

REGION MEDITERRANEENNE

J'aime le M !

Courriel : rene.villeret@wanadoo.fr

BONNE ET HEUREUSE ANNEE A TOUS ET BON VENT DANS LES VOILES DE NOS M

VOS MESSAGES

La diffusion des informations de *J'aime le M!* suscite des commentaires en retour qui méritent d'être diffusés. Mais si on y trouve des encouragements ce qui fait toujours plaisir, n'en déplaise aux grincheux, on y découvre aussi des propositions intéressantes.

< JP Denis – Vendée -, un des premiers messages, dès les premiers numéros : « bravo continue » .

< JM Vergniol – Ile de France - , un des derniers messages : « Dommage que ce ne soit pas un hebdomadaire !... » .

< P Sol – Savoie - à propos de l'élaboration du calendrier :

« Je suis bien d'accord avec toi, mais c'est un travail très lourd et des arbitrages difficiles. Une seule solution, travailler par étape exemple :

En **juin** fixer les Championnats de France CdF et les sélectives Nationales SN et Internationales SIN.

En **juillet-août** les sélectives interligues SIL.

En **septembre** les SL sur les dates restantes.

Attention M et IOM à gérer en même temps ! ».

Voilà une proposition très pertinente qui devrait être précisée par nos instances nationales et régler les problèmes de doublon.

A propos de la brochure CLASSE M + , ETUDES METHODOLOGIQUES en cours de réimpression pour répondre à la liste d'attente :

< « J'ai adoré lire votre document datant maintenant de quelques années, et je me réjouis de la sortie de ces nouvelles réflexions sur des sujets aussi délicats.

Combien dois-je déboursier pour tout ce savoir et ces heures de lecture passionnantes ? », message de P.Rousseaux – Bretagne - (IFREMER Direction de la Technologie Marine).

< De P. Raynaud – Côte d'Azur - convalescent à qui l'on souhaite une rapide reprise d'activité : « Je viens de terminer la 1^{ère} lecture de ta dernière production sur le M+.

Une fois encore je salue ton talent (ndlr. non, là c'est trop pour moi) de vulgarisateur et ton évident plaisir à partager tes connaissances. Bravo.

Je vais maintenant entreprendre une seconde lecture avec un marker à la main, car j'aurai sans doute des questions, des commentaires et aussi des divergences

de vue dont on pourra débattre si tu le veux (ndlr. bien évidemment).

Dans l'immédiat j'ai deux remarques.

La voile A du Chicano 4 me surprend avec son foc de 20% (page 32) qui me semble extrême. A en juger par les pourcentages des foc assez classiques sur les autres voiles, on peut imaginer un bateau très ardent sous voile A et donc pointu sinon difficile à barrer.

Mais pourquoi aller si loin ?? Sans doute par masochisme. Se pourrait-il qu'un tout petit foc pour une surface totale donnée résulte en une poussée vélique totale supérieure à celle d'une configuration usuelle (genre 24 à 26%). J'ai peine à le croire, restant sur de vieilles idées du genre " le foc travaillant en air propre mérite d'être aussi grand que possible... limité par l'effet girouette du gréement à balestron ". Je ne veux pas aborder ici la comparaison entre gréements conventionnels et balestrons. Ce sera pour une autre occasion. Je cherche seulement à comprendre ce que le " barreur d'élite " trouvera de bénéfique à un tout petit foc et je ne trouve pas d'argument massue.

Un autre petit sujet :

Dans ta plaquette tu présentes nombre de courbes issues d'Excel...».

Alors à vos claviers pour apporter des réponses aux premières interrogations de P Raynaud.

Paraîtra dans un prochain bulletin un programme Excel pour le calcul des voiles.

< Par courrier, le champion d'Allemagne G. Schmitt laisse paraître son bonheur d'avoir un exemplaire de la brochure, il dit avoir « encore pas mal de problèmes pour suivre tes diagrammes mais je ferai de mon mieux pour y arriver » et « il y a un seul problème, je dois tourner tes dessins parce que dans ma tête la défense du bateau est à gauche. Je croyais que cette orientation était la bonne et l'autre serait plutôt " anglais "... De plus, les mesures que j'ai faites sur mes bateaux partent toujours du fond de la défense en bas ou plutôt à partir de la ligne de flottaison en avant ».

En réponse à l'orientation des dessins, il semble logique de prendre les mesures à partir de l'arrière si l'on considère que c'est l'avant du bateau qui s'enfonce, la longueur de la ligne de flottaison en retrait de l'étrave (cas général) est alors fluctuante. Comme la lecture se fait dans nos pays de gauche à droite, le dessin suit la cotation. A noter que le soulèvement du tableau hors d'eau, correspond au début de la situation d'enfournement, autre problème.