous les équipages de partir avec les mêmes chances. La préparation du voilier, les ajustements du gréement, la préparation et l'habileté de l'équipage feront la différence sur la ligne d'arrivée.

Nous sommes donc contraints, dans notre région, d'utiliser les handicaps pour équilibrer les chances de chacun. Le système de handicaps le plus utilisé en Amérique du nord, est le PHRF (Portsmouth Handicap Rating Fleet).

Ces handicaps s'expriment en secondes par mille nautique. Donc, plus le handicap est faible (par exemple, 81 pour un J 105), plus le potentiel de vitesse du voilier est grand.

Inversement, plus le handicap est élevé (par exemple : 228 pour un Mirage 24), plus le potentiel de vitesse est faible. Dans cet exemple, le J 105 doit devancer de 65 secondes par mille nautique le Mirage 24, pour être à son égalité.

Le handicap est, au départ, issu d'un calcul théorique (longueur, largeur, surface de voile, etc.). Les handicaps peuvent être légèrement ajustés en fonction du nombre de voiliers et des résultats obtenus dans des compétitions internationales.

Malgré l'intention très noble d'assurer de l'équité entre les différents voiliers, le système de handicaps est loin de la perfection. Dans notre contexte de voile sur le fleuve St-Laurent où le courant et le vent d'ouest est fréquent, un voilier avec un bon près sera favorisé. Alors qu'avec un très bon vent d'automne où le fleuve devient un pâturage à "moutons", un voilier plus gros et plus lourd sera à son avantage.

De plus, règle générale, plus le potentiel de vitesse est grand, plus il vous est difficile d'atteindre ce potentiel de vitesse. Vous devrez alors maîtriser l'art des ajustements tel que les tensions dans les haubans et les bas- haubans, le pré-cintrage du mât, la répartition du poids, etc.

Conclusion : Vous pouvez vous fier à l'équité des handicaps pour les voiliers qui ont des handicaps semblables. Ne vous laissez donc pas impressionnés par votre position dans le classement si les différences entre les handicaps sont importantes. Profitez plutôt des courses pour vous améliorer en faisant l'analyse de vos bons coups (pour les répéter) et des moins bons pour vous ajuster.

Bonne régates et surtout amusez-vous!

Michel Gauvin

Courant d'air