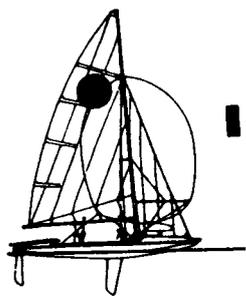
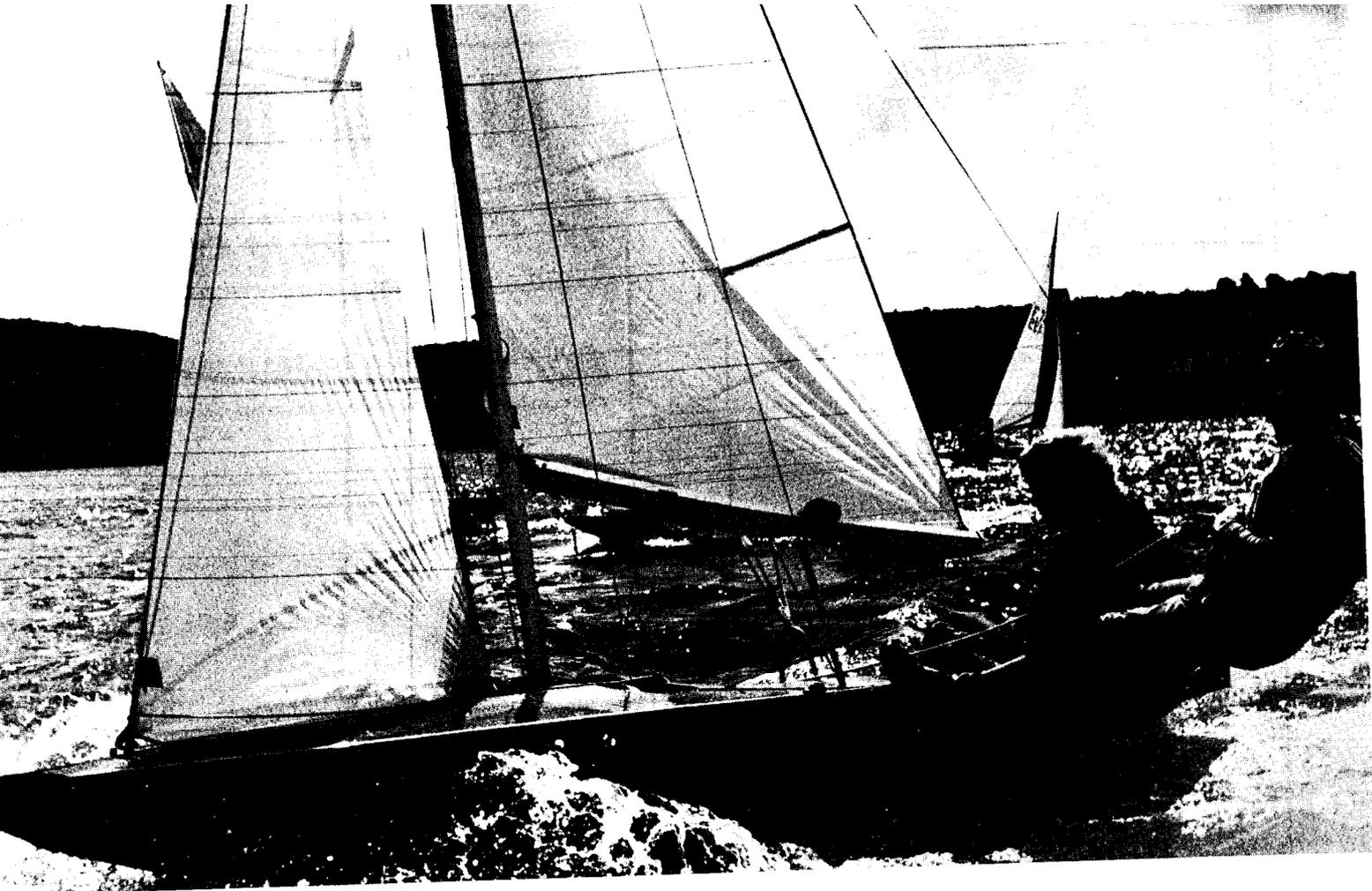


FFI



INTERNATIONAL FIREBALL FRANC



INTERNATIONAL FIREBALL FRANCE

B.P. 17, Saint - Lunaire, 35800 Dinard

BULLETIN N° 45

Janvier 1980



ACCASTILLAGE
TENUES MER
ET REGATES
TAUDS, VOILES
VETEMENTS
ISOTHERMIQUES
...

C'EST
...

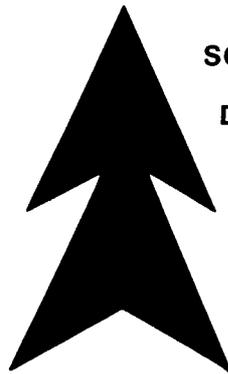
REMISE 5 %
AUX LICENCIÉS

**NAUTI
STORE**

755 6155 gde 40a. de la
armée PARIS 17.

VOILES D'EMME

**"LES VOILES
QUI NE DÉÇOIVENT PAS"**



SOCIÉTÉ D'EXPLOITATION
DE LA VOILERIE D'EMME

Av. Aristide BRIAND
44490 - LE CROISIC

Tel: 23 02 16 .



Mais où
a-t-il donc
trouvé
son **chronomètre**
"spécial régates"?



J'espère
qu'en y trouvant
aussi des **coups**

ARRIVÉE



Hé Hé j'ai de
bonnes adresses

Turca

André
53 av VICTOR HUGO
94600 CHOISY LE ROI
Tel: 890 - 94 - 09

Turca

Rémi
7 Place des Merciers
22200 DINAN
Tel 96 - 39 - 07 - 89

CE QUE VOUS DEVEZ SAVOIR A PROPOS DU
NOUVEAU RAPPORT D'ACTIVITÉ SPORTIVE.



ÉDITORIAL

LES LIGUES EN VEDETTE

Ce bulletin laisse une large part aux championnats de ligues. Certains résultats manquent, tant pis pour les retardataires, la mise sous presse du bulletin de janvier n'attend pas. Les délégués endormis devront rattraper cette lacune dans le prochain bulletin d'avril.

La page est tournée, les championnats ou critérium de Ligue remplacent désormais notre Championnat National par points. D'après les premiers éléments recueillis pas Guy LAMBERT, notre commissaire au plan d'eau, cette évolution nous a permis cette année de maintenir notre activité. Celle-ci ne pourra s'accroître qu'en s'appuyant de plus en plus sur les structures régionales. Le coût des déplacements, dès aujourd'hui et peut-être encore plus demain bouleverse toutes nos habitudes.



Les délégués de ligue ont donc une place privilégiée dans ce nouveau cadre pour organiser et harmoniser au mieux l'activité.

Bien entendu, les grandes régates nationales seront toujours présentes au calendrier pour rassembler de nombreux Fireballs.

N'ayons pas de regrets, nous ferons peut-être enfin plus de milles sur nos Fireballs et moins de kilomètres avec nos remorques.

J.P. SOTTEAU

SELECTION 79

Voici les classements définitifs de la Sélection pour les Championnats d'Europe et du Monde de la saison écoulée.

Pour le Championnat d'Europe, il faut regretter le fait que 7 équipages seulement se soient rendus en Suède, alors que la France disposait de 12 places.

Domage que certains n'aient pas cru à leur chance ! Pour susciter quelques regrets, voici le classement des 30 premiers sur 120 classés.

1	NICOLAS-NERON	4631 pts
2	LAVOLLEE-LAVOLLEE	3993 pts
3	DAGUET-VANIER	3728 pts
4	GAULT-PILLON	3559 pts
5	SOTTEAU-SOTTEAU	3477 pts
6	ARBUS-GAILLARD	3040 pts
7	GOURMELEN-KOCH	3025 pts
8	GRIVEL-GRIVEL	2770 pts
9	BURGAUD-BLADOU	2457 pts
10	CHAYE-CHAYE	2234 pts
11	BORNIER-FOURCHOTTE	2223 pts
12	BONNEAU-CHAYE	2155 pts
13	BROUSSOULOUX-BROUSSOULOUX	1921 pts
14	BERTIN-RIOUX	1911 pts
15	TIGOULET-QUEILLE	1889 pts
16	BASSET-JUNCA	1743 pts
17	BAIGUE-BAIGUE	1645 pts
18	TESNIER-DHEILLY	1631 pts
19	BUZARE-PLANTEFOL	1520 pts
21	CIBIE-TOUVRON	1446 pts
22	GREGORIS-GREGORIS	1404 pts
23	MAZURE-MAZURE	1388 pts
24	CORDELLE-GERY	1362 pts
25	GAULT-GOURMELEN	1360 pts
26	CARTIER-VINCENT	1306 pts
27	ORLOFF-RUFFINI	1230 pts
28	ROCHER- X	1143 pts
29	VISBECQ-Melle	1061 pts
30	BRUN-BRUN	920 pts

Depuis 25 ans, l'indicateur des beaux jours et des moins beaux du petit monde de la voile, c'est le "Rapport Toureau". Malheureusement, comme le baromètre n'a jamais indiqué s'il allait faire soleil ou pleuvoir, les chiffres du "Rapport Toureau" ne reflétaient pas toujours comme on pouvait l'espérer l'ensemble des aspects de l'activité "voile".

Sous la pression de la "Table ronde des classes", le rapport d'activité 1979 a donc été remanié dans ses formes. A partir des principales critiques que l'on pouvait formuler, des critères nouveaux ont été adoptés.

La principale objection que l'on pouvait faire, était que la régate ne représente pas l'unique activité de la voile et que quantité de personnes pratiquent le dériveur avec beaucoup de plaisir en "promeneurs". La notion nouvelle de "Bateaux-journée-loisir (BJL)" a été inventée. Il s'agit de se faire une idée de ce que représente le nombre total de journées au cours desquelles des bateaux ont navigué "pour le plaisir".

Ensuite on pouvait dire que les résultats étaient faussés par les chiffres apportés par les écoles de voile. Par exemple : une école de voile pouvait, en toute rigueur, déclarer des centaines de bateaux-départs par jour pour les séries qu'elle avait adoptées. A partir de 1979, les Bateaux-journée-école (BJE) seront comptabilisés séparément. En ce qui nous concerne, je ne pense pas qu'une école de voile ait adopté le Fireball, nous devrions donc afficher : 0 BJE. Cela représente une réalité qui peut d'ailleurs être judicieusement commentée.

Revenons en à la régate. Le critère "Bateaux-Départs" était sévère dans certaines circonstances et pouvait pénaliser l'image de l'activité d'une série. Ce fut le cas plusieurs années consécutives à La Baule où 60 bateaux étaient alignés sur la plage balayée par un vent de tempête. Nous avons été pénalisé de quelques 250 BD par les conditions atmosphériques, or l'activité régatière n'avait pas baissé. Cette année donc, nous allons compter en Bateaux-journée-Régate (BJR). Pour reprendre l'exemple précédent : s'il y a 60 bateaux pendant 3 jours, cela fait 180 BJR, on ne tient plus compte du nombre de départs qui ont pu être donnés.

Pour cette année, dans les faits, comment cela se passe-t-il pour établir toute cette comptabilité. Tout d'abord, sachez que la F.F.V. a été très en retard pour envoyer aux clubs ses nouvelles instructions (mi-novembre). Il ne faut donc pas s'attendre à ce que les résultats soient publiés avant mars 1980, bien que la FFV ait réclamée des réponses pour le 20 novembre. Pris de court, nous en avons informé nos capitaines de flotte et délégués de ligue en leur demandant, les pauvres, des réponses sur les chapeaux de roues. Maintenant nous vous demandons à tous, en remplissant le questionnaire joint à ce bulletin de nous apporter les résultats complémentaires à ceux connus des capitaines et délégués. Merci à tous pour vos réponses et vive la saison 1980.

Pour tous renseignements :

Guy LAMBERT

1, allée Flandrin

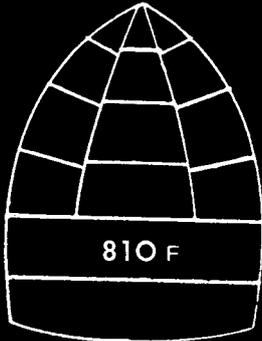
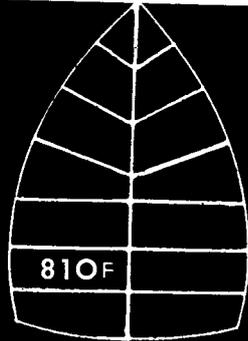
93190 LIVRY GARGAN

MOUNTIFIELD

1980 NOUVELLE COUPE G.V. & FOC
 7' CHAMPIONNAT DU MONDE 79
 1' TROYES 79 1' LA BAULE 79
 1' spi .2' gv spi .3' foc gv spi SEMAINE LA ROCHELLE
 3' 5' 6' CHAMPIONNAT DE FRANCE
 12 SPI DANS LES 20 PREMIERS

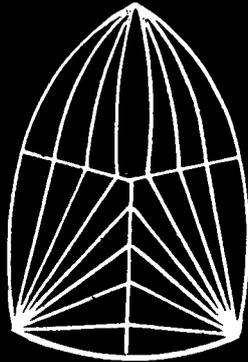
14 PANNEAUX MINI

Coupe spherique plat.
 Pour large serré dans
 tous les temps. Large et
 vent arriere petit temps
 et gros temps.



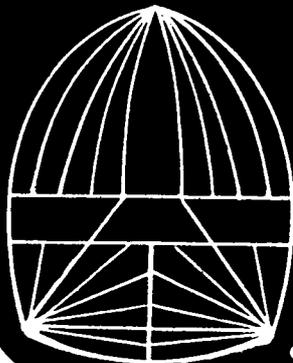
14 PANNEAUX MAXI

Coupe horizontale large
 à creux médium
 Spi de large pour
 équipage moyen.



STARCUT 23 PANNEAUX

Spi large à tête étroite
 Plat en bas et en haut
 Creux dans le milieu
 La révélation 78



880 F

29 PANNEAUX TRIRADIAL

Creux en haut,
 plat en bas
 Spi polyvalent
 Large vent arriere
 tres stable.

900F

VOILES TUSHINGHAM

1er Chpt. d'Europe 77
 1er 2e " " 78
 2e La Rochelle 79
 3e 6e Troyes

SOBSTAD SAILS

1er Chpt. du Monde 76 77
 (Benjamin)

ATKINSON SMITH SAILS

1er Chpt. du Monde 78 79
 1er Chpt. G.B. 78 79

COQUE TROTT

5e Chpt. du Monde 79
 3e 5e Chpt. de France 79

COQUE BARKER

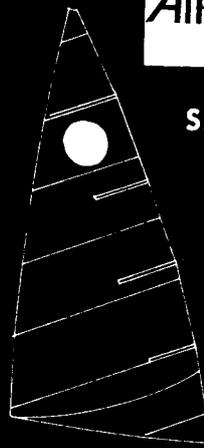
1er Chpt du Monde 78
 1er 2e 9e " " 79
 1er Chpt. G.B. 78 & 79

Atkinson
Smith

COUPE CLASSIQUE

Léger rond accompa -
 gnant le cintre de votre
 proctor qui devra être
 calé ou décalé selon le
 vent

SEAHORSE

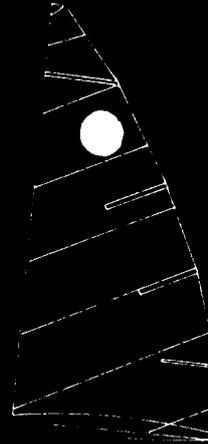


TUSHINGHAM

MOUNTIFIELD

COUPE AMERICAINE

Grande voile plate en bas,
 creuse en haut, chute ouverte
 peu ou pas de rond de guin -
 dant pour équipage lourd et
 musclé. Mat devant être
 béquillé



SOBSTAD

MOUNTIFIELD

FOC PLAT



MOUNTIFIELD

ET MEDIUM



TUSHINGHAM

MOUNTIFIELD
 SEAHORSE
 Atkinson
Smith

FOC CREUX



MOUNTIFIELD

SEAHORSE

SOBSTAD

ACCASTILLAGE . MATS . BOMES . TANGONS . TAUDS
 COMPAS . DERIVES . TETE DE SAFRAN . SAFRAN .
 COQUES MOORE . BARKER . TROTT

BOATIQUE

Diffusion

Salon Nautique

NIVEAU 5
 STAND 676

PLUSIEURS FIREBALLS SUR LE STAND

26, rue du colonel GILLON 92120 MONTROUGE Téléphone : 657 - 33 - 06

66, rue JULES FERRY 33200 BORDEAUX Cauderan (56) 02 24 25

A TRAVERS LES LIGUES

Nous tenons à laisser une large place de ce bulletin aux **DELEGUES DE LIGUE**, qui doivent nous envoyer des échos (bons ou mauvais) de leur région, des nouvelles, leurs réflexions, leurs observations, leurs photos.
 Merci à ceux qui l'ont déjà fait. Les autres peuvent se manifester, avant le 15 mars, pour le prochain bulletin.

centre

Progression très sensible de l'activité

par Paul RAMEZI, délégué régional

"Comme les années précédentes, j'ai le plaisir de te faire parvenir le calendrier des régates FIREBALL pour la ligue du Centre qui a été mis au point à la réunion de la Commission Sportive le 16 Novembre.

