

Et c'est parti pour le fun !!!





Sommaire

L'Europe.

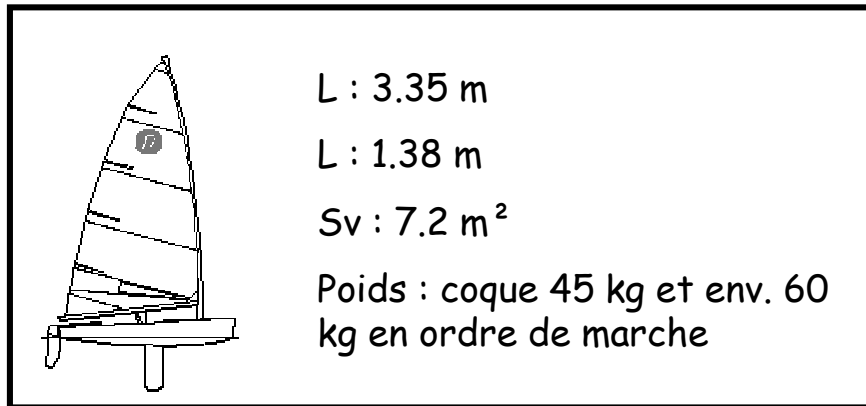
L'Europiste

Quel europe pour quel programme ?

Choisir un Europe d'occasion.

Accessoires

Principaux fournisseurs en activité



L'Europe est issu d'un concours lancé en 1963 pour créer un monotype à partir de la jauge du moth international qui existait depuis les années 30.

Seul Alois Roland envoi les plans de l'Aquilon qui deviendra ensuite l'Europe. Il produira la majorité des Europées jusqu' en 1981. L'Europe connaîtra la reconnaissance olympique de 1988 à 2004 pour les filles.

C'est un bateau très technique qui possède de nombreuses possibilités de réglages. Sa sensibilité générale et son rapport poids/puissance en font un bateau extrêmement fin et attachant, qu'on n'oublie pas.

Les évolutions les plus récentes au niveau du gréement (mat carbone) le rendent très facile à adapter à de nombreux gabarits. Dans cette série filles et garçons courent à égalité, mais aussi les coureurs plus âgés (notre doyen a 73 ans).

L'Europiste

Mat et voile sont libres en Europe. Chacun choisi son matériel en fonction de son gabarit.

L'introduction des mat en carbone autorise une très large plage de gabarits.

Aujourd'hui il suffit de 1.65m et 50 kg pour démarrer. La limite haute se situe aux environs de 1.85m et 80 kg.

Bien évidemment il existe un optimum mais il s'agit plutôt, d'une morphologie longiligne qui assure un bras de levier important pour le rappel sans pénaliser les aptitudes dans le petit temps. On peu dire 1.75-1.80 m et 70 kg pour les garçons et 1.68- 1.75m et 55 kg pour les filles.

Cela dit on constate des écarts très importants de gabarits au meilleur niveau mondial. Le champion, d'Europe 2005 pesait 45 kg. Ci dessous vous trouverez un petit aperçu des qualités requises pour un europiste.





Quel Europe pour quel programme ?

Vous sortez de l'optimist : Un bateau d'occasion fera votre affaire moyennant qu'il soit en bon état. Une coque entre 5 et 10 ans vous permettra de débiter et de progresser.

Il faut envisager un investissement de **2000 à 3500 €**.

Le plus important est de choisir un ensemble mat, voile adapté à son gabarit. Le marché de l'occasion est très actif en Europe et il est possible de vendre un mat trop raide pour le remplacer par un plus souple.

Vous visez le top 50 français : Là encore on trouve des occasions de coque tout à fait acceptables pour un budget très compétitif. La qualité générale des coques permet de les conserver très longtemps moyennant un entretien soigné. Il n'est pas rare de voir une coque de plus de 5 ans gagner des régates nationales.

Budget : **4000 à 6000 €**.

