

ger du mille, mais au fur et à mesure qu'ils améliorent leurs performances, ils perdent leur stabilité au voisinage de 90° pour, par contre, être hyper stables à 180°. Les 0,40m de Gz ne suffisent plus pour assurer le redressement, surtout lorsque le monocoque est ballasté (ballast liquide ou quille). D'évolutions en innovations, la stabilité en configuration course est malmenée et de plus elle n'est en fait jamais mesurée réellement car ce n'est pas dans la tradition de la course Open. La mesure des 10° est acceptée, mais souvent réalisée acrobatiquement au dernier moment dans les quelques jours qui précèdent le départ. Il n'était pas imaginable, pour le dernier Vendée Globe d'imposer des expériences de stabilité en couchant les monocoques à 90°. Catherine Chabaud, Patrick de Radigues, Tony Bullimore ne seraient sûrement pas partis, non pas que leurs bateaux fussent hors norme, mais simplement parce que cette expérience n'aurait jamais pu être réalisée sans causer du retard dans leur préparation (la mesure des 10° n'a pu être faite que le jeudi après-midi sur le bateau de Catherine et le vendredi sur celui de Patrick de Radigues... l'avant-veille du départ). Le public et les sponsors ne comprenaient déjà pas qu'un concurrent qui n'avait pas pu faire entièrement sa qualification dans les temps impartis soit exclu de la course... Alors exclure un bateau pour une stabilité trop faible !!!

Le dernier Vendée Globe se contentera de l'affirmation de l'architecte concernant le critère de 0,40m pour le Gz. Accidents, drame vont faire prendre conscience aux coureurs, aux organisateurs, aux architectes que les limites étaient dépassées. De commissions en réunions, des règles imposant des critères de stabilité et des systèmes d'auto-redressabilité vont voir le jour. Guerre de clans, guerre de reconnaissance, etc... vont naître. L'ORC et la FICO se sont interrogés sur ce problème en voulant, à partir du règlement général de l'ORC, qui est d'abord écrit pour des monocoques de jauge (les critères de stabilité sont inscrits dans la jauge), écrire des prescriptions supplémentaires destinées aux monocoques océaniques qui ne sont pas dessinés pour une jauge (la limitation de la longueur, du tirant d'eau et des appendices n'est pas une règle de jauge suffisante pour assurer la sécurité des bateaux). Comme dans tout système qui passe d'un libéralisme extrême à un système encadré par des règles strictes, est apparu le cas des monocoques déjà construits ou en construction

(certains skippers sentant que les règles allaient devenir plus contraignantes se précipitent dans la construction de nouveaux bateaux ou la modification de leur bateaux avec le secret espoir d'obtenir une dérogação, donc un avantage à leur yeux).

La commission de sécurité de la FICO après débat interne (RORC, RWYC, UNCL) a décidé d'imposer les mêmes critères à tous les monocoques : exit l'antériorité. De plus la stabilité sera contrôlée. Un protocole précis définira la pesée, les mesures à 90° dans les conditions normales et dans les conditions défavorables (prise en compte des ballasts, quille). Les Gz seront mesurés, ils seront comparés à ceux calculés à partir des paramètres (L, B, Poids) du bateau. La courbe de stabilité établie à partir du poids pesé du monocoque sera corrigée par les Gz mesurés. L'angle de chavirement devra être supérieur ou égal à 125°, le rapport des aires positives et négatives devra être supérieur à 4 sur 1. De même pour les cloisons étanches, tous les bateaux devront en posséder cinq, quelque soit l'année de mise à l'eau, etc... Les mâts basculants sont interdits en catégorie 0 (Vendée Globe). Ces règles sont des minima à respecter. Il faut être conscient que le dernier sauvetage relève du miracle, d'autres navigateurs n'ont pas eu la chance d'être retrouvés. La commission n'a pas retenu dans les prescriptions les systèmes permettant de redresser le monocoque lorsqu'il est chaviré. En effet, imposer un tel appareillage signifie qu'il devra remplir son office dans tous les cas et plusieurs fois consécutives (voir Dubois qui a chaviré 3 fois) et être toujours efficace (ce qui n'est pas le cas de la quille basculante par exemple). De tels appareillages sont possibles à imaginer et à fabriquer - ce n'est pas plus complexe qu'un siège éjectable sur un avion de combat - mais c'est sûrement très onéreux à concevoir et à mettre au point.