- 4 Mai 80 USC Châtres
- 11 Mai 80 SN Berry - S - Championnat de ligue 1ère journée
- 18 Mai 80 CV Centre - S - Championnat de ligue 2ème journée
- 1 Juin 80 CVC Eguzon - S - Championnat de ligue 3ème journée
- 22 juin 80 USC Châtres
- 21 Sept 80 S.N Berry
- 28 Sept 80 USC Châtres
- 5 Oct 80 C.V Tours
- 19 Oct 80 C.V Tours
- 2 Nov 80 C.V. Centre

Le calendrier amène plusieurs remarques :

1e - Devant l'extension de notre activité j'ai été amené à programmer 10 régates officielles au lieu de 6.

2e - Le Championnat de ligue va se courir sur 3 journées, chacune d'elles sur un plan d'eau différent et chaque journée comme régate de sélection au Championnat de France.

3e - Un nouveau club, le C.V. Tours, a accepté les régates officielles de la série.

4e - Deux clubs : CV Centre et CV Tours ont sur ma demande accepté d'inscrire la série Fireball comme série à encourager.

Sans connaître dès maintenant les résultats définitifs de l'année 79, je suis en mesure d'affirmer une progression très sensible de notre activité. Le nombre des participants à chaque régates augmente régulièrement. Ainsi aux 2 régates du CV Centre, nous avons noté 32 et 29 participants. Au CV Tours, pour la première fois 27 bateaux sur la ligue. A la SN Berry et au CVC Eguzon une participation record.

Cette année, dans la ligue du Centre, l'augmentation de notre activité, l'organisation de nos régates, la quantité et la qualité de nos équipages, nous ont valu les félicitations des dirigeants des Clubs dont certains, pour la 1e fois, ont pu découvrir une ambiance qui les a agréablement surpris.

Nous serions plus flattés encore si nous pouvions constater une participation plus soutenue des ligues voisines mais j'ai bon espoir !

Il faut noter également la représentation importante de la ligue aux différentes épreuves nationales et internationales.

1 équipage au Championnat du Monde
 3 équipages au Championnat d'Europe
 10 équipages au Championnat de France
 et je ne parle pas de La Baule, de La Rochelle, de Troyes etc...

Il ne faut cependant pas crier Victoire !, mais continuer l'oeuvre que nous avons entreprise. Notre espoir est grand lorsque nous voyons venir à nous des équipages nouveaux, des achats envisagés par des propriétaires d'autres séries. Et aussi les moules terminés qui deviennent productifs, l'un à Issoudun, l'autre chez notre ami JEANBRUN à Vierzon.

Certes nous sommes une ligue défavorisée par son étendue, par ses plans d'eau intérieurs aux vents quelquefois capricieux et aux parcours plus ou moins "biscornus". Mais il n'empêche qu'à chaque retrouvaille l'ambiance est excellente, les joutes sont fraticides, les échanges fructueux. Que pouvons nous souhaiter si ce n'est une suite et non une fin.

Délégué régional depuis pas mal d'années, ce bilan est pour moi un heureux réconfort. Je crois cependant qu'il est temps que je laisse cette fonction à d'autres, plus jeunes, plus dynamiques et certainement plus compétents. Je me retirerai donc après la prochaine saison 80 avec la conviction que la relève apportera un sang nouveau, profitable à tous, une animation plus moderne et mieux axée vers l'extension de la série.

Amitiés"

alpes provence

Le championnat de Ligue Alpes-Provence s'est couru sur 7 épreuves inscrites au calendrier. Il se déroule dans le cadre du championnat de ligue fédéral avec les autres séries en double (420 - 470 et 505). La participation est encore faible (6 Fireballs en moyenne) avec hélas des creux de 4 bateaux et des pointes à 10 bateaux, c'est le Pérour dans ce cas là.

Pour l'année 1980, 8 régates sont inscrites au calendrier et nous espérons faire mieux.

Classement :

1	SOTTEAU-SOTTEAU	3672 pts
2	FINET-GRAS	2341 pts
3	BAIGUE et Mme	1961 pts
4	AUBERT- X	1458 pts
5	VERNHES-DILASSER	1141 pts
6	HAMON-HAMON	800 pts
7	BUZARE-SOTTEAU	469 pts
8	CHEREF-PILLA	400 pts
9	ANGUENOT et Mme	336 pts
10	FLAMMANG-EPAULE	202 pts
11	DILASSER-RAMONDA	168 pts
12	RENAUD- X	101 pts



le délégué

haute normandie

On m'a dit : il me faut un article sur ton Championnat de Ligue. Alors soit, allons y :

Le Championnat 79, comme celui de 78 s'est déroulé sur l'étang de Nulle Part et a vu la brillante participation de O Fireballs, qui représentaient dignement les quelques 30 Fireballs disséminés dans la ligue, et qui n'ont répondu positivement à aucun des 2 questionnaires envoyés en cours d'année.

Le titre de Champion de ligue est donc décerné à Mr PERSONNE, du Club X, équipé par le brillant ABSENT, bien connu dans les régates de la région.

Le délégué de ligue lance donc une fois de plus un appel aux autres Fireballs, pour essayer de détrôner l'équipage PERSONNE-ABSENT, installé en tête du classement de la ligue depuis trop longtemps.

Il est à noter que cet équipage compte passer sur une autre série que la nôtre, et qu'il ne tient qu'à nous de l'encourager dans cette heureuse initiative, afin de briguer à notre tour les places d'honneur au niveau régional.

A l'année prochaine, donc pour un championnat de ligue encore plus animé! P.S : Toute candidature pour l'organisation d'un championnat de ligue sérieux pour 80 est à déposer au délégué de ligue dès que possible.

J.C. BERTIN



auvergne

CHAMPIONNAT DE LIGUE

Bort Les Orgues - 24 Juin

17 partants représentant 5 clubs

- 1 ARBUS-BELZIT (S.C.Y Michelin)
- 2 CIBIE-TOUVRON (Y.C. Vichy)
- 3 TIGOLET-QUEILLE (S.C.Y. Michelin)
- 4 ROBERT A-CANTOU (CNC Aurillac)
- 5 BROUSSOULOUX-JUILLARD (CNC Aurillac)
- 6 ROBERT E-ROBERT P (CN Fades Besserve)
- 7 BROTHIER-BROTHIER (Y.C. Vichy)
- 8 SELLIER-VANDOORNE (S.C.Y Michelin)
- 9 BUISSON-BUISSON (CN Fades Besserve)
- 10 LARROUMETS-BRANDES (CNC Aurillac)
- 11 TOUCHEBOEUF-POYET (CNC Aurillac)
- 12 FLAGEL-FLAGEL (CN Fades Besserve)
- 13 BELLARDIE-FARGES (C.N. Monédières)
- 14 TCHERNOU-FORCE (S.C.Y Michelin)
- 15 DELOY-GERVAIS (CN Fades Besserve)
- 16 BRUN J-AVRILLON (CN Fades Besserve)
- 17 BRUN E-BRUN P (CN Fades Besserve)

Le vendredi 23 Novembre 1979 à 20 h les Fireballistes actifs de la Ligue d'Auvergne, se sont réunis pour faire le point sur la saison passée et émettre quelques idées pour l'avenir.

La fréquentation des régates est en baisse constante sur notre région, cela nous inquiète suffisamment pour nous faire changer notre façon de pratiquer. En 1980 nous réduirons sensiblement le nombre de régates régionales afin de faire plus de rassemblements amicaux (contact, conseil) qui permettront aux nouveaux ainsi qu'a ceux qui ne sont pas mordus de la régate, de naviguer sans contrainte et de concert avec les bons régatiers de la ligue. Ces rassemblements permettront certainement des échanges d'idées sur les réglages et le matériel qui ne pourront qu'être bénéfique à tous. Nous avons d'ores et déjà retenu les week-ends du 1er mai, du 11 mai et du 18 mai à Vassivière.

D'autre part et à l'unanimité des présents, Michel BUISSON devient notre délégué régional, à partir du 1er janvier 80, en remplacement de J. ARBUS. Son allant et son dynamisme apporteront certainement beaucoup à notre série. Voici son adresse :

Michel BUISSON
Le Chataignier
St Genest L'Enfant
63200 RIOM

haute bretagne

Championnat de Ligue 1979

- 1 LE MEN-LE MEN (Y.C. Val André)
- 2 LE GOFF-LE GOFF (AFA Binic)
- 3 MEIGNAN-FLORENT (Y.C. Morlaix)
- 4 CHAUVET-LOCURATOLO (C.N. St Suliac)
- 5 LENOUENE-SIMON (Y.C. Val André)
- 5 JUNCA-JUNCA (Y.C. Val André)
- 7 LE MARRE-DOMEON
- 8 LE MITOUARD-Melle FLEURY (Y.C Val André)
- 8 ALAIN-BOUGUET
- 10 ROUXEL-ROUXEL (C.N. St Suliac)

Le délégué félicite ceux qui ont participé à ces régates, réparties sur toute la longueur de la Ligue, afin de ne défavoriser aucun Fireballiste. Il remercie les coureurs des ligues voisines : LUCAS - POTTIER - MOREAU, Le Belge VERGOUTS, d'être venus grossir le faible nombre des participants. Ces épreuves organisées avec sérieux, dans des cadres superbes, mériteraient d'être plus fréquentées, par les propriétaires de Fireballs oubliés du fait que l'assiduité aux régates est signe de vitalité pour les étrangers à leur série

CHAMPIONNAT ILE DE FRANCE

1979

- INDIVIDUEL

Avec la régate du CVCEP de Saclay, le rideau tombe sur la saison de voile 79 de la région et tout particulièrement sur le CHAMPIONNAT DE LIGUE, activité principale de la période septembre octobre.

CE CHAMPIONNAT QUI COMPTE 46 CLASSÉS a connu une belle régularité quant à la participation. En effet à VIGNEUX 27 équipages avaient fait le déplacement, à CRETEIL 29, au CNCRO 27, à SACLAY 27.

Autre constante, tout au long des épreuves le petit temps voir le tout petit temps domina, aussi personne ne sera surpris de constater que l'équipage BOSEMBERGER-GERARD avec 3,1,1,3 soit 4150 points garde la suprématie en Ile de France ; MAIS l'équipage LENOIR-MICHEL le talonne de très près avec 1,9, 3, 1 soit 4119 points. Félicitations aux premiers mais deux fois bravo à tous les autres qui se livrent des batailles farouches pour ne pas céder un pouce de "terrain".

- CLUBS

Suprématie générale du CVBM-AFAVAL 1er au classement et plus grand nombre de bateaux engagés.

Viennent ensuite le CVCEP, la sportive de VIGNEUX puis à deux marottes le CV ABLON, le CNCRO, le CN CERGY PONTOISE, le CVESQ, la VGA ST MAUR.

Coup de chapeau en passant à CHRISTIAN LAMIC, notre fripier national, pour son classement (hem!) ses ventes de pulls, son dynamisme et les lots distribués à CRETEIL (exemples à suivre pour les capitaines de flotte).

ENCORE BRAVO À TOUS POUR 1979 ET RENDEZ-VOUS DÉBUT 80 POUR AFFUTER LA FORME ET SE PRÉSENTER EN FORCE CHEZ LE PRÉSIDENT EN JUILLET

JEAN MICHEL LAROUSSE



ile de france

INFO ILE DE FRANCE

LE CV CEP (SACLAY) organise un stage d'hiver 20 janvier- 16 mars 1980 .. Ce stage se concrétisera par une régate de sortie le 23 mars 80 (1ère régate sur la région).

POUR TOUS RENSEIGNEMENTS

J.C. BERQUE
2 rue des Bergers
75015 PARIS
Tél : 577 76 69

J.P. LENOIR
Tél après 19 h 062 90 25

UNE FLOTTE SE CONSTITUE au CLUB DE MELUN, capitaine de flotte FREDERICK GENUE, 47 rue St-Cresne 77000 MELUN

1ère régate FIREBALL (championnat ligue) le 14 septembre 1980

UN NOUVEAU PLAN D'EAU avec une flotte dans l'EST de Paris.

CLUB NAUTIC groupement inter-communal JABLINE-ANNET (CN GIJA) - Renseignements J.M. LAROUSSE

CHAMPIONNAT NATIONAL

Décision d'appel F.F.V.

Monsieur Olivier BURGAUD fait appel le 29 Août 1979 d'une décision rendue par le Jury du Championnat National des FIREBALL, organisé du 25 au 29 Août 1979 par la VOILE LACANAU GUYENNE, décision qui le disqualifie à la 2ème manche pour départ prématuré.

L'appel est recevable.

DÉCISION DU JURY D'APPEL

Monsieur BURGAUD n'ayant pas convaincu le Comité de Course et le Jury qu'une erreur ait pu être commise, le Jury d'Appel confirme le jugement pris en application de la Règle 73.1 - disqualification sans instruction.

Le président du Jury d'appel Jacques DOST

Le Rapporteur,
Charles VINCENT.

