

REGION MEDITERRANEENNE

J'aime le M !

Courriel : rene.villeret@wanadoo.fr

UN DVD POUR LA VRC

Une idée originale de Jacques Cambon de la Société des Régates à la Voile d'Annecy. Il y a une dizaine d'années, il a déjà réalisé une cassette sur le sujet de la voile radiocommandée, composée d'une présentation des règles de course illustrées, commentées et complétées par des interviews. Cette cassette a eu son succès avec des diffusions dans les clubs. Aujourd'hui Jacques souhaite atteindre un maximum de modélistes puisque il a entrepris la réalisation d'un DVD avec un matériel numérique performant et un "chapitrage" permettant d'accéder directement au sujet souhaité. La première partie d'une trentaine de minutes concerne les règles de course. En bonus il y a des interviews de coureurs connus nous livrant quelques secrets. Ce document dont le synopsis est d'ores et déjà écrit ne se veut pas simplement une mise en image de certaines règles de course mais un mélange de vues commentées dont le but est de vulgariser la voile radiocommandée auprès du plus grand nombre de modélistes et de futurs adeptes.

C'est donc une opération louable pour laquelle Jacques Cambon se montre enthousiaste. Il a mis en appétit ceux qu'il a fait entrer dans la confiance, c'est ainsi que le savoir, la connaissance, se cultivent par l'apport d'informations, petits détails ou grands principes, sur un sujet qui nous passionne.

Jacques, nous attendons avec impatience ce DVD dont la superbe jaquette est prête. Le DVD sera vendu au prix coûtant de reproduction, soit environ 10 € avec jaquette couleur, DVD imprimé et chapitrage. Il sera près avant le Championnat de France. Que ceux qui sont intéressés se fassent connaître dès maintenant à : jacquescambon@aol.com

L'ANNEE 2007

Le calendrier 2007 VRC est paru sur le site internet fivoile vers le 15 janvier conforme aux prévisions régionales parues dans *J'aime le M !* n°10 de novembre, avec les doublons regrettables. Toutefois il semble que l'Association

classe M veuille prendre l'affaire en main à la lecture de M'INFOS n°4 .

Le calendrier 2007 est un peu avare de renseignements - n° de club, de ligue, de correspondant – n'apparaissent pas, ils sont pourtant utiles lorsque l'on a l'intention de participer à une compétition inhabituelle. Il paraît aussi nécessaire de baptiser les compétitions autrement que les anonymes "Régate classe M " ou " sélective de Ligue". Des appellations plus sympas apportent une note plus réaliste comme " Souvenir Vincent ", " Mistral Cup ", " Challenge Chapuis " et par ailleurs " Les patins à glace ", " Les pâquerettes ", " L'été indien ", " Les frimas " qui reflètent une activité de saison.

Il est à remarquer que certains intitulés des compétitions de la Ligue 11, notamment pour le championnat de Ligue manquent, se reporter à *J'aime le M !* n°10.

En classe M on note le Championnat de France 2007 à Ploërmel, en Bretagne, fin avril et une seule "Internationale", à Valenciennes qui a le courage de l'organiser chaque année et de l'inscrire avec le titre de " Euro Grand Prix de France ". Cette année cet EGP est les 8 et 9 septembre, en même temps qu'une SIL à Annecy... Quel dommage, espérons qu'à l'avenir un système d'inscription supervisé par un médiateur évitera les anomalies. D'ailleurs avec la proximité de la Suisse de l'Allemagne et de l'Italie cette SIL à Annecy pourrait devenir une IN très intéressante.

Au total des compétitions inscrites sur le plan national, on relève les dates de 13 IL et 62 L. Un beau programme pour nos classe M et leurs pilotes.

L'année a bien commencé en affichant 3 compétitions en janvier dans la Ligue 11 deux SL avec 13 et 14 bateaux et une SIL du réputé Challenge Chapuis avec 35 inscrits. L'année commence super bien et l'on a plaisir à constater que cette SIL gagnée par le Docteur Marc Alazia de l'Union Nautique Marseillaise avait des participants de l'Île de France, de Bordeaux, de Carmaux, de Savoie, de Provence et de la Côte d'Azur, une Nationale en quelque sorte.

L'ARGUMENT MASSUE ?

“ Avec les classe M on en a jamais fini ”, c'est Marc Pomarède de l'U.S. Carmaux qui le déclare, lui qui a toujours eu les bateaux les mieux finis et performants, professionnalisme oblige. C'est en tous cas un grand plaisir de le revoir dans nos régates classe M.