Pour la première fois, les monocoques océaniques ont dû satisfaire à un contrôle de stabilité avant le départ d'une course. Lors de la dernière Route du Rhum, l'application des prescriptions FICO 1998 avait obligé les skippers et les architectes à prouver que les critères imposés par les règles FICO étaient respectés. Ce ne fut qu'un contrôle théorique, mais il imposa à chacun de parler, de répondre à des questions plusieurs mois avant le départ. C'est un début, un autre esprit. Souhaitons qu'il continue. »

LONGITUDE

■ **La voile, un nouvel Eldorado.** Dans un article signé David Le Bailly (Quotidien Agefi), l'auteur souligne l'intérêt du sponsoring voile par rapport à d'autres sports aujourd'hui sur la sellette avec le dopage, la privatisation des droits télévisés au profit des chaînes en pay-per-view, etc. Il conclut son papier : « Cette nouvelle donne (les groupes de communication qui tentent désormais de mettre la main sur l'organisation même des compétitions, ndr), pourrait conduire les sponsors traditionnels (secteur de la banque et de l'assurance) à s'intéresser à des sports jusqu'ici plus confidentiels. Les Banques Populaires et Groupama ont ainsi investi dans la voile. Le succès médiatique de la Route du Rhum devrait inciter d'autres groupes à suivre leur exemple. Les images de rêve, d'aventure, d'évasion, renvoyées par la voile, tranchent avec les affaires de dopage et de corruption qui enveniment les sports vedettes et donnent à ces derniers une image de plus en plus sulfureuse. »

■ **Adecco**, sponsor du championnat du monde des Maxi One Design. Demain à Paris, Pierre Fehlmann présentera le programme du championnat du monde qui a trouvé partenaire à la hauteur de ses ambitions avec Adecco, puissant groupe mondial du travail temporaire. L'événement qui visitera la Hollande, l'Allemagne, la Suède et la France concerne les huit ex-Grand Mistral menés chacun par des équipages de différentes nations. Les hommes du Challenge Bouygues Telecom-Transiciel pour la Coupe de l'America auront le bateau tricolore et pour objectif de gagner ce championnat qui s'achèvera avec la course du Fastnet début août, et d'empocher le million de francs suisses dévolu au vainqueur. Parmi les autres engagés, Pierre Fehlmann cite également Marc Pajot sur un bateau aux couleurs helvètes et avance la participation d'autres challengers du grand rendez-vous d'Auckland qui seraient l'Espagne et l'Italie. Fehlmann, l'homme qui est à l'origine de la fabrication des ex-Grand

Mistral initialement conçus pour un Tour du Monde, espère bien avoir les huit bateaux en compétition dès la première épreuve du calendrier au mois de mai.

■ **Mumm Admiral's Cup.** Le troisième amendement de la « Notice of Race » de la Mumm Admiral's Cup précise la nouvelle fourchette de handicap des grand voiliers IMS 1999 courant en temps compensé : les bateaux éligibles doivent posséder un GPH (General Purpose Handicap) de 524 à 564 : ce qui correspond à une frange de voiliers mesurant de 40 à 50 pieds de long. Il est aussi précisé que le Sydney 40, monotype de la Mumm Admiral's Cup au même titre que le Mumm 36, ne peut figurer dans la 3^{ème} catégorie des grands voiliers courant en temps compensé. Autrement dit que l'on ne peut pas avoir deux Sydney 40 dans la course : l'un en version monotype, l'autre en version IMS.

■ **Un bon service.** A bord des bateaux Jeanneau de 40 pieds et plus, les propriétaires ou utilisateurs disposent désormais à bord d'un manuel d'emploi très complet où chaque fonction clé du bateau est abondamment présentée et illustrée photo couleur in situ à l'appui. Grâce à ce manuel conçu par François Lucas et imprimé en numérique par la société GIN impressions, les interventions à bord seront grandement facilitées. Pourquoi ne pas en faire profiter les propriétaires de moins de 40 pieds ?

■ **Championnat du monde IMS.** Hans Zuiberdaan, chairman de l'ORC et le président du Yacht Club Costa Smeralda ont annoncé hier la création d'un championnat du monde IMS. La compétition se déroulera à Porto Cervo en six jours du 12 au 19 septembre avec une alternance de courses inshore et offshore. La flotte des voiliers sera scindée en trois classes selon la longueur et le handicap des voiliers. Ce même champion-

NAVTEC® DEMATAGE ? COMMENT COUPER CABLES OU RODS DE GROS DIAMETRES ?
SUD EUROPE Les pinces hydrauliques proposées par NAVTEC sont la solution pour votre sécurité.

CONTACTEZ-NOUS !

Parc d'Activités de la Slagne - Av. Charles Nungesser - 06210 Mandellieu FRANCE. Tél. (33) 04 93 90 24 60 - Fax (33) 04 93 90 24 61 E-mail : navtec@navtecsudeurop.fr