L1 ILE DE FRANCE

L.S. VIGNEUX

1	LENOIR	(CVCEP)
2	JUNCA	(Ablon)
3	BORSENBERGER	(CVBM)
3	SEVESTRE	(Vigneux)
5	BERQUE	(CVCEP)
6	THIEULLEN	(CNCRO)
7	DAGUET	(CVBM)
8	VISBECQ	(N.D. de Monts)
9	LAMIC	(CVBM)
10	LAMBERT	(CVBM)
11	CARON	(Y.C. Dunkerque)
12	CREPSEL	(Vigneux)
13	LAROUSSE	(CVBM)
14	BASTIE	(CV Ablon)
15	LAVIT	(Vigneux)
16	ADROVER	(CVBM)
17	ENGEL	(CVESQ)
18	FOUASSIER	(VGA)
19	CHAUVET	(CVESQ)
20	GASTINEAU	(CVESQ)
21	THUILLIER	(Vigneux)
22	RICHARD	(CVBM)
23	ESSELIN	(CVBM)
24	JAUFFROY	-
25	BREUIL	(CVCEP)
26	BRIAND	-
27	FOURNIER	(VGA)

L3 ILE DE FRANCE

CNCRO

1	BORSENBERGER-GERARD	(CVBM)
2	CARTIER-PAJON	(CAO St Cyr)
3	BOURSAND-LENOIR	(CVCEP)
4	PELLETIER-PELLETIER	(CNB)
5	BASSET-JUNCA	(Ablon)
6	THIEULLEN-FONTAINE	(CNCRO)
7	CREPSEL-RONDEAU	(Vigneux)
8	LAMIC-MAZURIER	(CVBM)
9	BLAIN-BLAIN	(CNCRO)
10	SEDNAOUI-ROUX	(CVBM)
11	SEVESTRE-SEVESTRE	(Vigneux)
12	BERQUE-BRIANT	(CVCEP)
13	LEBRIS-LEBRIS	(Boran)
14	DAUDIER-DAUDIER	(Cergy P.)
15	RICHARD-SPIETH	(CVBM)
16	DAGUET-PLANTEFOL	(CVBM)
17	LAROUSSE-GILOUPPE	(CVBM)
18	CARON-CARON	(YCD)
19	ESSELIN-CARON	(CVBM)
20	LAMBERT-MAUFFROY	(CVBM)
21	FOUASSIER-RITTER	(VGA)
22	ENGEL-MAIGRE	(CVESQ)
23	BREUIL-BREUIL	(CVCEP)
24	BREUIL-VISBEL	(CVBM)
25	QUANTIN-LEROY	(CVVX)
26	BUSSON-BUSSON	(CVCEP)
27	COLLAND-GRAVET	(CVBM)

L4 ILE DE FRANCE

CV. CEP

1	LENOIR-MICHEL	(CVCEP)
2	BASSET-JUNCA	(CV Ablon)
3	BORSENBERGER-GERARD	(CVBM)
4	GAULT-MALBO	(CV Centre)
5	CARTIER-PAJON	(CAO St Cyr)
6	BERQUE-BRIAND	(CVCEP)
7	DAGUET-PLANTEFOL	(CVBM)
8	RICHARD-SPIETH	(CVBM)
9	DAUDIER-DAUDIER	(CNCP)
10	LAMIC - MAZURIER	(CVBM)
11	SEVESTRE-SEVESTRE	(Vigneux)
12	CREPSEL-RONDEAU	(Vigneux)
13	VISBECQ-VISBECQ	(CND)
14	BREUIL-BUISSON	(CVCEP)
15	LAROUSSE-GILOUPPE	(CVBM)
16	LAMBERT-MAUFROID	(CVBM)
17	CARON-CARON	(Y.CMD)
18	ENGEL-MAIGRE	(CVESQ)
19	ADROVER-ALZINA	(CVBM)
20	BREUIL-BREUIL	(CVCEP)
21	ESSELIN-CARON	(CVBM)
22	AT-DEMEUSE	(CVCEP)
23	FOUASSIER	(VGA)
24	FOURNIER-RITTER	(VGA)
25	BUSSON-BUSSON	
26	CHAPELAIN-LY	
27	COLLANT-COLLANT	(APSAP)

L2 ILE DE FRANCE

CVBM - AFAVAL

1	BORSENBERGER-GERARD	(CVBM)
2	SEVESTRE-SEVESTRE	(Vigneux)
3	DAGUET-PLANTEFOL	(CVBM)
4	BLAIN-BLAIN	(CNCRO)
5	CARTIER-PAJON	(CAO)
6	LAMIC-MAZURIER	(CVBM)
7	BERQUE	(CVCEP)
8	SEDNAOUI-ROUX	
9	LENOIR-MICHEL	(CVCEP)
10	CREPSEL-RONDEAU	(Vigneux)
11	RICHARD-SPIETH	(CVBM)
12	BOUYGUES	(Cergy)
13	PELLETIER-PELLETIER	(CNB)
14	FOUASSIER	(VGA)
15	LAROUSSE-GILOUPPE	(CVBM)
16	ENGEL-MAIGRE	(CVESQ)
17	CHAUVET	(St Suliac)
18	ADROVER-ALZINA	(CVBM)
19	MARIN-MARIN	(CN Aubeois)
20	TERNO	
21	CARON-CARON	(YCD)
22	BREUIL-BREUIL	(CVCEP)
23	COMBILLET	(CVBM)
24	HALLAY	(CN Aubeois)
25	GASTINEAU	(CVESQ)
26	ESSELIN-CARON	(CVBM)
27	LAMBERT-MAUFFROY	(CVBM)
28	LEGRAND	(CVBM)
29	QUANTIN-LEROY	(CVBM)

CHAMPIONNAT 1979 ILE DE FRANCE

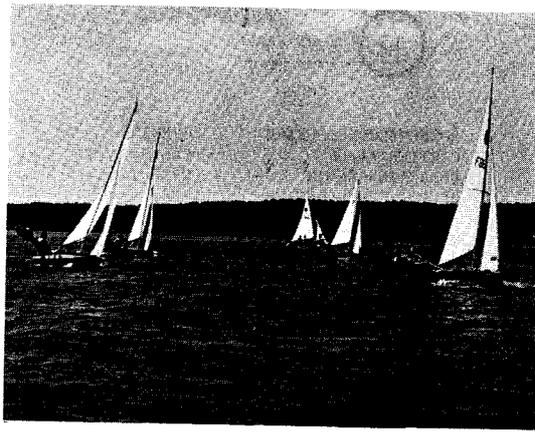
Equipage	Club	Total points
1 BORSENBERGER-GIRARD	CVBM	4150
2 LENOIR-MICHEL	CVCEP	4119
3 BASSET-JUNCA	CV Ablon	3295
4 CARTIER-PAJON	CAO St Cyr	2928
5 SEVESTRE-SEVESTRE	Vigneux	2808
6 DAGUET-PLANTEFOL	CVBM	2460
7 BERQUE-BRIANDET	CVCEP	2305
8 LAMIC-MAZURIER	CVBM	1992
9 CREPSEL-RONDEAU	Vigneux	1703
10 BLAIN-BLAIN	CNCRO	1539
11 THIEULLEN-FONTAINE	CNCRO	1508
12 RICHARD-SPIETH	CVBM	1507
13 PELLETIER-PELLETIER	CNB	1379
14 SEDNAOUI-ROUX		1182
15 LAROUSSE-GILOUPPE	CVBM	1159
16 LAMBERT-MAUFFROY	CVBM	1119
17 CARON-CARON	YCMD	1070
18 VISBECQ-VISBECQ	CND	1047
19 DAUDIER-DAUDIER	CNCP	964
20 ENGEL-MAIGRE	CVESQ	938
21 GAULT-MALBO	CV Centre	930
22 FOUASSIER	VGA	904
23 ADROVER-ALZINA	CVBM	891
24 ESSELIN-CARON	CVBM	658
25 BREUIL-BREUIL	CVCEP	623
26 CHAUVET	St Suliac	587
27 BREUIL-BUSSON	CVCEP	538
28 BOUYGUES	CNCP	484
29 LEBRIS-LEBRIS	Boran	416
30 GASTINEAU	CVESQ	396
31 BASTIE	Ablon	386
32 LAVIT	Vigneux	356
33 MARIN-MARIN	CN Aubeois	285
34 TERNO	LVS	
35 FOURNIER-RITTER	VGA	253
36 BUSSON-BUSSON	CV Vaux	235
37 QUANTIN-LEROY	US Vigneux	210
38 THUILLIER	CVBM	202
39 COMBILLET	APSAP	202
40 COLLANT-COLLANT	CVCEP	190
41 AT-DECREUSE	CN Aubeois	183
42 HALLAY		152
43 JAUFFROY		117
44 CHAPELAIN-LY		117
45 BRIAND		117
46 LEGRAND		116

Activité 79

6 régates de Ligue dont une de sélection, 2 régates d'entraînement avec Conseiller Technique Régional, deux déplacements hors-ligue officiels à l'ISLE-JOURDAIN en accord et en bonnes relations avec la ligue MIDI-PYRENEES, la semaine de La Rochelle, le Championnat national. La flotte des FIREBALL-AQUITAINE se compose d'une trentaine de bateaux et d'autant qui ne sont pas inscrits à l'ASSOCIATION : l'activité régatière 79 de l'AQUITAINE est fortement renforcée par le choix de LACANAU pour le Championnat national 79, mais cet événement mis à part, elle reste soutenue notamment par l'arrivée régulière de 2 à 3 coques par an. Avec trois flottes officielles nous avons de quoi assurer des lieux de navigation.

Activité 80

Le programme 80 se met en place, les contacts avec les ligues voisines plus construits - MIDI PYRENEES et POITOU CHARENTE. Nous comptons obtenir deux ou trois séances avec présence du CTR. Quant aux régates L et S, elles se tiendront à CAZAUX pour la plupart, nouveau lieu d'établissement de la flotte du lac de SANGUINET. Nous prenons des contacts étroits avec la ligue pour prévoir, dès réalisation des installations, un atelier FIREBALL, nécessaire au lancement d'une construction en groupe, pour laquelle les candidats sont nombreux : ils ont été sensibilisés par l'aperçu des coques sur les plans d'eau et une diffusion dans la presse.



Régate Fireball sur le lac de Soustons (Photo ALPHEE)

- URGENT : Nous recherchons un membre de l'association travaillant dans l'informatique, pouvant avoir accès à un ordinateur, seulement 4 fois par an, pour le tirage des étiquettes d'envoi du bulletin. PRINCIPAUD, qui doit se retirer de ce travail, céderait tout le système de cartes perforées qu'il a mis sur pied. Chaque tirage doit être précédé de la mise à jour des différents changements mais ce n'est pas un gros travail. Se mettre en rapport avec PRINCIPAUD, 3 rue d'Aquitaine 03200 VICHY . Tel domicile : 32.38.10

- Irène et Jean MARTIN, s'occuperont dorénavant de la mise à jour du FICHER D'ADRESSES. Tout changement d'adresse ou de propriétaire doit lui être signalé ainsi qu'à notre trésorier Robert MARTY.

- Le prix des PLANS du Fireball, qui n'a pas été augmenté depuis très longtemps, est porté à 200f.

- ASSEMBLEE GÉNÉRALE, LE SAMEDI 19 JANVIER 80 à 20H50 - CHAPELLE ST DANIEL 9, RUE DES JARDINS - 92600 ASNIERES - (MÊME ENDROIT QU'EN 79) - GRAND BUFFET CAMPAGNARD PAS CHER (CEUX QUI ÉTAIENT LA L'AN DERNIER N'EN SONT PAS ENCORE REVENUS !)

- JAUGEURS officiels Ile de France : DAGUET, THIEULLEN, SUILHEREAU

- Plan d'eau de JABLINES : Ce plan d'eau est une base de loisirs gérée par le TCF mais il existe un petit club demandant une cotisation de 120f, licence comprise + 10f par jour de mise à l'eau. Une nouvelle flotte de 4 à 5 bateaux avec Guy LAMBERT à la tête va s'y créer.

- A partir du 1er janvier, L'IMMATRICULATION D'UN BATEAU NEUF exigera une somme de 450f : 350f destinés aux Anglais + 100f de cotisation.

- 21 et 22 juin au Club de A.J.SAVINES sur le lac de SERRE-PONCON, grande régata du Sud-Est à ne pas manquer pour toutes les ligues riveraines. De nombreux prix seront distribués (détail dans le prochain bulletin).

- Il est organisé une REGATE "TROIS PAR SERIES" à Carnac les 8 & 9 mars 1980; elle regroupera Optimist, Lazer & X 4 et 420, 470 et Fireball.



- Amélioration et nouveautés sur les Mats PROCTOR D pour FIREBALL.

La poulie supérieure de drisse de spi est désormais à roulement à billes. Nouvelle poulie de drisse de foc.

Le traditionnel anneau de tangon est supprimé, car le tangon automatique se généralise. Un pontet est solidement fixé par trois rivets en monel sur le côté du mat pour y accrocher la poulie de drisse de tangon.

Le vit du mulet fixe est désormais en aluminium.

2 pontets sont fixés en pied de mat pour la prise de palan de hale bas. Ceci pour l'accastillage, quant à la grande innovation la ralingue est soudée du pied de mat jusqu'à l'entrée de la grande voile afin de raidir la base du mat.

Un prototype de gorge soudée avait déjà été utilisé à Brest lors du Championnat d'Europe 78 par l'anglais THORTON qui avait fini cinquième.

INTERNATIONAL FIREBALL FRANCE - LISTE DES JAUGEURS

Basse Normandie	LENOUENE	J.L.	18 Côte Saint Laurent	14700	FALAISE
Haute Bretagne	MARTIN	G.	Les Champs Mottaux	La grande Ville Hillion	22120 YFFINIAC
	MARTIN	J.	"Les Buissonnets"	St Lunaire	35800 DINARD Tel. D (99) 46.31.29
Acquitaine	LAPEYRE	C.	"Le Mont"	St Seurin de Cadourne	33250 PAULLAC Tel. D (56) 59.33.75
Alpes-Provence	BAIGUE	R.	"L'Escounière"	Chemin du Pont Rout	St Mître 13100 AIX EN PROVENCE Tel. D (42) 20.13.56 T (91) 39.61.24
	LEDOS	E.	"La Ponotte"	2, avenue Bernadotte	13009 MARSEILLE Tel D (91) 82.01.28
	SOTTEAU	J.P.	23, Av. Beau Pin Imm. Cristina	13008 MARSEILLE	Tel D (91) 73.03.41 T (91) 53.40.80
Dauphiné Savoie	CHAREYRE		16 Résidence Ste Anne Bt. H	73290 LA MOTTE SERVOLEX	
Ile de France	SUILLEROT	M	24, Grande Rue	78490 MAREIL LE GUYON	
	THIEULLEN DAGUET	A.	43, rue de Gisors 11, rue des Frères Lumière	95300 PONTOISE 92500 RUEIL-MALMAISON	
Centre	DORIOU	J.L.	40, Square Henriette Dumin	18100 VIERZON	Tel D (36) 75.56.28 T 26.01.15
	RAMEZI	Paul	20, L'Erable Plainpied	18340 LEVET	Tel D (36) 25.62.85 T 24.86.15
	RAMEZI	Patrice	"Le Dumois"	17 rue Baffier	18000 BOURGES Tel D 20.18.38 T 70.07.00
Midi-Pyrénées	BERNEYRON	G.	14, Passage du Languedoc AP. 71	31770 COLOMIERS	
Alsace	BRUN		8, Place du Général Milhau	Ste Croix en Plaine	68420

Il est demandé aux trois ligues : Loire-Atlantique, Armor et Hte Bretagne d'envoyer chacune trois coureurs.

Il ne s'agit pas de faire une confrontation type "Régate D 5" mais de donner en début de saison dans le seul cadre possible à cette époque une régates à participation limitée pour assurer une sécurité valable aux séries les plus actives.

L'accueil sera assumé par le YC Carnac, les modalités pratiques seront données ultérieurement.

Faire acte de participation effective dès que possible à J. MARTIN, il n'y a pas de critère de sélection mais que les meilleurs viennent car il est évident que bien que le classement ne soit pas global il sera néanmoins fait des "comparaisons". S'il n'était pas possible de dégager 3 x 3 participants nous nous retirerions de l'engagement à la régates.

- En cas d'achat d'un bateau d'occasion, il convient de demander le changement du CERTIFICAT DE CONFORMITE en joignant 10f.

- Il sera organisé lors des congés de Pâques 1980 un stage de perfectionnement en dériveur en double.

Ce stage acceptera, en plus des bateaux fournis par le CREPS de Dinard, la participation d'autres types de dériveur s'ils sont en nombre suffisant.

Les dates retenues sont : début du stage : mardi 8 Avril, fin le mercredi 16. L'hébergement sera assuré au CREPS avec fournitures des repas ; le prix total de pension sera de 70 francs par personne et par jour, mais la Ligue fournira une aide substantielle qui ramènera le prix effectivement demandé par personne aux environs de 55 francs. Pour permettre l'établissement d'une réelle prévision de participation, se mettre en rapport avec J. MARTIN.

1° - que deux départements, ceux du Lot et de l'Ariège, les moins peuplés, sont dépourvus de plan d'eau et de bateaux. Il est donc exclu d'envisager pour ceux ci une action quelconque.

2° - qu'il existe en Midi-Pyrénées, trois foyers de FIREBALLS

- le premier centré sur l'axe TOULOUSE-MONTAUBAN, comprend les départements de la Haute Garonne et du Tarn et Garonne.

- Le second axe sur la région Tarbaise englobe les départements des Hautes Pyrénées et du Gers.

