

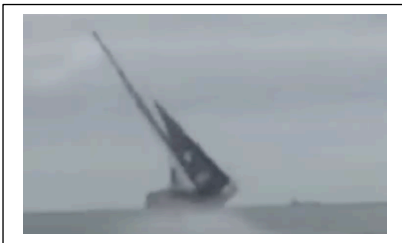
Figures de style du bateau d'entraînement du Team UK « INEOS » dans le SOLENT vers le 24/04/19



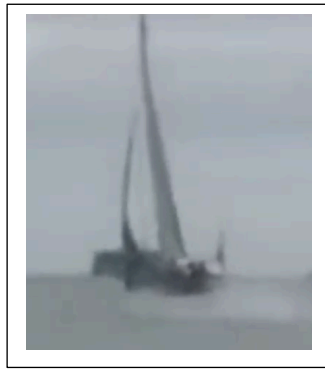
Chrono : (5 sec)

Tribord amure

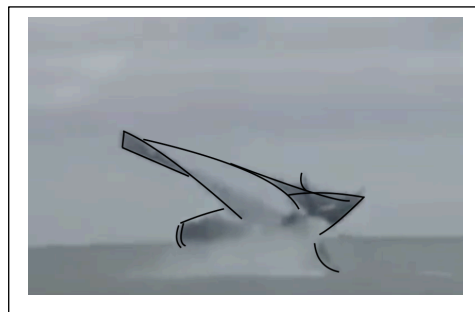
(7 sec)



Le bateau passe le lit du vent...



Le bateau lofe..... Le pilote semble perdre le contrôle, la rotation continue



Se cabre et vire de bord....



(6 sec)

(9s)



Pour se coucher sur tribord

<https://www.youtube.com/watch?v=NvQtQWx3rnM>

Le « crash » est des plus spectaculaire, d'abord par le temps écoulé entre le début l'anomalie de trajectoire et le crash final : 4 à 5 secondes, ensuite par la trajectoire : 180° environ.

Il n'y a pas de chavirage, sauf à la fin ou ce n'est plus un bateau mais un « truc » qui semble tomber du ciel (chute libre).

Il n'y a pas de perte de portance du foil. Le foil porte « très » longtemps (2 secondes !!).

Il paraît évident que c'est le safran qui décroche, à ce moment, le bateau part violemment au lof et se cabre très rapidement.

A partir de là, avec un vent refusant et une vitesse de giration très grande (120° en 2 ou 3 secondes), la portance de la coque étant tellement cabrée, qu'elle génère une portance très importante (surface et vitesse) qui augmente encore plus le cabrage.

Si on ajoute l'énergie développée dans cette rotation, on voit que le bateau se retrouve à décoller avec 15 à 20° d'incidence.

Ce n'est plus un Foiler mais engin totalement incontrôlable qui est soulevé comme feuille de platane à l'automne.

Tout aussi rapidement, la tentative de décollage s'arrête, et c'est la chute libre.

Ne soyons pas pessimiste, tant qu'il n'y a pas d'accident humains, ce n'est jamais que « casser du bois » comme le disait les pionniers de l'aviation.

Ce crash met en évidence, que transposer ces deux « mules » (une dizaine de mètres) en un AC75 de 7500 kg, posera quelques problèmes et périodes de mise au point.

Personnellement ce n'est pas le vol qui m'inquiète, des solutions seront trouvées, mais c'est l'essence même de l'esprit de l'AMERICA CUP ou le contact (au sens de contrôle de l'adversaire) est privilégié, qui sera problématique, à cause de la vitesse, de la masse de ces bateaux et leur corollaire l'énergie développée.

Jean SANS (28/04/2019)