Cette fois il faut un mat vraiment adapté à son gabarit assorti d'une voile coupée avec et changée régulièrement (pas nécessairement tous les ans). Un mat carbone d'occasion lorsqu'il a été bien entretenu conserve ses qualités de nervosité et de résistance

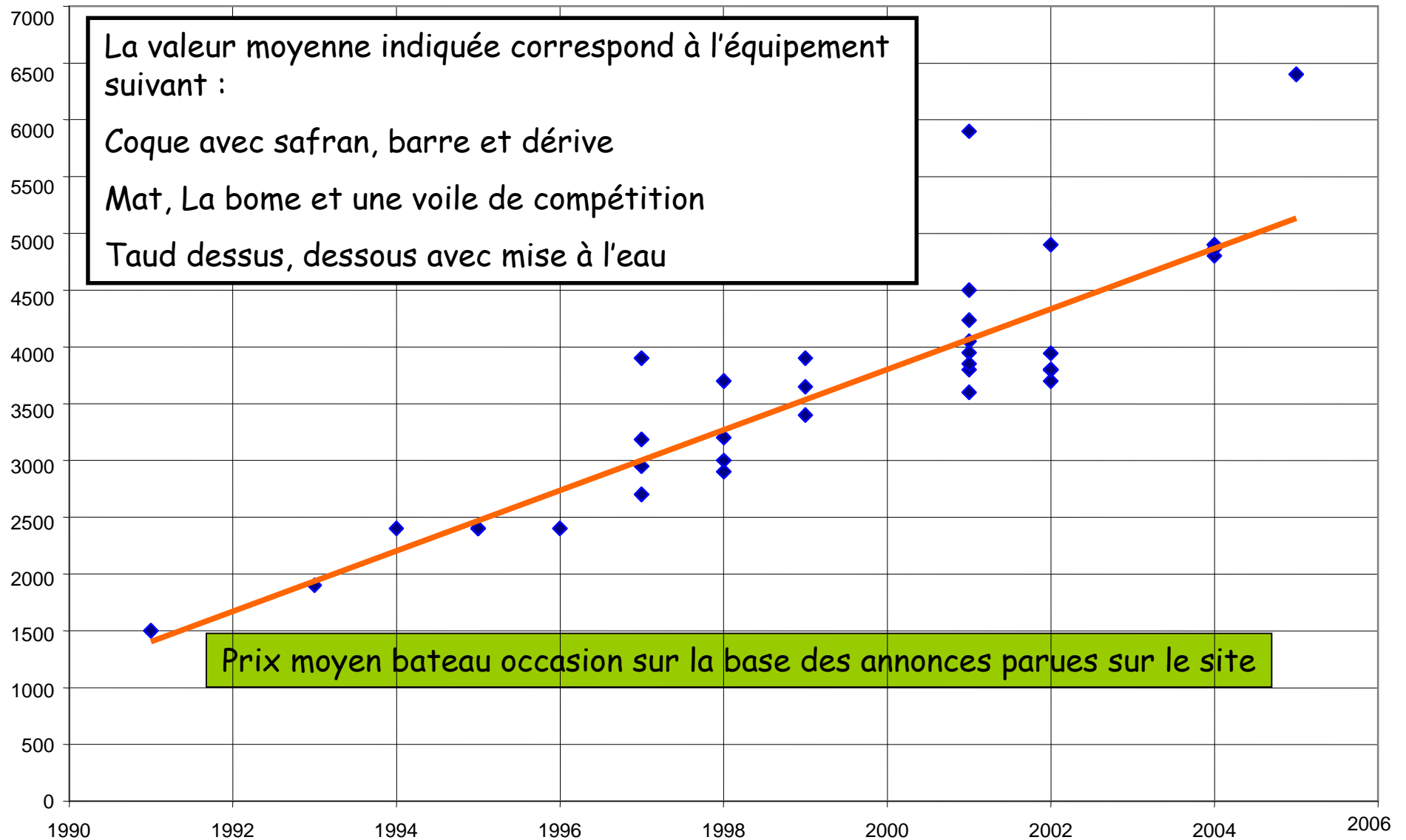
Bateau neuf : Coque avec safran et dérive + tauds dessus et dessous et mise à l'eau.