- Le troisième groupé autour d'ALBI et de RODEZ englobe les départements de l'Aveyron et du Tarn.

Le premier de ces foyers est le fait d'individualité qui existent parce qu'on est là dans la zone la plus peuplée mais où les plans d'eau malheureusement, exception faite de MOISSAC, sont petits. Qui dit individualité dit isolement et tous mes efforts tendent à regrouper ces propriétaires de FIREBALL. Mes prédécesseurs CARON puis DETRICHE s'y sont découragés - comme je les comprends au vu des difficultés que j'éprouve moi-même pour faire sortir les 10 Toulousains non encore vus sur l'eau. Mais mon optimisme n'est pas ébranlé et je dispose heureusement de l'appui de mes camarades de flotte et de l'équipe du C.V.L., que je remercie vivement.

Le second foyer est le fait d'une équipe astucieuse et débrouillarde dirigée par les amis LEJAY et BARRE et qui à l'aide d'un moule basé à TARBES a construit ces dernières années une dizaine de coques. Cinq d'entre elles ont participé à des régates en 1979, ce qui n'est pas si mal et je remercie au passage le nouveau capitaine de flotte LEJAY pour son action efficace dans cette zone. Un effort serait cependant à faire du côté du Gers où il n'a été noté aucune sortie et où il existe main-

tenant un plan d'eau respectable: celui de L'ASTARAC à égale distance pratiquement de TOULOUSE-AUCH et TARBES.

Enfin le troisième foyer est la conséquence d'un ancien de la série, MERCADIER qui ne régates plus aujourd'hui par manque d'équipier mais qui garde, je le sais, une grande sympathie pour notre mouvement. Qui prendra sa relève ? BOISSARD peut-être à Villefranche de Rouergue ou SENFT à Espalion ?

Il faut faire quelque chose dans cette zone et je demande des bonnes volontés. Il ne faut pas oublier que c'est là qu'existe le plus beau plan d'eau de la région, celui de PARELOUP et que les flottes d'Auvergne sont prêtes à effectuer des déplacements si on le leur demande.

Je termine par une note optimiste. Le département du Tarn remporte la palme de la participation avec 2 bateaux vus en régates sur 3 existants.
BRAVO RIBAUT - BRAVO GARCIA

Et pour conclure, je dirai que malgré certaines satisfactions, il reste encore beaucoup à faire en MIDI-PYRENEES notamment dans le Gers autour du plan d'eau de l'ASTARAC, dans l'Aveyron autour de celui de PARELOUP, et en Haute-Garonne vis à vis des individualités.

Le programme de 1980 prévoit d'ailleurs :

- Une régates "S" à MIELAN en Avril pour les Tarbais et leurs voisins d'Aquitaine.
- Une régates ordinaire à PARELOUP en juin pour les Aveyronnais et leurs voisins d'Auvergne.
- Une régates toutes séries à la RAVIEGE pour les Tarnais et leurs voisins de Languedoc-Roussillon.
- Deux régates "L1 et L2" à RIEUX et l'ISLE JOURDAIN en septembre et octobre au centre de la région, pour tous.

midi - pyrénées

G. BACLE

Voilà maintenant un an qu'un petit groupe de Fireballistes Toulousains dont je fais partie, a décidé, dans le but de développer la série FIREBALL en Midi-Pyrénées, de constituer sous la houlette du Capitaine PINEDA une flotte rattachée au Club de Voile Lislois de L'ISLE-JOURDAIN (Gers).

Ce faisant, le groupe espérait que le mouvement ferait bouler de neige et bien que les deux régates organisées en 1979 par le C.V.L. aient été des succès 10 bateaux le 8 avril et 13 le 14 octobre - il me paraît nécessaire, arrivé au terme de cette année, de faire le point pour préciser les directions à suivre en 1980.

Les chiffres de 1979 sont les suivants :

- FIREBALLS existants 39
- FIREBALLS vus en régates..... 15
- Bateaux départs pour l'ensemble des FIREBALLS de MIDI-PYRENEES... 200
- Bateaux départs pour les 4 bateaux de la flotte Lisloise..... 124

Ces chiffres sont éloquentes : ils démontrent que 24 bateaux ne sont pas sortis des garages pour régater et que 60% de l'activité régalatoire de la région est le fait des quatre bateaux du C.V.L.

Partant de ces constatations, je me suis posé la question de savoir quelles étaient les conditions requises pour faire progresser une série de dériveurs.

Il faut à mon sens trois choses :

- des hommes
- des plans d'eau
- des bateaux

J'ai donc fait apparaître, par département, dans le tableau synoptique ci-annexé, les populations, les plans d'eau et les FIREBALLS de MIDI-PYRENEES

De l'examen de ce tableau il ressort :

Département	POPULATIONS (en milliers d'habitants)		PLANS D'EAU Noms	Surfaces en hect.	Existants	Vus en régates en 1979	En Construction
	Ville principale						
HAUTE-GARONNE (691)	TOULOUSE (380)		CARBONNE St FERREOL CAZERES NAILLOUX TOULOUSE	90 60 60 30 8	17	7	3
TARN ET GARONNE (184)	MONTAUBAN (49)		MOISSAC	400	0	0	1
HAUTES- PYRENEES (226)	TARBES (65)		LOURDES	50	9	5	2
GERS (185)	AUCH (21)		ASTARAC MIELAN CAZAUBON ST CRICQ MARCAC ISLE-JOURDAIN	200 60 60 50 25 19	5	0	0
AVEYRON (281)	RODEZ (12)		PARELOUP VILLEFRANCHE DE PANAT	1200 50	5	1	1
TARN (332)	ALBI (39)		LA RAVIEGE LES SAINTS PEYRES RIVIERES LA ROUCARIE MIQUELOU	280 90 50 40 10	3	2	0
LOT (151)	CAHORS (21)				0	0	0
ARIEGE (138)	FOIX (10)				0	0	0
TOTAUX					39	15	17

Et BARAT (1) 423 72 86

35, rue Royale 77210 SAMOREAU
(près FONTAINEBLEAU)

Pour tous vos problèmes de construction amateur,
de réfections, d'entretien ou de réparations bois ou polyester.

Constructeur du FIREBALL (coque plastique/pont contre-
plaqué marine).

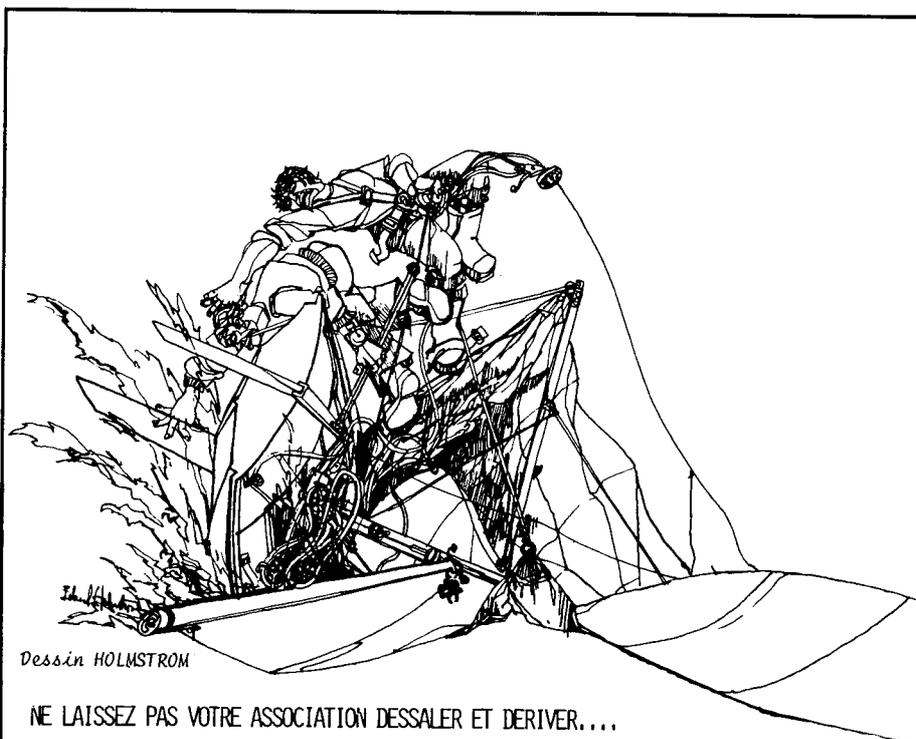
Depuis différents kits, (coque polyester au démoulage -----2552^F_{TTC}
jusqu'au bateau terminé par nos soins.

Spécialité de fournitures pour la construction navale
professionnelle et amateur (bois exotiques, tranchages, bois
façonnés à la demande, contreplaqués, colles marines, etc...)

Agent général des contreplaqués MARINE de la



Venez nous rendre visite, nous vous conseillerons.



Dessin HOLMSTROM

NE LAISSEZ PAS VOTRE ASSOCIATION DESSALER ET DERIVER....

..... DONNEZ-LUI LES MOYENS D'AGIR

cotisez

100 ₣ à I.F.F. chèque bancaire ou CCP 5629-35 S Paris

CRI TERIUM INTERNATIONAL MIXTE DU

Pour sa 6ème édition le C.I.M.B. (il y a bien la S.N.I.M. et la S.I.R.) a connu son affluence record : une bonne quarantaine de Fireball ; le maître organisateur GRIVEL en attendait davantage, mais le temps exécrable du samedi matin a dû en décourager quelques uns.

Il y avait des Fire partout sur le parking, en long, en large etc...

Le samedi, 3 préoccupations majeures :

- Coupe de France : Auxerre en finale (heureusement, les Bretons ne sont pas venus en force au C.I.M.B, il y aurait peut être du sport... ; entre supporters, au repas). Un poste télé portatif a permis à quelques privilégiés de suivre la mi-temps

- La météo : depuis quelque temps, il flotte, il fait froid, mais il y a du vent

- La préparation psychologique : du repas du soir, bien sûr...

Pour quelques uns (les habitués), la préparation physique était en cours depuis 3 jours (jeûne et diète).

Ah! ce repas!... Abondance de bonnes choses ne nuit qu'aux faibles d'estomac et de foie. Fruits de mer et Pouilly sont les 2 mamelles du C.I.M.B.

Avant le pâté de brochet, Nantes menait 1 à 0, après les tourteaux Auxerre égalisait, pendant le saumon fumé, on en était aux prolongations et, au moment du fromage, Nantes gagnait 4 à 1. (A noter que Bornier a vaguement parlé d'un possible Auxerre-Liverpool en Coupe d'Europe...., cela prouvant que le Pouilly coula à flot).

léger!! Soupir de Daguet : 45 kg, juste la moitié de Vanier!!!!
1ère manche : 2 rappels généraux, au 3è Lavollée s'envole, fait le trou et gagne loin devant Gault et Mazure.

Quelques éclats ont ponctué cette manche :

Lui (le barreur, très doux...) : " le tangon, le tangon chérie"

elle (l'équipière...) : "si ça commence comme ça, moi, je ne fais pas la 2ème manche"

2ème manche : Lavollée devant, vire la bouée, envoie le spi plein vent arrière, compagne (involontairement), rate ses sautelles et envoie son équipière se mouiller. Gault gagne avec une facilité déconcertante (pour les derniers) devant Cordelle. Papa Mazure a dit : 1km d'avance.

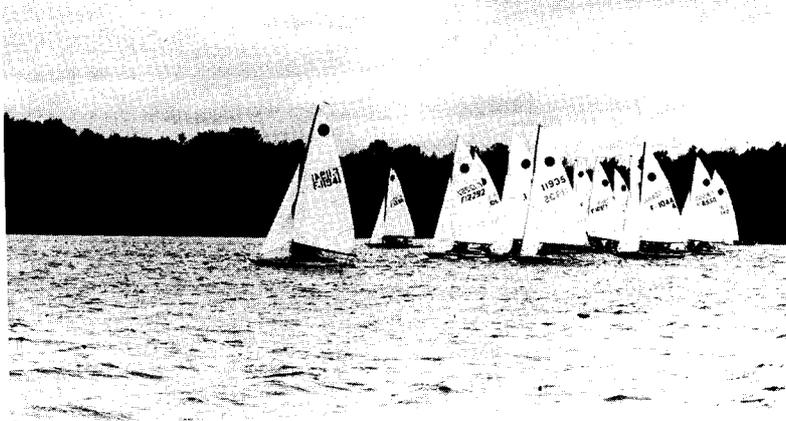
Au retour de la manche, un barbecue merguez-sardines arrosé de Pouilly attendait les participants.

L'après midi, le vent s'étant maintenu, Gault remporte les 2 dernières manches, la 1ère devant Mazure, la 2ème devant Cordelle et Mazure.

Remarquable victoire de Philippe Gault et Mme qui triomphe, enfin, au Bourdon (une fois n'est pas coutume). Mazure et Mme ainsi que Cordelle-Géry ont donné une excellente réplique à notre (ex) champion d'Europe.

Lavollée, 4ème, a remporté sa manche de fort belle manière ; son abandon dans la 2ème manche (ou le repas copieux) a semblé néfaste à son rendement de l'après midi.

BOURDON



Question voile, la participation était brillante : Gault, Daguet (sans ses voiles) Mazure, Grivel, Lavollée (le bruit a couru qu'il s'était entraîné à l'aube ce samedi...), et tous les autres, les bons et les moins bons, les uns pouvant devenir les autres et vice versa, en fonction de l'heure à laquelle ils se couchent et de leur état à la même heure.

Parmi les anecdotes diverses du samedi après midi, à noter l'arrivée des Gueussard : on dit bonjour et on grée le bateau. Tandis que Madame s'affaire à remettre dans le bon sens les clamcrochets de large, Monsieur s'interroge sur les vertus de sa toute nouvelle voile WXY du type "fais ce que tu veux, je ne vrillerai pas et si tu tires trop, je fais des plis".

Le dimanche matin, un vent de force 3-3,5 ("balaie" le lac. Les équipages mixtes d'occasion commencent à faire les comptes : moi, 65 + elle, 45 = 110 kg :

Grivel (gentil organisateur...), fut très régulier autour des 1ères places et termine 5ème. A noter qu'il possède une bonne part de responsabilité dans les 2 rappels généraux de la 1ère manche (mais était-il besoin de le signaler, beaucoup s'en sont douté).

Merci à Eole pour nous avoir offert un week-end ensoleillé et venté. Merci et bravo à tous les équipages pour le superbe spectacle qui nous a été offert au Bourdon.

Et enfin, merci et bravo pour les organisateurs du repas, de la soirée, des régates, et surtout de l'ambiance, le tout étant parfaitement remarquable.

Une seule certitude : le C.I.M.B.1980 on sera là, d'usse t-il être notre seule régata de l'année

LALOGÉ F 12018

Le classement me semble peu important, mais pour les amateurs :

1er Ph. GAULT et Mme
2ème MAZURE et Mme
3ème CORDELLE-GÉRY
4ème LAVOLLÉE
5ème GRIVEL-GRIVEL

etc.....



CHAMPIONNAT

D'ITALIE

"ARRIVA LA CONCORENZA...."

... disent les Italiens lorsqu'un équipage étranger vient régater dans leurs eaux !

A leur Championnat National qui avait lieu cet été, du 30 juillet au 3 août, à Gravedona sur le Lac de Côme, seul trois équipages "hors frontière" avaient fait le déplacement : un Suisse, un Allemand et le tandem Franco-Tunisien.. Breton : BERNARD - LAFFOND bien connu dans la série depuis plusieurs années. Les Italiens, venus de toutes les régions du pays mais principalement du Nord où la voile est très active (Gênes, Turin, Milan, Naples, Rome...) totalisaient un joli rassemblement de trente et un bateaux.

Le Club nautique de Gravedona est situé au Nord-Ouest du lac de Côme (longueur 70 kms, largeur 0,8 km). Cadre merveilleux de montagnes boisées et de glaciers en toile de fond. Bonne ambiance, type familial, accueil très sympathique et dévoué des organisateurs.