Notre ami Pierre Raynaud du MAC St-Raphaël est un passionné de la technique des voiliers et il recherchait “ l'argument massue ” justifiant une surface de foc à 21% de la surface totale, figurant dans la brochure CLASSE M +, ETUDES METHODOLOGIQUES, arguant qu'il est démontré par ailleurs de l'intérêt d'une grande surface de foc. Oui mais...

Les gréements à balestron s'ils offrent des avantages ont aussi des contraintes à ne pas négliger. Les raisonnements valables pour les gréements classiques doivent être remodelés pour le concept du balestron. La brochure CLASSE M+ en témoigne avec en prime l'étude d'un mélange des genres balestron et classique.

En se basant sur l'argumentation de la brochure en ce qui concerne l'étude des gréements à balestron, on relève sur le graphique de la position du centre de voilure (page 25) pour un déplacement de 9 à 10 mm du centre anti dérive (page 23) aux différents angles de gîte considérés, un écart d'environ 4% de surface de foc entre les jeux A, B et C. Ceci dans le cas d'un couple d'abattée constant et d'une position de pied de mât unique.

N'oublions pas “ l'argument massue ” qu'est “l'effet girouette” limitant la surface de foc à 28 % si l'on ne veut pas voir ce phénomène étrange où le balestron tourne à 180° autour de l'axe du mât et le foc prend la place de la voile.

Du déjà vu !

En partant d'un foc à 23% sur le jeu A comme l'évoque Pierre Raynaud on obtient les pourcentages suivants : foc A à 23%, foc B à $23 + 4 = 27\%$, foc C à $27 + 4 = 31\%$. Solution acceptable dans le cas d'un boîtier de pied de mât permettant un recul du mât.

La justification du foc à 21% passe par le raisonnement développé dans la brochure mais en partant du gréement C on a : foc C à 28%, foc B à $28 - 4 = 24\%$, foc A à $24 - 4 = 20\%$. Notons une tolérance dans le pourcentage qui, à 21% par rapport à 20% donne un avancement de 2 millimètres du CV. Là on peut considérer la situation comme bonne du fait des imprécisions justifiant la tolérance dans la réalisation du gréement, telles que la coupe des voiles ou l'importance du rond de guidant ou la position du foc par rapport à la voile.

Rappelons s'il en est besoin qu'un avancement du centre de voilure par augmentation de la

surface de foc donne un bateau plus mou, à l'inverse un recul du CV par diminution de surface du foc un bateau plus ardent.

Le foc de jeu A se doit d'avoir le guindant le plus long possible (jusqu'à 1200 mm ?) pour deux raisons, d'abord par l'augmentation de surface que cela apporte sur la chute, et en second par l'effet bénéfique sous la voile.

En conséquence, pour une surface donnée la bordure se rétrécit, et il paraît bon d'avoir des mesures additionnelles au quart et à $\frac{1}{2}$. Le foc devient alors une sorte de lame rappelant les volets hypersustentateur des ailes d'avion. Donner du creux au foc à la confection est un exercice de haute technicité par le peu de longueur d'assemblage des laizes ; l'utilisation d'une forme modulable est pratiquement indispensable pour réussir.

L'ARBITRAGE

La Commission Centrale d'Arbitrage – CCA - de la Fédé a validé les accréditations données par les Commissions Régionales d'Arbitrage – CRA - aux arbitres nommés “ Comité de Course Régional VRC “. Une bonne nouvelle pour le développement de notre activité, de ce fait Entressen et La Ciotat ont doublé le nombre de compétitions au calendrier.

Dans l'avenir, la reconnaissance d'aptitude des candidats à l'arbitrage VRC passera par un test auprès d'un arbitre désigné par la CRA et permettra d'arbitrer les compétitions sélectives de ligue dans la Ligue. Les autres compétitions restent du domaine des arbitres nationaux. Cette restriction apparaît normale en début de processus, mais l'on peut penser que la CCA et les CRA qui recherchent des arbitres tous azimuts proposeront un suivi de formation pour aller vers un arbitrage “ voile grandeur ”, ce qui ne tente guère les modélistes très centrés sur leur activité spécifique.

Cependant, dans ce style de raisonnement on constate qu'en VRC les compétitions de tous niveaux se font en flottes de 16 bateaux maximum et que les dispositions à prendre pour l'arbitrage sont identiques, que l'on intervienne pour une L, une IL, une N ou IN, et même le championnat, les règles à appliquer sont les mêmes.

Alors dans cette optique une extension des qualifications des arbitres spécifiés VRC est du domaine du possible, pourquoi pas, il faudra convaincre CCA et CRA de l'intérêt de la chose compte tenu de la limitation dans la composition des flottes. Du travail pour les instances qui nous supervisent, et pour nous dans nos Ligues.

J'aime le M ! n° 12