Voile

Mat carbone, bome

Budget : **8500 à 9000 €**.

Quel Europe pour quel programme ?



Choisir un Europe d'occasion

La coque :

L'Europe est un bateau léger mais la construction en sandwich lui apporte rigidité et durabilité tant que l'intégrité des peaux est maintenue. Il faut se souvenir que la durée de vie d'une coque dépend avant tout du soins apporté à son entretien.

Il existe une multitude de marques sur le marché de l'occasion, les plus répandues sont : Winner, Finessa, Roga, Phileas.

Cristalli produit quelques coques tout bois qui sont magnifiques, mais nécessitent un suivi adapté.

Pour une coque il faut rechercher avant tout la rigidité des zones stratégiques : caissons sur les 2/3 avant, fond de coque partout sur la moitié avant (jusqu' à l'arrière du puit de dérive), enfin la zone de l'étambrai. Tout défaut dans ce domaine est rédhibitoire.

La liaison coque pont doit être en parfait état (pas de délaminage, pas de tissus apparent) car cette zone est critique pour la rigidité d'ensemble de la coque et source d'infiltration d'eau dans le sandwich.

Enfin il faut essayer de vérifier le poids qui doit être de 45Kg pour la coque avec les sangles et les bouts de réglage innamovibles (le sandwich s'il est gorgé d'eau perd toute sa rigidité).



Zones impérativement rigides



Choisir un Europe d'occasion

Le mat :

Seuls les mats carbonés sont utilisés en compétition.

Pour tout achat exigez d'avoir les courbes de mat et au besoins vérifiez par vous même. C'est le paramètre le plus important d'adaptation à votre gabarit.

Si vous pesez 55kg achetez un mat pour ce poids (il existe une certaine tolérance de gabarit), vous pourrez le vendre aisément sur le marché de l'occasion. Donc ne transigez pas sur ce point, car vous ne tiendrez pas le bateau dès qu'il y aura du vent ce qui ralentira votre progression.

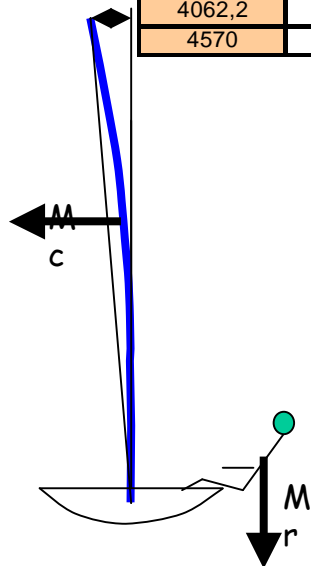
	Données moyenne fournie par Marstroëm cintre longi				
	50	55	60	65	70
0	0	0	0	0	0
507,8	35	31	30	28	23
1015,6	69	64	62	57	49
1523,3	94	86	85	79	69
2031,1	109	100	99	92	81
2538,9	113	104	103	95	85
3046,7	107	97	99	89	80
3554,4	86	78	77	71	65
4062,2	53	46	48	44	40
4570	0	0	0	0	0

Poids du barreur

Cintre maxi

Plus la valeur de cintre maxi est élevée et plus le mat est souple → adapté pour un poids léger

Une valeur de cintre maxi faible indique un mat destiné à un poids lourd.



A chaque instant il faut équilibrer la poussée de l'ensemble mat voile.

Cet équilibre est obtenu par le rappel du barreur qui dépend de sa taille et de son poids

C'est pourquoi il est si important de bien choisir son mat en fonction de son gabarit.

Un mat bien adapté facilite la tenue du bateau dans la brise et évite les problèmes de dos et de genoux, en particulier chez l'adolescent.