Comme il fallait s'y attendre, le vent ne fut pas souvent fidèle au rendez vous quotidien, pourtant prévu... à 13h 30 !! oscillant généralement autour de force 0,5 à 1 il fut des plus capricieux et une manche donna l'occasion de voir les équipiers au trapèze, écoute de spi en main. Dans ces conditions de temps les écarts étaient parfois énormes sans pour cela justifier de la suprématie d'un équipage sur tel autre terminant quelquefois... 20mn plus tard. Les plus réguliers sur les quatre manches courues seulement furent les meilleurs. Le premier au classement est respectivement: 2ème, 7ème, 5ème, 1er.

Nous remercions vivement l'"Associazione Italiana Fireball" qui nous a si bien accueilli.

Graziè Paolo Rosti - Arrivederci, a l'anno prossimo

BERNARD

1 - E BERNARD - LAFFOND
2 - E PELEGRINI - PELEGRINI
3 - I PUCCINI - PUCCINI

etc.....

33 bateaux classés

CHAMPIONNAT DE FRANCE SENIOR EN

Du 1er au 4 novembre se déroulaient, en baie de Quiberon, les Championnats de France Senior nouvelle formule : en 470 pour les doubles et en X4 pour les Solitaires. Une grande première qui permettait aux 3 meilleurs de chaque série nationale de s'affronter à armes égales sur des bateaux tout à fait identiques.

Initiative originale de la part de certains dirigeants de la F.F.V., Philippe BUCK et quelques autres. Cependant ce projet ne réunit pas tous les suffrages ; et l'on comprend pourquoi ce championnat fut boycotté par les ténors des séries olympiques ; certes il y avait en même temps le grand prix de l'Armistice à Maubuisson, mais cela n'explique pas l'absence de la totalité de l'équipe de France à un championnat organisé par la "fédé".

Il aurait été intéressant de confronter tout ce joli petit monde à nos meilleurs représentants nationaux dans les séries non olympiques.

Toutefois 17 équipages étaient présents représentant 505, FIREBALL, 470 420, VAURIEN, D5.

Ce championnat se déroulait dans le cadre de l'école nationale de voile du BEG ROHU qui avait mis à notre disposition ses superbes installations, son excellente organisation, et des 470 flambant neufs certes grées pour l'école de voile mais tout le monde était à égalité : 470 FOUNTAINE, Mat Z SPARS à drisse extérieure et voile DEME.

Tout était réglé comme du papier à musique :

- 8h Thé
- 9h repas olympique
- 11h à disposition du comité de course à terre
- régates
- 17h gouter
- 19h15 Diner

- Jeudi 1er Novembre

Réception du matériel, chaque équipage prend donc possession de son bateau, il y effectue les réglages qu'il pense indispensables, vérifie que tout marche pour le mieux, puis c'est le moment de mettre à l'eau.

12h30 1ère manche

Vent ouest force 2 à 3, ciel couvert
Bon départ des Fireballistes qui veulent montrer de quel bois ils se chauffent ; les DELHUMEAU virent la bouée au vent en 3ème position derrière LE TROQUER (505) et AUFFRET (505), mais ils perdent du terrain à cause d'une balancine de spi récalcitrante et par manque de vitesse du à une quête trop importante. Ils terminèrent 6ème, LE TROQUER remportant la manche devant AUFFRET. Nos deux autres compères GRIVEL et NICOLAS terminent aux dernières places sans doute quelque peu déçus par leur premier contact avec le 470, ce qui ne leur a pas cependant pas enlevé leur bonne humeur.

2ème manche

Chacun a mis à profit l'intervalle entre les deux manches pour soit modifier les réglages, soit arranger ce qui n'allait pas ou bien encore les deux comme les DELHUMEAU. Après un départ apremment disputé où 4 bateaux seront disqualifiés pour départ prématuré, les DELHUMEAU terminent 2ème derrière AUFFRET qui s'affirme déjà comme le favori. Une bouffée d'oxygène pour les Fireball qui fit du bien à Mr MARTIN, membre du jury. NICOLAS et GRIVEL souffrent toujours du manque de vitesse.

DOUBLE



DELHUMEAU

- Vendredi 2 Novembre

Il fait un temps tout à fait estival et après un pantagruelique repas "olympique" nous attendons le vent qui daigne se lever vers 14h, le flemmard. Petite modification de réglage chez les DELHUMEAU qui reculent leur pied de mât

3è manche

Vent Sud Ouest force 0,5 à 1.
Après un départ sans encombre les 3 équipages de Fireball se retrouvent aux avant postes. Les DELHUMEAU virent la bouée au vent en 4ème position et grâce à une bonne tactique sous spi se hissent à la seconde place derrière les charmantes soeurs DENEUVE (420) qu'ils sont bien décidés à devancer (l'orgueil masculin n'était il pas en péril ?). Ils y réussissent grâce à une bascule de vent bien exploitée, mais par la suite doivent lutter contre le retour forcené des soeurs DENEUVE qui du fait de leur faible poids, jouissent d'une vitesse supérieure à tout le monde. Une petite erreur des soeurs dans le dernier pres permettra aux deux frères de conserver leur première place.

NICOLAS et GRIVEL après un bon début de course vont décrocher du fait de leur manque de vitesse, d'ailleurs tous les deux sont d'accord pour dire que le 470 est plus sensible aux différences de poids que le Fireball. A la mi-championnat le classement était le suivant :

- 1er AUFFRET 13,7 pts (505)
- 2ème DELHUMEAU 14,7 pts (FIREBALL)
- 3ème SETHILES 24,7 pts (420)
- 4ème LE TROQUER (505)

Tous les espoirs étaient donc permis pour le lendemain, en fait tout dépendait des conditions météorologiques.

- Samedi 3 Novembre

Le vent est au rendez vous Force 3 à 4, GRIVEL et NICOLAS espèrent qu'ils vont pouvoir s'amuser, en effet ils commençaient à trouver le temps long dans leur "bidet".

4e manche

3° à la bouée au vent, les frères DELHUMEAU se maintiennent sous spi, mais ont du mal à trouver la cadence au près. Ils réussiront tant bien que mal à terminer 5° derrière AUFFRET, FOUNTAINE et LE VAILLANT qui se réveillent avec le vent.

5e manche

Même conditions, changement d'équipier entre GRIVEL et NICOLAS, pour tenter de résoudre sur le tard leurs problèmes de vitesse et d'adaptation au bateau.

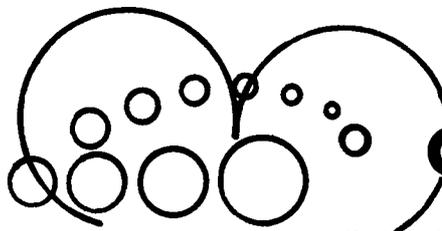
Cette fois-ci départ enfermé pour nos espoirs fireballistes ; ils réussiront après de très bons bords de spi à réintégrer le peloton de tête et à terminer 4° ; Heureusement pour eux car les Frères LE VAILLANT, bien connus en 470, n'étaient pas loin et allaient bien finir par leur ravir la 2e place au classement général.

Un Championnat intéressant, d'un niveau relativement élevé, puisque les habitués de la série LE VAILLANT et FOUNTAINE ne sont que 3° et 4°. Une très bonne organisation et un excellent accueil à terre dans les sensationnelles infrastructures de l'E.N.V. ; une expérience à renouveler car pleine d'enseignements.

Notre série n'a pas démerité, peut-être, dorénavant nous prendra-t'on plus au sérieux. Les performances de GRIVEL et NICOLAS ne reflètent pas leur valeur, une à deux sorties au préalable auraient arrangé les choses et puis ils avaient leur poids pour handicap. Les DELHUMEAU ont eu sur eux l'avantage de pouvoir s'entraîner pendant le mois d'octobre sur leur matériel personnel, cela les a certainement beaucoup aidé.

Je pense que, pour l'avenir, pour des problèmes de simplification d'organisation, le Championnat devra se faire à l'E.N.V. et sur 470. Il me paraît en effet difficile de pouvoir réunir 25 à 30 bateaux identiques dans les autres séries.

1 - AUFFRET - CHAMPY 505	N.O.S. St.Nazaire	8,7 pts
2 - DELHUMEAU - DELHUMEAU Fireball	S.R. Rochelaises	21 pts
3 - LE VAILLANT - LE VAILLANT 470	S.R. Brest	21,7 pts
4 - FOUNTAINE - CHARPAIL 505	S.R. Rochelaises	30,7 pts
5 - LETROQUER - DEVAUX 505	C.V.E.S.Q.	36 pts
6 - SETHILES - SETHILES 420	C.V.E.S.Q.	37,1 pts
7 - DUPAQUIER - DEBRAND 470	C.N. Viry Chatillon	43,7 pts
8 - DENEUVE - DENEUVE 420	A.O.N.E.S. Louviers	50 pts
9 - BABIN - LEGRAND Vaurien	U.S.E.G.	55,7 pts
10 - GUBRY - GAUVIGNY D5		58 pts
11 - DANIELS - LATOUR 420	C.V.E.S.Q.	60 pts
12 - MICHEL - ESNAULT D5	C.V.D.J.	66,7 pts
13 - REBOULET - COLIN D5		68 pts
14 - GIRARD - LETROQUER Vaurien	C.V.E.S.Q.	70 pts
15 - NICOLAS - NERON Fireball	C.V. Touraine	72 pts
16 - REINI - PELLE Vaurien	C.V.E.S.Q.	73 pts
17 - GRIVEL - GRIVEL Fireball	C.N. Bourgogne	76 pts



Certains d'entre vous vont chercher vainement un reportage sur les régates des Championnats d'Europe de cette année. Ils ne trouveront en fait qu'un article sur ce qui leur paraîtra être "les à-côtés" de la régata.

Or, analysons bien une régata, quelle qu'elle soit. Toute régata se compose de deux parties : "sur l'eau", et "à terre".

"Sur l'eau" ne varie en fait guère selon les régates. Selon la compétition on retrouvera dans chaque compte rendu le même schéma de base agrémenté de noms français ou étrangers suivant l'importance de l'événement.

Cette partie de la régata s'avère être la seule à être relaté dans les revues, journaux, magazines, bulletins (j'en ai oublié ?)

Cette tendance à la relation factuelle de la régata se trouve prodigieusement renforcée si par bonheur... ou par hasard, un français se distingue particulièrement dans le Championnat en question.

Eh bien cette année, l'équipe de Fireballs français en Suède a décidé de changer un peu l'ordre établi, et de ramener à sa juste place un des aspects les plus importants de la régata.

Pour commencer et pour éviter que l'on vienne nous réclamer des nouvelles de ce qui s'est passé sur l'eau, on n'a pas brillé, na !! Comme ça, les adeptes du cocorico n'auront aucun regret, et on peut passer à la suite.

Pour finir, nous avons décidé de vous montrer ce que peut être aussi un Championnat d'Europe, pourvu qu'on sache profiter un peu des possibilités offertes par une région, un pays.... et des équipages !"



UNE NOUVELLE AVENTURE DE LA BANDE À EDDY :

Une virée en Suède

Une co-production Patrice GAULT, Claudine GOURMELEN, J.C. BERTIN. Directrice de la production Claire BERTIN.

Judi 5/7/79 : Rendez-vous chez Edouard à 17h. Le départ est prévu à 18h. Jean Claude et Claire arrivent à 16h de peur d'être en retard...

Tiens?! Changement de programme : au lieu de partir avec le bateau d'Eddy réglé pendant la saison, il faut terminer un bateau neuf, non accastillé... 18h : Claudine arrive. Eddy travaille sur la dérive du Fireball neuf. Toujours aucune nouvelle de Patrice parti avec l'audi d'Eddy, la remorque d'Eddy, la yole d'Eddy.

19h : La nuit tombe, le fireball s'accastille peu à peu. Il commence à faire faim. Coup de téléphone : Patrice vient d'arriver à Orléans.

Minuit : On abandonne et le fireball et l'idée de partir. La soirée se termine par un repas à la pizzeria. Au retour du restau, nous trouvons Patrice qui vient d'arriver chez Eddy. La première étape sera donc Paris (départ Montrouge) où nous passons la nuit chez Eddy.

Vendredi 6/7/79

7h45 : Eddy arrive, le pain sous le bras. Petit déjeuner pittoresque autour du thé d'Eddy qui bout à gros bouillons 9h : On charge le camion, le camion rouge connu de tous, attelé de la remorque triple. Comment aménager l'intérieur pour 5 ? Un solution s'impose :

réquisionner les fauteuils baquets du magasin. Le confort des passagers l'emporte sur la crainte du matériel et Mme KOCH autorise l'embarquement des deux fauteuils. Nous lui adressons un grand merci au passage.

10h30 : Départ du magasin. Nous n'avons que 15h de retard !

10h32 : Premier arrêt. Il faut gonfler les pneus à une pression inconnue de tous et plus particulièrement d'Eddy. Enfin le grand périple commence. En route pour 1300 km ! L'équipage est composé de :

- Eddy : seul chauffeur de poids lourds patente, avec ses deux passagers à l'avant et 2 non déclarés à l'arrière... ce qui permet un certain nombre de combinaisons, depuis les passagers clandestins aux frontières et aux ferries, jusqu'à la traite des blanches, lorsque les deux filles dorment seules, enfermées, à l'arrière.

La vie s'organise en vase clos dans l'arrière sans fenêtre. Seule la porte couissante judicieusement bricolée permet au soleil de darder quelques rayons à l'intérieur, et à l'œil avide de sensations de se régaler du paysage.... de l'autoroute.

Dans un vacarme d'enfer, nous franchissons le nord de notre mère patrie, les plats pays de Belgique et de Hollande l'Allemagne, le Danemark. Trois coups frappés sur la cloison pour les clandestins de l'arrière signalent à ces derniers postes frontières, voitures de police, et autres trouble fêtes.

Nos provisions s'épuisent rapidement et la faim commence à se faire sentir. Après 1000 km non stop, Eddy a quand même un petit coup de pompe, et Patrice doit s'improviser chauffeur de poids lourds.

INCROYABLE : Seuls les douaniers suédois ont la curiosité de pousser la porte du camion : Claire et Jean Claude interrompent leur sommeil pour saluer le douanier complaisant. Ce dernier peut ainsi constater que les cartes d'identité qu'Eddy lui avait fourrées dans la main in

extremis correspondent au signallement. Hilarité générale permettant un passage sans problème.

Après 25h de route, nous arrivons à Viken, les oreilles bourdonnantes, ce qui nous fait d'autant plus apprécier le calme environnant. Le reste des français nous accueillent chaleureusement et viennent admirer la dernière "guitare" d'Eddy. Nous retrouvons là les Tourangeaux NICOLAS et NERON, les Bourguignons BORNIER & Co, les Bérichons de la Rochelle, alias le Rocker fou, BURGAUT et ses chœurs, les Bédouins CARTIER - VINCENT et leur moukère bien aimée...

Le campement s'organise. Le soir de la régata d'entraînement nous nous promenons dans les rues fleuries et em-



Le secret de nos jeunes espoirs : UNE PARFAITE DECONTRACTION

En haut : Jacques ARBUS, 2e Français au Championnat du Monde

En bas : Michel BERNARD, dit "Le Tunisien", Champion d'Italie, 6e au Championnat National.

baumées de Viken. Nous sommes frappés par la beauté des petites maisons à toits de chaume, perdues dans la verdure, l'harmonie de l'ensemble du village et le calme des autochtones.

La personnalité de chaque équipage se fait très vite sentir. BURGOUT se partage entre la cuisine et la mécanique : matelotes de pommes de terre et réparations de durite se succèdent à un rythme effréné. A ses heures perdues, leader incontestés des choeurs français capables de sortir l'équipe anglaise de sa léthargie nocturne. Dans le clan des Bourguignons, à noter l'étonnante prestation de l'équipage BORNIER-FOURCHOTTE, meilleurs sur l'eau et au concours de bière : ils sont capables de boire leur pinte plus vite que leur ombre. Et pourtant le défi venait des Anglais....

