

L'école n'est insipide par la faute de malfaiteurs dont il faut impérativement l'affranchir, dès lors que

La connaissance est naturellement « sexy »

Les principes de l'hélice et de la voile, qui nous sont si familiers par la vue d'avions¹ et bateaux² divers, cachent des paradoxes si étonnants qu'on se demande où commence l'ignorance acceptable ?

I. Eléments constitutifs

Entre autres formes d'expression fondamentales de l'approche créative³ de l'équilibre énergétique⁴

1.1. L'hélice

Ne se limite pas à l'hélice d'avion, mais se réfère qu'on le veuille ou non, à des domaines aussi divers et variés que la visserie boulonnerie de la construction mécanique, le déplacement par vis sans fin de matériaux divers, l'hélice marine, et curieusement, l'hélice de l'ADN ...

1.2. La voile

Concerne manifestement les bateaux à voile(s) mais aussi la voilure⁵ de tout appareil⁶ censé progresser dans un fluide, et plus particulièrement, l'aile, dont le principe bien connu n'est pas moins étonnant.

II. Eléments combinés

Formalisation des premiers et derniers paradoxes observés dans le domaine marin, d'une traversée de la Manche en Ferry, un jour de vent, à l'exposé ordonné⁷ du paradoxe de l'hélice marine⁸.

2.1. Eléments de sécurité en manœuvre

Hypothèse étonnée de la symbiose entre hélice et voile : il semble que le minimum de connaissance pratique requis pour comprendre la navigation par moteur ne puisse faire abstraction d'un peu de mécanique des fluides, au point⁹ que le commandement régulier¹⁰ d'un Ferryboat ne puisse faire totalement abstraction, sauf erreur¹¹, d'un peu de pratique vélique.

2.2. Sécurité élémentaire en mécanique et au-delà

Référence à la question fondamentale de la sécurité, caractérisée par la recherche du niveau d'ignorance acceptable pour une performance attendue, notamment¹² évalué à 1,02 pour l'objectif atteint de transporter 100 passagers à une vitesse de croisière de mach 2,02 (ressource 199).

¹ Référence au rêve d'Icare, caractérisée par la maîtrise d'une technologie de construction.

² Référence au principe d'Archimède, caractérisé par la science de la mécanique générale.

³ Référence directe à la divinité, caractérisée par l'infinie diversité de l'expérience humaine.

⁴ L'équilibre énergétique se réfère à l'énergie, et il est caractérisé par le processus de Yin-Yang.

⁵ Référence au grément incontournable de toute machine censée transformer l'effort en agrément.

⁶ Référence à l'aventure intellectuelle et morale de la vie entre deux points du firmament — naissance et mort.

⁷ Référence à la section « manœuvres de port au moteur » du guide pratique fourni par Eric Tabarly aux éditions du Pen Duick, en 1979, caractérisée par ce « minimum de connaissances indispensables » à la sécurité, dont il formule déjà tant l'objectif que la recommandation implicite dans une préface de 1976 (Ressource 219).

⁸ Lorsqu'un bateau à une seule hélice fait marche arrière, il décrit une courbe ; c'est cette particularité qui est la plus déroutante pour un non marin ; elle s'explique par la présence d'une force de dérive provoquée par la différence de profondeur de travail entre les parties hautes et basses de l'hélice ; en marche avant, ce phénomène est compensé par une disposition particulière qui augmente d'autant le phénomène en marche arrière ; le pilotage consiste alors à intégrer cette courbe — dans les manœuvres au port en marche arrière.

⁹ Référence à l'influence de l'effet du vent sur un bateau manœuvrant au moteur » ... « souvent assez ignoré »

¹⁰ Référence à la responsabilité, notamment illustrée par la prise en compte et la maîtrise de l'influence des éléments sur l'appareillage des machines dans des conditions « normales ».

¹¹ Référence au faisceau de questionnements suscité par une traversée Calais-Dover, au cours de laquelle je me suis demandé jusqu'à quel(s) point(s) la gîte du navire était « normale », le commandant de bord en avait conscience, il lutterait contre le vent pour maintenir sa route coûte que coûte, tout cela était-il normal ; les navires sont parfois si hauts que, toute ignorance de l'architecture marine étant par ailleurs égale, je me demande jusqu'à quel point l'effet de gîte sous le vent peut être négligé, et à partir de quel point un ferry-boat devrait commencer à tirer des bords — par souci d'économie comme par souci de sécurité.

¹² La sécurité d'un appareil, calculé pour « transporter « 500 passagers à 10 nœuds, sur mer », ou « 4 passagers à 130 km/h sur route », avec la même méthode que la sécurité de « Concorde », tombe à zéro si l'arrogance, la bêtise, l'alcool, le cannabis ou la pression criminelle, font tomber la vigilance au-dessous d'un minimum requis.