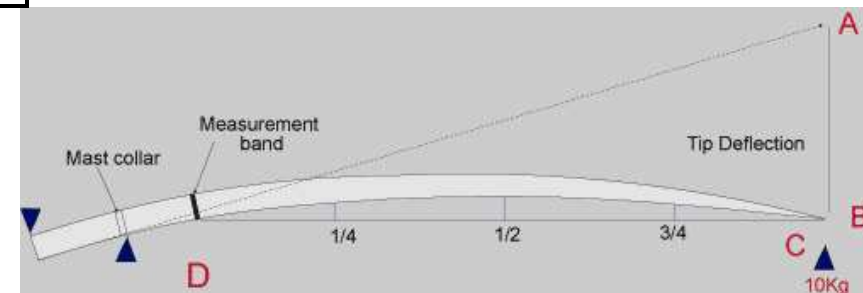


Schéma de mesure des courbes

Les courbes sont mesurées dans le sens longitudinal et transversal du mat.

Le maître voilier les utilise pour couper le guindant de la voile .

Choisir un Europe d'occasion

Voiles :

En occasion il est préférable d'acheter une voile avec le mat pour lequel elle a été coupée afin d'optimiser le comportement, cela dit pour débiter ce n'est pas indispensable car les voiles modernes sont plus tolérantes. Attention tout de même à essayer la voile avant avec une personne connaissant bien l'Europe.

Les voiles d'Europe sont très résistante grâce à la qualité des coupe et de la fabrication, il reste ainsi possible sans problèmes de régater avec une voile de deux saisons si le propriétaire en a pris soins.

Pour une voile d'occasion il faut particulièrement vérifier la tête et les ralingues. Ces zones sont maltraitées par les engoujures du mat et de la bôme à chaque envoi.

Safran et dérive :

Il faut être vigilant à l'état des bords d'attaque et de fuite : pas de délaminage ni de gros chocs.

Cela dit les réparations bien faites ne nuisent pas au bon comportement du matériel, là encore prenez conseil auprès d'une personne expérimentée si vous avez un doute.

Pour les éléments en bois vernis ou comportant du bois il faut être attentif à l'existence de zones noires indiquant un possible pourrissement.

En général on ne change pas de safran et de dérive durant une carrière d'europiste.

Barre :

Les barres sont de plus en plus souvent en carbone ce qui permet un allègement notable au prix d'un entretien plus soigneux que pour les modèles en aluminium.

Les modèles en bois vernis doivent être contrôlés soigneusement avant achat pour éviter les risques de rupture dus à un pourrissement.

Pour les barres en carbone il faut vérifier qu'elles n'ont pas de trace de choc qui seront des amorces de rupture.

Enfin il faut apporter un soins particulier aux aiguillots: pas de jeu des aiguillots dans les ferrures de liaison à la barre, pas de fissure dans les soudures, pas de vis rouillées.

Là encore il s'agit d'un matériel particulièrement durable si l'on en prend soins.

Les accessoires

Mise à l'eau :

Plusieurs solutions s'offrent à vous essentiellement pilotées par vos capacités de bricoleur.

Bien évidemment la moins chère consiste à fabriquer vous même (il existe un plan sur le site pour réaliser un modèle alu léger et démontable).

Si ce talent ne vous ait pas donné alors reste la solution de l'occasion (le bateau est fréquemment vendu complet avec mise à l'eau).

Enfin reste l'achat d'un modèle neuf de préférence en alu et démontable. Il faut compter environ 300 €.

Remorque de route :

Là encore il est possible de bricoler, mais il faut le faire très rigoureusement en respectant les règles de la mécanique (vous ne tenez certainement pas à provoquer un accident).

Pour l'achat d'occasion il arrive de trouver des bateaux complet ou des remorques seules (prenez bien soins d'expertiser le matériel avant de faire l'acquisition).

Enfin du neuf. Il faut choisir un modèle équipé de roues de grand diamètre (135 x 13), cela optimise le comportement routier et réduit l'usure des roulements ainsi que le risque d'éclatement avec des pneus de petite taille qui chauffent beaucoup.

Principaux fournisseurs

Coques :

Winner, Finessa.

Osis, Borressen, Lenan, Erplast

Dérive, safrans et tête de safran :

E&V, Marström, N°1 foils, Finessa, Tebertmann

Mats :

Ceilidh, Marström

Bomes :

Proctor, Finessa, Dinghy

Voiles :

Green, WB, Toni Tio, North

Remorques et mise à l'eau :

Nautilus, Mecanorem

Pratic