Au fil des manches et des disqualifications, NICOLAS devient de plus en plus anglophobe. Non, ce n'était pas un mirage : la tente des bédouins était bel et bien au milieu de l'oasis, les pieds dans l'eau. Après les premières pluies, ils ont du chercher refuge dans le douar le plus proche, à savoir la maison d'une Suédoise francophone. Clan par ailleurs très remarqué des Anglais puisque THORTON leur propose deux tangons pour vider leur querelle.

Dès le départ, la mise au point du bateau, et les nombreux mâtages et demâtages accaparent Eddy et Jean-Claude et Claire les regarde d'un oeil d'abord agacé, puis amusé. Eddy n'en perd d'ailleurs pas l'appétit et il partage son temps entre une étude comparative des réglages anglais pendant la journée et des réussites culinaires françaises le soir. Ce remarquable polyglotte ne se trouve jamais désarmé devant les difficultés d'une langue étrangère, même s'il doit recourir aux bélemments du mouton pour se faire comprendre du boucher.

Chaque départ est une nouvelle angoisse pour Patrice qui se demande s'il doit porter son bonnet de gros temps ou son bob de petit temps. La recherche vestimentaire n'en reste pas là dans cet équipage, puisque Claudine arbore un magnifique pantalon à bretelles fait par sa maman, qui fait l'émerveillement des concurrents.

Bref, un championnat très réussi, dont le programme permet de varier les plaisirs et où les Français furent particulièrement brillants...

VU PAR

EDOUARD

Classement	Points	1	2	3	4	5	6
1 K 12063 BAIN-ANGUS	18.7	0.0	10.0	0.0	3.0	5.7	18.0
2 K 12369 WADHAMS-DUTTON	31.0	3.0	18.0	10.0	0.0	0.0	20.0
3 K 11609 SALTER-STEWART	34.4	51.0 DQ	0.0	3.0	8.0	11.7	11.7
4 S 12124 DELANDER-HOEJMAN	40.4	13.0	11.7	16.0	5.7	10.0	0.0
5 K 11660 MC NAMARA-VIVIAN	42.4	8.0	29.0	14.0	11.7	3.0	5.7
6 K 11843 THORTON-ANDERSSO	43.7	14.0	13.0	5.7	16.0	8.0	3.0
7 K 12317 ALSOP-DAVIS	46.0	37.0 P5	3.0	8.0	13.0	14.0	8.0
8 K 11988 MORRISON-TURNER	70.4	5.7	15.0	11.7	22.0	16.0	51.0 DF
9 K 11620 MC LAREN-TURNER	77.0	16.0	14.0	17.0	15.0	51.0 DQ	15.0
10 K 12265 ESCRITT-TUSHINGH	80.0	17.0	19.0	13.0	18.0	33.0	13.0
11 Z 11968 BUCLE-GROSS	81.0	23.0	16.0	15.0	17.0	24.0	10.0
12 K 11867 BOCY-YIOMON	81.7	26.0	5.7	18.0	19.0	23.0	16.0
13 K 12309 JONES-STACEYSI	85.0	20.0	26.0	29.0	10.0	15.0	14.0
14 N 11011 TERJESEN-OESEN	86.7	11.7	20.0	19.0	14.0	25.0	22.0
15 K 12220 TURLEY-WHITEHEAD	90.0	10.0	21.0	21.0	26.0	19.0	19.0
16 D 11522 SODEMAN-ANDERSSO	118.0	18.0	8.0	30.0	33.0	34.0	29.0
16 N 10560 SKORGE-GUNDERSEN	118.0	21.0	17.0	51.0 DQ	24.0	31.0	25.0
18 S 10903 AXELSON-PAUL	120.0	34.0	25.0	20.0	21.0	20.0	51.0 DF
18 S 10899 GAFVERT-ANDERSSO	120.0	32.0	23.0	23.0	30.0	17.0	27.0
20 K 11912 BUSBY-WILKINGSO	125.0	19.0	32.0	25.0	23.0	26.0	51.0 DF
21 N 8315 WALDERHAUG-SORTE	138.0	30.0	24.0	34.0	29.0	27.0	28.0
22 S 9079 STIGBORN-WEIMENH	143.0	31.0	37.0	24.0	27.0	43.0	24.0
23 F 12104 BORNIER-FOURCHOT	147.0	25.0	35.0	31.0	37.0	22.0	34.0
23 S 10901 CARLSSON-JOHANSS	147.0	33.0	34.0	32.0	39.0	13.0	35.0
23 S 12125 HEDLUND-OREDSSON	147.0	29.0	31.0	35.0	36.0	35.0	17.0
26 F 7414 GAULT-GOURMELEN	148.0	51.0 DQ	51.0 DF	33.0	20.0	18.0	26.0
27 K 11831 BISSETT-CATTANAC	150.0	22.0	22.0	22.0	43.0	41.0	51.0 DQ
27 S 12130 CARLANDER-JONSSO	150.0	40.0	51.0 DF	16.0	35.0	36.0	23.0
29 F 12120 NICOLAS-NERON	155.0	27.0	30.0	39.0	28.0	43.0	31.0
30 F I BERTIN-KOCH	156.0	28.0	51.0 DF	27.0	51.0 DF	29.0	21.0
31 F 10611 BURGAUD-BLADOU	158.0	24.0	51.0 DF	51.0 DF	25.0	28.0	30.0
32 S 10895 DANIELSSON-STENW	163.0	45.0	27.0	28.0	34.0	42.0	32.0
33 O 10421 HALVORSEN-HIEDLE	173.0	36.0	40.0	44.0	32.0	32.0	33.0
34 G 10669 LAUBER-REEKERS	188.0	38.0	38.0	38.0	41.0	38.0	36.0
35 S 10891 EKDAHL-HULTEN	190.0	37.0	28.0	36.0	42.0	47.0	51.0 DF
36 S 9018 OLSSON-HOEJMAN	191.0	35.0	51.0 DF	40.0	40.0	39.0	37.0
37 D 10264 PINGEL-GRUNDTVIG	198.0	46.0	39.0	43.0	45.0	30.0	41.0
37 N 11414 GUDMUNDSON-SOLA	198.0	39.0	51.0 DF	37.0	31.0	40.0	51.0 DS
39 S 10387 BLOMGREN-ELMFORS	200.0	43.0	33.0	51.0 DF	38.0	46.0	40.0
40 G 10998 WILHELMS-WILHELMS	206.0	47.0	43.0	41.0	51.0 DQ	37.0	38.0
41 N 12459 LOTVEIT-SCHREINE	210.0	41.0	41.0	42.0	44.0	44.0	42.0
42 S 12023 ANDERSSON-AGREN	214.0	42.0	36.0	45.0	46.0	45.0	51.0 DQ
43 F 11699 CARTIER-VINCENT	227.0	44.0	42.0	51.0 DQ	51.0 DS	51.0 DQ	39.0
44 B 3773 DE NEGRI-INGELAE	230.0	48.0	44.0	51.0 DF	47.0	48.0	43.0

44 partants - 9 nations

Dès le départ, les anglais donnèrent le ton, ils sont là, en force et pourtant tous ne sont pas bons et il manque une bonne douzaine de "rosbif", super bons que l'on rencontrera chez eux, ou en Hollande lors du Mondial.

Un seul Suédois résiste très bien, grâce à la connaissance du plan d'eau et à une très bonne vitesse, impressionnante quelquefois, au près.

Il aurait pu gagner, s'il pompait plus dans les larges, comme savent le faire très bien les "K" et s'il n'avait commis quelques grosses fautes de marquage.

DELANDER, n'est pourtant pas très sympathique, en scrutant à la loupe les bateaux français, pour commencer à terre la régata à coups de réclamations acharnés sur des points plus ou moins obscurs de la jauge : utilisation des barbers de spi interdite ou de foc, mal placés, bandes de mat effacées etc... Les Suédois surtout lorsqu'ils sont chez eux possèdent une solidarité que l'on a du, mal à imaginer, nous français, plus individualistes. Les anglais, sont également un modèle du genre, et la bagarre chaque soir entre les pavillons de ces magister pour flotter sur le plus grand mat, reflète bien leur caractère.

Heureusement le comité de course, s'il s'est trouvé complètement dépassé sur l'eau pour l'organisation des départs a su garder la tête froide à terre.

Il y a de quoi être déconcerté quand Mr SLATER, Champion d'Europe en titre, qui gagne la 1^o manche après avoir voilé le départ avec GAULT (bien placé dans la circonstance : à la 1^o bouée -5^o) se fait disqualifier. C'est la règle du jeu, mais pas pour SLATER qui a souffert d'un manque de vitesse en début de saison en Angleterre et voit la partie bien difficile pour garder son titre, même sa vitesse retrouvée.

A terre sa plaidoirie sera que, plusieurs bateaux ont volé et seulement 2 sont disqualifiés. Il affirme que des Suédois ont volé et d'autres encore, donc, il demande l'annulation de la manche. (Au Mondial SLATER, fit mieux encore, mais c'est là, une autre histoire)

Le Comité fit preuve de dureté, mais les autres jours, plus aucun bateau ne fera de départ prématuré, malgré une bonne demi douzaine de faux départs à chaque manche. (Sauf les français CARTIER-VINCENT qui n'ont toujours pas compris ce c'est le mat du pavillon du bateau comité qui est placé à l'arrière qui détermine la ligne)

Passer à chaque fois, une bonne heure pour prendre un départ, n'est pas très plaisant et de ce fait montre l'incompétence de ce Comité pour appliquer un règlement pourtant bien simple, lorsque la règle d'exception (Pavillon rouge) est utilisée ce qui était le cas, mais non appliquée.

Le vent de 3 à 5 avec quelques rafales à 6 le dernier jour, soulevait un violent clapot parfaitement désagréable à négocier au près et qui est une des principale cause de la déconfiture française par manque de pratique, tout simplement.

Les anglais sont excellents dans ces conditions et leurs matériels "super adapté" leur donnent une avance technique indiscutable : grand voile creuse aplatie par un mat banané en permanence ; cintre obtenu par l'étarquage en fonction de la poussée des barres de flèches ; foc vrillé souvent très choqué mini spi.

Le principal enseignement de ce championnat est que l'on a tout à apprendre de la méthode et des réglages anglais, qui nous ont tournés autour d'une façon insolente ; ajoutez à cela que le parcours est long et comporte 2 triangles de large, il n'y a rien d'étonnant à ce que, régulièrement les derniers, quand ils n'abandonnent pas dégoutés, se font mettre un tour par un "K" qui vous passe comme une locomotive, ne se préoccupant pas de votre dévent.

Ayant cassé mon mat, lors de la régates d'entraînement pour avoir abusé de l'étarquage, voilà les vieux reperes qui disparaissent et utilisant une coque neuve, n'ayant jamais navigué, dès le départ avec BERTIN, nous sommes contraints à avorter ce championnat. En cherchant les réglages des anglais qui naviguent avec un mat très reculé, nous cherchons désespérément l'équilibre du bateau, par déduction au fil des bords de près. Ajoutez à cela le décollement des lèvres de puit de dérive, nous sommes contraints à l'abandon, (ou renouveler l'expérience de la Rochelle 78). Nous avons fait 150 kms pour acheter de nouvelles lèvres, car la veille, j'avais donné celles de rechanges à NICOLAS, et les Suédois sur place gardent les leurs en cas..

A coup de conversations amicales avec les anglais et la mesure minutieuse des positions d'axe de dérive, de mat, de quete, de longueur de barre de flèches d'angulation, de positionnement de

dérive, nous trouvons le réglage, la vitesse, qui le dernier jour nous permit après un départ correct de sortir SLATER contraint à virer. Ayant prolongé un peu trop le bord, pour éviter les dévents, nous passons la bouée au vent 10°, plongeant dans un large fougueux, nous passerons 5 anglais, qui furent étonnés de voir un français devant eux à la bouée d'empannage.

Alors 5°, nous perdons de nouveau des places à cause du manque de coordination dans les manoeuvres (c'est la première fois que J.C. BERTIN et moi-même, naviguons ensemble). Ainsi le nouveau Champion d'Europe BAIN, et le second, nous passeront quelques longueurs avant la ligne.

Les autres français dans ce championnat BORNIER-FOURCHOTTE, se trouvent être les meilleurs au général, cherchant à trouver un enseignement sur l'eau courageusement, finissant quelquefois l'horizon arrière pratiquement dégagé, les autres ayant abandonné : la régularité de sa participation a donc payé malgré une vitesse médiocre. Le BOURDON n'est pas le plan d'eau idéal d'entraînement pour ce type de championnat ou le courant, le clapot rendirent déterminant le choix des bords. C'est GAULT et Claudine GOURMELEN qui observèrent le mieux la ventilation, mais la coque lourde et un peu "passoire" les désavantagea beaucoup dans cette marmite.

NICOLAS-NERON ont beaucoup déçu, on attendait trop d'eux après leur début de saison, ils n'ont pas su s'adapter au rythme soutenu imposé par les anglais. Leur manque de confiance dans leur vitesse leur fut fatal, car ils passèrent leur temps à changer de voiles au fil des manches et un abus de "fair play" de leur part les dégoutèrent pour longtemps des rencontres internationales en se faisant percer leur coque, lors d'une collision, puis disqualifier par ce tiers.

BURGAUD ramait et n'avait qu'une aspiration, le bord à terre pour se taper la cloche et retrouver une blonde chevelure.

CARTIER-VINCENT, pour eux rien ne va plus, le marquage fou du belge et de l'autrichien, ne paie pas. Quant à terre le climat n'est pas à la clémence, la soeurette créant une atmosphère néfaste à la bonne concentration.... Elle se retrouvera larguée sur l'autoroute allemande. - Dur!!-

REGATES

- SKI-VOILE À ANTIBES

- "Ski-Voile 80"
- + Programme Mercredi 6 Février Accueil
 - Jeudi 7 Ski à Auron
 - 8,9,10 Régate
 - + Droits d'inscription : 200F (comprenant une soirée)
 - + Engagements à envoyer avant le 26.1.80 à : C.N. ANTIBES - PORT VAUBAN - 06600 ANTIBES
 - + Hébergement : possibilité d'être hébergé au Fort Carré : chambre et petit déjeuner à un prix modique ! Pour réservation téléphoner au 16 (93) 34.48.05

- LA BAULE, à Pâques doit rester une régates "phare" de notre série, dans un club très favorable à notre série. Dès à présent, on peut prévoir que les meilleurs équipages s'y retrouveront pour le 2e grand rassemblement de l'année.

- CHAMPIONNAT NATIONAL 1980 - Club de Voile de VITROLLES-AEROSPATIALE (Etang de Berre)

Programme Provisoire

- 19 - 20 Juillet : Jauge
- 21 au 25 juillet : Régate
- 26 - 27 juillet : Journée de réserve

Même principe que les autres années : Les engagements sont limités à 80 (dont 15 pour les étrangers). Il est nécessaire d'avoir participé à 2 régates S du calendrier dont une au moins à l'extérieur de la ligue. Dans le cas où aucune régates S n'est inscrite dans la ligue, l'équipage devra participer à 2 régates extérieures à la ligue. Les bateaux construits dans l'année pourront être inscrits sans régates S dans la mesure des places disponibles... Au cas où on atteindrait plus de 80 demandes d'engagement ayant réalisé 2 régates "S", il serait alors pris en compte une 3e épreuve "S", ceux ayant fait 2 régates "S" étant pris par ordre d'arrivée d'inscription.

- CHAMPIONNAT D'EUROPE 1980 : sera

couru à Lyme-Regis (Angleterre) du 6 au 12 septembre. Cette ville se situe à environ 2h 1/2 de voiture de Southampton ou 1h 1/2 de Plymouth. 30 lits de dortoirs seront mis à la disposition des concurrents, aux prix de 3 livres la nuit ; le camping est prévu à 3 km environ.

Matériel utilisé lors du CHAMPIONNAT D'EUROPE 1979

	Nom	Coque	Mat	Bome	Foc	G.V.	Spi
1°	BAIN	ROSWELL	Proctor	Proctor	S Torrar et	Bax	Sail
2°	WAHHAMS	RONDAR	Z	Proctor	Musto	Musto	Musto
3°	SLATER	Amateur	Proctor D	Proctor	Musto	Musto	Musto
4°	DELANDER	Amateur	Proctor D	Proctor	Alsop	Alsop	Tushingham
5°	MC NAMARA	BARKER	Proctor D	Proctor	Mc Namara	Mc Namara	Mc Namara
6°	THORTON	ROSWELL	Holt	Proctor	N° One	N° One	N° One
7°	ALSOP	TROTT	Proctor	Proctor	Alsop	Alsop	Alsop
8°	MORRISSON	BARKER	Proctor	Proctor	Morrisson	Morrisson	Morrisson
9°	MC LAREN	TROTT	Proctor	Proctor	A. Smith	A. Smith	Mountifield
10°	ESCRITT	BARKER	Proctor	Proctor	Tuschingham	Tusching.	Tuschingham

A noter : 9 anglais dans les 10 premiers, dont 5 professionnels de la plaisance et 3, ayant de sérieuses "affinités" avec leur voilier, ce qui explique une mise au point impeccable.



CHAMPIONNAT DU MONDE

Equipe de France

- F. 10733 LAVOLLEE
LAVOLLEE
- F. 11941 GAULT
PILLON
- F. 12106 ARBUS
GAILLARD
- F. 12252 DAGUET
VANIER
- F. 12448 GOURMELEN
KOCH

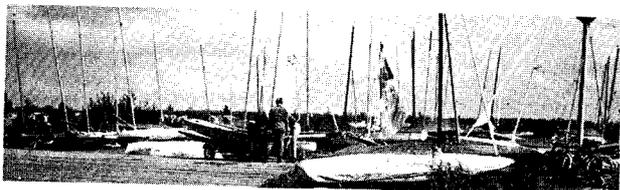
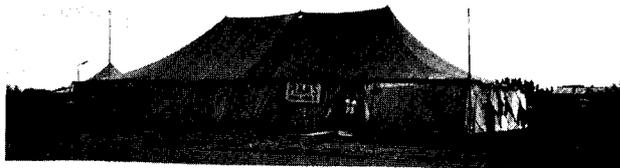
JEAN PIERRE GAILLARD

Vendredi 17 Août, sur le quai du Yacht Club de Vichy, comme certainement sur les quais des autres clubs des autres équipages, un tas impressionnant : le matériel d'un équipier.
Vendredi 17 août 1979, rendez vous sur le quai vers 16 heures. Il est 19 heures toujours rien.

Sur le quai, vendredi soir, le trac, la tuile, les pas perdus.
L'entraînement physique de ces dernières semaines remonte en mémoire ; perdu 5 kilos, 4 km de cross tous les matins, une "pêche" de championnat et vlan : plus de batterie. Sale mécanique ! Il fait maintenant nuit noire. Les mécaniciens ont du faire des heures sup pour trouver la panne. Coup de sifflet ! Voilà le bateau précédé de la diésel. Vite, en route : décompression, apaisement. Direction plein nord, Paris, la Belgique, la Hollande, Monnickendam, d'autres vous ont raconté, nous, nous l'avons fait en une nuit, à 3 conducteurs.

Samedi 18, 10 heures du matin. Matin gris, ouverture de la barrière d'accès, le chapiteau, les copains, arrêt du diésel. Ça fait loin quand même, mais nous n'avons eu aucun problème sauf un peu le sommeil.

Tiens, un grain. Nous sommes très au Nord, il est vrai ; nous n'avons dormi que par épisodes, pas rasés, pas lavés. L'aménagement de la grosse guitoune se termine, mais déjà la jauge a commencé. Petit tour de reconnaissance, montage des guitounes (tiens, un grain) et vite à la jauge. Résultat : ARBUS-GAILLARD retaillent les listons, poncent le safran, font les yeux doux à la jaugeuse et ça passe : non ! le targon trop long, identique à celui de GAULT-PILLON. DAGUET met VANIER à contribution pour jouer "les petites mains". Les bateaux sont entièrement jaugés, ainsi que les mats, bômes et voiles. Un petit serrement au coeur pour le rocker, mais ça passe. Tiens, un grain !

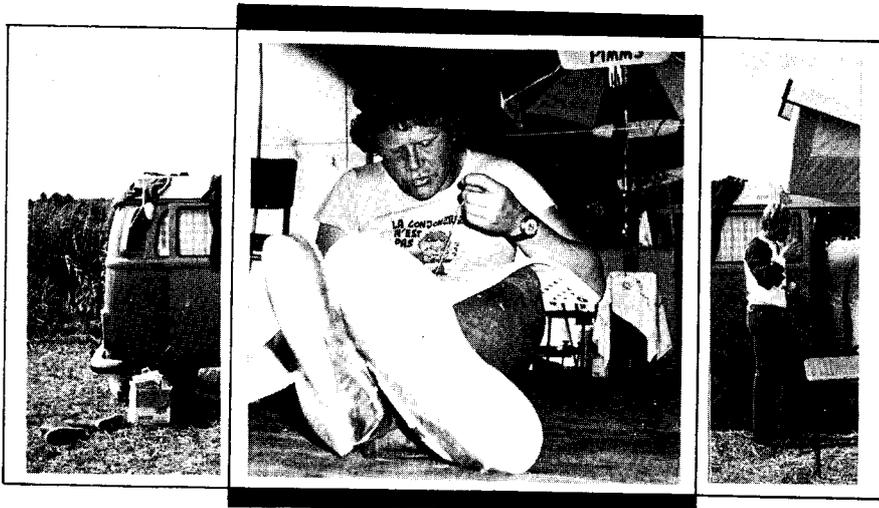
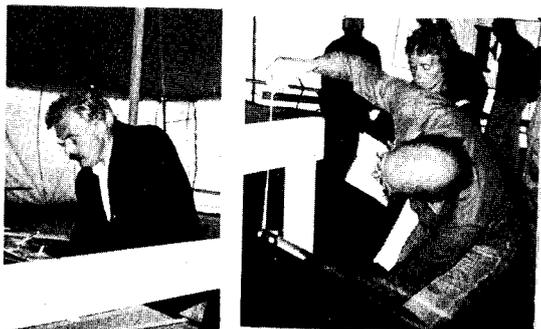


L'heure de la mousse



GOURMELEN-KOCH

Photos : J. MARTIN, J.P. GAILLARD



En gros, la petite main (VANIER) - En petit la grosse tête (DAGUET)

L'après-midi nous permet de visiter le plan d'eau, ou plutôt de rendre visite au plan d'eau. L'équipe de France sort au complet ou presque pour découvrir un chenal large, balisé, profond au milieu, et 20 cms d'eau sur les bords (de type classique quoi). La surprise est au bout il a fallu plus d'une heure pour atteindre le "grand large" ! Nous avons déjà une petite idée de la longueur des manches : mais notre sourire s'élargit en découvrant quelques bateaux hollandais. Tiens, un grain !

Dimanche 19: 1ère manche. Départ du quai à 9h, départ de la première manche à 13h. Vent force 2/3, brume matinale, et un spectacle féérique. En effet, nous sommes dimanche et en Hollande, un dimanche du mois d'août, tous les clubs organisent des régates. Nous avons une longue attente pour le départ, mais elle était largement agrémentée d'un passage de bouée de dizaines de booters surgissant toutes voiles dehors de la brume puis un long défilé de bateaux modernes portant vent arrière l'intégralité de leur garde robe de voiles d'avant : superbe ! sublime!

La manche se court par vent force 2/3. John TILLET, G. ROGERS sont 1er, et il est très difficile de faire sa place. Les équipages sont vraiment très "affûtés" GAULT-PILLON sauvent leur place de 10e.

Lundi 20: 2e manche. Vent force 1 à 3 faiblissant. 5 faux départs, dérouté des Français, tir groupé en baisse, les LAVOLLEE réclament du réconfort ! Seuls DAGOUNET et VANUCHE (DAGUET-VANIER) progressent de 40e à 38e, GAULT-PILLON sont 29e.

Mardi 21 : 3e manche. Départ force 6, DAGUET-VANIER cassent leur pied de mat (deuxième de la saison), ARBUS-GAILLARD dessallent avant le départ, le clapot est démentiel, PILLON (équipier de GAULT) "s'écroule" littéralement. GAULT-PILLON : 16e.

Une journée qui se termine tôt (14h) puis visite de Volendam. GOURMELEN, KOCH cherchent les réglages (31e à cette manche). En effet il s'agit pour l'ensemble de l'équipe d'utiliser le championnat du Monde pour tester le matériel et faire de la recherche comparative. Le niveau est tel que les différences de vitesses sont minimes et il faut bien le très long parcours de chaque manche pour faire des différences.

Mercredi 22 : 4e manche. vent force 3 à 5, des grains (encore!). GOURMELEN-KOCH n'ont malheureusement pas les réussites normales en égard à leurs efforts de recherche. Kim SLATER qui a terminé 1e à la manche précédente à moins de "chance" cette fois-ci et termine 31e ! Tiens un grain ! DAGUET-VANIER ont changé de mat, reprennent courage et avancent vite, les frères LAVOLLEE marchent très fort et passent la première bouée 17e. ARBUS-GAILLARD gardent leur moyenne (30e), GAULT-PILLON sont toujours en tête des Français (24e)

Jeudi 23 : 5e manche. Vent force 1 à 3. 2 faux départs. ARBUS-GAILLARD marchent fort (22e) mais cela n'est pas leur dernier mot. DAGUET-VANIER sont en mesure, et arrivent à se placer 5e durant la régata pour terminer 14e. Les frères LAVOLLEE n'ont pas trouvé de réconfort, hésitent un moment, puis plient les "gables" pour aller faire le championnat national. Kim SLATER fait son numéro de "tapis vert" en déposant une réclamation pour péniche. GOURMELEN-KOCH réfléchissent (40e). Tiens, un grain !

Vendredi 24 : 6e manche. Départ dans le froid, j'ai même eu peur de la neige ! très très froid, en plein mois d'août et... plusieurs grains. Vent médium. ARBUS-GAILLARD finissent en beauté (19e) suivis de DAGUET-VANIER (20e) et GAULT-PILLON (23e). Ces trois équipages finiront le Championnat du Monde. En effet, GOURMELEN-KOCH décident de rentrer, dommage de ne pas continuer un effort et surtout de tenir rigueur aux autres de leur réussite.

Samedi 25 : 7e manche. Etonnant ce temps hollandais : un vrai mois d'août de championnat, soleil, air léger, température très agréable, pas un poil de vent. Puis d'un seul coup : un grain (encore!) des grelons minuscules, puis du soleil, mais plus de vent. Bref, annulation de la manche, et vite vite, rentrer pour faire un bout de Hollande, la Belgique, et presque toute la France pour louper la 1ère manche du Championnat national, et retrouver DELHUMEAU qui aurait certainement tenu la dragée haute à quelques étrangers, si on avait bien voulu se pousser un peu, et lui faire une place.

Conclusion : C'était mon premier championnat du monde, l'équipe a montré que nous avions de bonnes coques, (aussi bien de chantier que d'amateur DAGUET-VANIER), du matériel à la hauteur et que nous sommes tout de suite après les "professionnels". L'organisation sur l'eau et à terre était très agréable, le temps bizarre, le pays plat, et GAULT-PILLON les meilleurs !



Les Frères LAVOLLEE

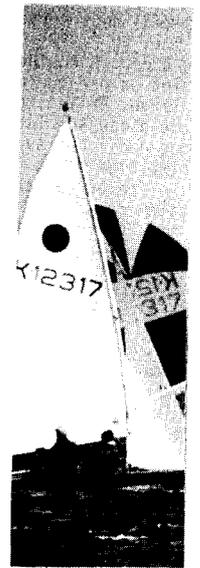
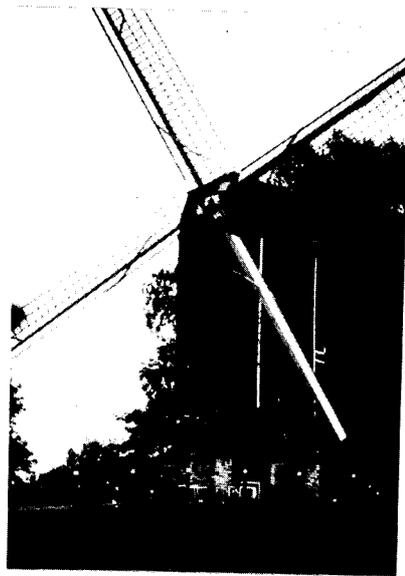


PILLON ET GAULT



GAILLARD-ARBUS

1 K	12218	Chrisp READWILSON	33,1
2 K	11660	Paul MC NAMARA	36
3 K	11174	Frank DAVIES	44,7
4 KA	10971	Chr. John TILLET	51
5 K	12063	David BAIN	61
6 K	11843	Heil THORNTON	62,7
7 IR	12264	Adrien KENNET BEL	63,7
8 K	12317	Jon ALSOP	65
9 K	11912	Ian GRAY	65,7
10 K	11609	Kim SLATER	67
11 SA	11451	J.J. PROVOYEUR	76,7
12 K	10553	Nick READWILSON	82,7
13 S	12124	Anders DELANDER	89
14 Z	12150	Peter MUNZ	96,7
15 K	12369	Martin WADHAMS	97,7
16 IR	11626	Brian CREIG	102,7
17 Z	11967	Georges WAGNER	110
18 Z	12151	Peter KEHRER	119
19 US	9000	C. GILBERT	121
20 SA	12030	C. KITCHEN	129
21 F	11940	GAULT	131
22 Z	11559	Hans JOLLER	134
23 KC	11796	Wendy MC. BRIDE	137
24 D	11522	Henrik SODEMAN	146
25 N	11010	Helge HOVLAND	147
26 KA	11794	G. SMITH	149
27 US	11977	Mowie MARION	156
28 S	10899	Anders GAFVERT	162
29 F	12106	Jacques ARBUS	163
30 F	12252	Alain DAGUET	170
31 Z	11957	Adam BERNARD	175
32 J	10160	S. MENJO	180
33 F	12448	GOURMELEN - KOCH	185
34 D	11525	Hennig JENSEN	187
35 KC	11153	Bob BRITTON	188
36 N	11825	Jon STORLI	195
37 SA	8716	H. FAGEN	195
38 S	10901	Peter CARLSONN	195
39 B	10011	Eric DELAVA	202
40 MA	11059	Thierry HERNADEZ	207
41 M	11011	Jens Chr TERJESSEN	210
42 IR	11625	Stuart KINNAER	211
43 S	12130	Jan CARLANDER	215
44 I	9220	AngeLo PEVARADA	228
45 TA	9205	Kui LIM	229
46 SA	11648	G de Vlieg	234
47 H	12402	Ronald DOMINICUS	241
48 IR	11178	David DICKSON	245
49 F	10733	Philippe LAVOLLEE	253
50 H	12282	Ad VERWERS	264
51 J	10160	K. SASAKI	269
52 B	10012	Bernard D'HONDT	272
53 G	11443	Uwe HEINECKE	274
54 G	10998	Mark WILHELMS	277
55 Z	115	Urs HUNKELER	278
56 B	9047	Ferdinand JANSSENS	279
57 G	11803	Thomas KUBLER	280
58 KP	11233	Greg FORGAN SMITH	283
59 H	12310	Eugène BLOCMEN	288
60 I	9229	Franco CAFFARENA	293
61 MA	12017	Eric DAGNELIES	303
62 M	12374	Cor V LEEUWEN	306
63 I	11436	Paolo CAFFARENA	314
64 M	9892	Anton V. BECK	319
65 KA	12464	G. VICK	323
66 M	7293	Marco V de VALK	344



Les DELHUMEAU auraient bien aimé participer . Faudrait-il adopter, comme les Anglais, un mode de sélection plus opportuniste, au nom de l'efficacité ?



"Les Booters"

LA PREPARATION A UNE SAISON

Eric LEDOS

Entraîneur équipe Fireball
de la ligue Alpes-Provence

Le calendrier des régates pour la saison 1980 est pratiquement connu pour toutes les séries. Au regard de celui-ci et en fonction de ses aspirations, chaque équipage va établir son planning propre et se fixer son objectif de compétition pour l'année (championnat de ligue, championnat de France, compétition internationale...)

En vue d'être le mieux préparé pour cet objectif, il va falloir mettre en place un ensemble d'entraînements afin de résoudre les points faibles constatés la saison passée.

Le but de cet article est de répertorier les différentes préparations que doit suivre un équipage qui veut progresser, en insistant plus particulièrement sur l'entraînement sur l'eau

I Etude bibliographique

La lecture d'ouvrages et de documents sur la pratique de la voile peut aider à mettre au clair certains points faibles (météo, technique...) et apporter des solutions aux problèmes rencontrés par les équipages dans leur pratique (accastillage, réglages...)

Précisons que ces lectures doivent être abordées de façon critique : il n'y a pas deux équipages qui fonctionnent de la même manière. Ne pas oublier l'étude du règlement.

II Préparation physique

a) préparation générale : essentiellement à base de footing pour améliorer l'endurance de l'équipage; également les assouplissements.

b) préparation spécifique

- à terre : musculation où l'on fera travailler principalement les groupes de muscles qui fatiguent les plus vite lors des entraînements et des compétitions.

seront par exemple à placer à un endroit où le barreur comme l'équipier sera capable d'atteindre.

IV La préparation sur l'eau

Elle doit tenir compte de tout ce qu'un équipage rencontrera en situation de compétition.

a) la conduite du bateau : elle doit être envisagée par tous les types de temps possibles. Lorsque cette conduite est acquise dans les conditions normales on la travaillera dans des situations particulières

- de fatigue
- de décentration par rapport aux repères normaux (fermer les yeux, debout dans le bateau etc...)

b) les réglages : il est important de contrôler les paramètres que l'on fait varier : leur nombre ne doit pas être trop important, chaque essai doit être l'objet d'un double contrôle.

- observation des effets : visuelle ou mieux par l'intermédiaire de photos.
- comparaison avec les anciens réglages du point de vue de la vitesse. Il est important pour cela d'effectuer les essais par rapport à un bateau témoin pour se faire une idée la plus objective possible.

c) Travail des manoeuvres : Il doit se faire en plusieurs temps :

- décomposé ce qui permet d'établir l'ensemble des actions de chaque coéquipier.
- par rapport aux bouées : exécuter les manoeuvres dans des conditions idéales de régate (seuls à la bouée)
- par rapport aux autres : choix à faire en fonction de la tactique. Comparaison de l'efficacité de la technique. Le moyen le plus objectif d'observation est le magnétoscope.

d) Travail de la tactique : c'est un travail souvent négligé. On peut l'envisager sous trois angles :

- par rapport aux règles
- par rapport à la météo (courants, variation de vent...)

g) essais du matériel : toute innovation ou réparation effectuée sur le bateau doit être essayée pour son efficacité et sa solidité.

V Comment contrôler son travail

Pour tout travail il doit y avoir une analyse des résultats qui serviront de point de départ pour une nouvelle progression. Il est usuel de conseiller la tenue d'un cahier d'entraînement dans lequel figureront toutes les observations importantes à l'issue des séances. Il savère utile à plusieurs niveaux :

- note sur les plans d'eau fréquentés (courants, vents...)
- problèmes rencontrés lors des séances (tactique, manoeuvres...)
- améliorations matérielle à faire
- résultats de recherches effectuées (réglages...) ETC...

Avant d'entamer une préparation, il faut s'assurer qu'il y aura des moyens appropriés pour l'observer et la critiquer.

Cela pourra être :

- le coéquipier
- le bateau témoin
- un entraîneur



VI Comment programmer l'entraînement

a) planning il faut envisager un planning qui permette à l'équipier de ne plus avoir à se préoccuper de problèmes de marche du bateau (réglages, manoeuvres etc...) pendant les régates importantes.

b) les entraînements : Pour chacune des sorties, il faut se donner un travail. Si on va sur l'eau sans but précis, le temps d'entraînement ne sera pas exploité au maximum. Pour cela, il est souvent préférable de naviguer avec des équipages ayant les mêmes objectifs d'entraînement pour pouvoir comparer les résultats. Chaque équipage pouvant proposer des exercices allant dans le sens de l'objectif.

c) les régates d'entraînement : la participation à une régate n'implique pas vraiment que le but premier soit une bonne place. Il est bon de faire des régates en les considérant comme lieu privilégiée d'entraînement pour effectuer des essais (réglages, tactique etc.)

VII Conclusion

Certains problèmes concernant plus ou moins directement la préparation à une saison ne sont pas traités ici. Le but de cet article n'était pas de proposer des entraînements types ou des planning d'entraînement, mais de faire apparaître les points dont l'équipage doit tenir compte avant d'envisager sa préparation.

Le footing Lent permet d'avoir un coeur endurant...



L'aviron permet de muscler le dos...



Le canoë fait travailler des muscles transversaux de la colonne vertébrale



- sur l'eau : voir plus loin.

III Préparation du bateau

Revoir tous les problèmes matériels (grèements, coque, accastillage...) en fonction de l'évolution propre de sa série - et des autres - d'une part et d'autre part en fonction des problèmes spécifiques que l'équipage aura rencontrés.

En ce qui concerne l'accastillage, il ne faut pas oublier de tenir compte de la relation très étroite qui existe entre son emplacement et le mode de fonctionnement de l'équipage. Certaines pièces

- par rapport aux autres (marquage, contrôle...)

e) Travail spécifique du départ :

- maniabilité du bateau (marche arrière, dérape...)
- départ par rapport au top
- départ par rapport aux autres
- choix de l'endroit de départ etc..

f) Préparation physique spécifique :

- travail de quantité
- reculer les limites de la fatigue
- s'adapter à toutes les situations vues précédemment dans un état fatigué.

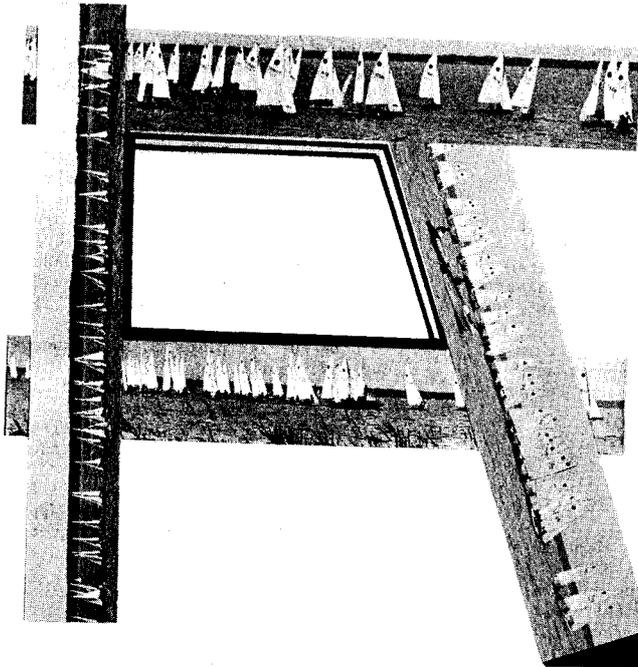
NE LAISSEZ PAS VOTRE ASSOCIATION DERIVER

..... DONNEZ-LUI LES MOYENS D'AGIR

COTISEZ

1006 à I.F.F. chèque bancaire ou CCP 5629-35 à Paris





égates

* SAISON 1979 à CHATRES SUR CHER

L'année 1979 a vu l'U.S.C.C. récupérer son plan d'eau enfin dégagé des bancs de sable (enfin presque : n'est ce pas NICOLAS en ce qui concerne la régates de septembre).

Voici les résultats des 2 régates de Fireballs disputées respectivement le 23 mai et le 30 septembre.

23 mai - 10 partants - 3 Clubs

1	RAMEZI-RAMEZI	S.N. Berry
2	BRUN-JIAUME	C.V. Centre
3	RAMEZI-GILBERT	S.N. Berry
4	DOUCHY-DOUCHY	S.N. Berry
5	LAMOQUE-LAMOQUE	S.N. Berry
6	JEANBRUN-VACHER	U.S.C.C.
7	PERDON-PERDON	C.V. Centre
8	TURPIN-TURPIN	U.S.C.C.
9	HERAULT-DEVAUX	S.N. Berry
10	BARBADO-TURPIN	U.S.C.C.

30 Septembre - 10 partants - 4 clubs

1	NICOLAS-NERON	C.V. Tours
2	DOUCHY-DOUCHY	S.N. Berry
3	THIBEAUDAU-CIRE	C.V.C. Eguzon
4	RAMEZI-RAMEZI	S.N. Berry
5	VACHER-JEANBRUN	U.S.C.C.
6	BRUN-TURPIN	U.S.C.C.
7	LANGLOIS-MASSON	C.V.C. Eguzon
8	HERAULT-DEVAUX	S.N. Berry
9	MASSAULT-TURPIN	U.S.C.C.
10	VIUX-NIVET	C.V.C. Eguzon

D'autre part, le moule réalisé par J.L. DORIOU et F. JEANBRUN est opérationnel. Un premier bateau sera terminé cet hiver, un deuxième sera mis en chantier aussitôt. Pour tout renseignement s'adresser à :

F. JEANBRUN La Prée BRINAY
18120 LURY/ARNON

Régates 1980 : 4 mai à MAREUIL (18)
22 juin à Châtres
28 septembre à Châtres

* C.N. FADES BESSERVE (Ligue Auvergne) :

23 Septembre - Coupe des Volcans

6 partants représentant 3 clubs

Temps frais - Force 2 établi - Comme toujours, la flotte du CNFB était là. Dommage, beaucoup d'auvergnats sont restés dans leurs chaumières.

1	BRUN-AVRILLON	CNFB
2	ROBERT-ROBERT	CNFB
3	BUISSON-BUISSON	CNFB
4	TCHERNOU	SCYM
5	FLAGELLE-FLAGELLE	CNFB
6	BROTHIER	Y.C. Vichy

* C.N. "LES BOULDIQURES" La Salvetat/Agout (Ligue Midi Pyrénées)

15 Juillet 1979 - Toutes séries

(7 bateaux départ : 5 Fireball - 1 505 - et 1 470)

Régate organisée sur la portion LANGUEDOC-ROUSSILLON du plan d'eau de la Raviège, à l'instigation du Fireballiste local RIBOT ; qu'AUBERT nous excuse de piétiner ses plantes-bandes.

Les Toulousains sont venus à 4 bateaux épauler leur camarade. Ce dernier fait la loi chez lui.

Deux manches par vent médium soufflant en rafale. Très bonne organisation et excellent accueil. Le site est enchanteur. On remettra ça en juillet 1980 avec nos voisins de Languedoc-Roussillon si possible.

Résultats en temps moyen compensé

1	RIBOT	5	BOUSQUET
2	BERNEYRON	6	PINEDA
3	(505)	7	BACLE
4	(470)		

* MARTIGUES (Ligue Alpes-Provence)

30 septembre 1979

1	FINET-GRAS	C.V. Vitrolles
2	AUBERT-CAMPILLO	Grande Motte
3	BUZARE-SOTTEAU	C.N. Bourgogne
4	BAIGUE et Mme	C.V. Vitrolles
5	VERNHESES-BLANCHARD	C.V. Vitrolles
6	DILASSER-RAMONDA	C.V. Vitrolles
7	FLAMMANG-EPAULE	C.V. Vitrolles

Y.C.P.R. MARSEILLE (Ligue Alpes-Provence)

21 Octobre 1979

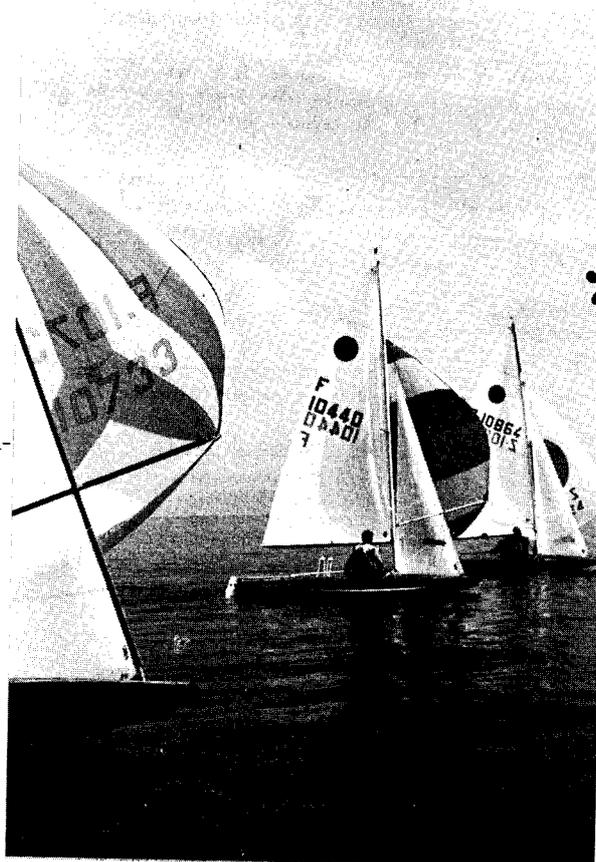
1	SOTTEAU-SOTTEAU	C.V. Marseille
2	FINET-GRAS	C.V. Vitrolles
3	BAIGUE-OLIVIERI	C.V. Vitrolles
4	RENAUD- X	C.V. Vitrolles

ENTRESSEN (Ligue Alpes-Provence)

18 Novembre 1979

Régate d'inauguration du club, en espérant que ces 3 Fireballs feront des petits.

1	SOTTEAU-SOTTEAU
2	BUZARE-DILASSER
3	BAIGUE-MOLINES



* C.N. Binic (Ligue Haute-Bretagne): L N°

12 Septembre

1	LE GOFF - LE GOGG	APA Binic
2	LUCAS - LUNVEN	S.R. Brest
3	LE MEN - LE MEN	Y.C.V.A.

* C.V. CHATEAUROUX-EGUZON (Ligue du Centre)
21 Octobre 16 partants représentant 7 clubs

Pas de grands vents pour cette dernière régata au C.V.C.E. - Des petits airs dans lesquels RAMEZI-DOUCHY ont pu confirmer leur super-vitesse. Une bonne ambiance et des nouveaux venus qu'ils nous faut saluer avec enthousiasme : MM JIAULE (transfuge de la 4.45), LANGLOIS (transfuge de la Yole OK), MASSON, SALVASE et TURLAYS. Bravo, vive les transfuges et à l'année prochaine si vous le voulez bien.

- | | |
|----------------------|---------------------------|
| 1 RAMEZY-DOUCHY | (S.N. Berry) |
| 2 GAULT-JIAULE | (C.V. Centre) |
| 3 RAMEZY-BRUN | (S.N. Berry) |
| 4 NICOLAS-JAMONEAU | (C.V. Tours) |
| 5 ROBERT-BROTHIER | (C.N. Fades Besserve) |
| 6 BRUN-DEBRAY | (C.V. Centre) |
| 7 THIBAudeau-GROS | (C.V. Chateauroux-Eguzon) |
| 8 BUISSON-BUISSON | (C.N. Fades Besserve) |
| 9 LANGLOIS-MASSON | (C.V. Chateauroux-Eguzon) |
| 10 CIRET-CIRET | (C.V. Chateauroux-Eguzon) |
| 10 BEAULIEU-BEAULIEU | (C.V. Centre) |
| 12 VIOUX-NIVET | (C.V. Chateauroux-Eguzon) |
| 13 SALVASE-TURLAYS | (S.A.S. Tours) |
| 14 JEANBRUN-VACHER | (U.S. Chatres/Cher) |
| 14 DORIOL-BARBADO | (U.S. Chatres/Cher) |
| 16 BARONET-BARONET | (C.V. Chateauroux-Eguzon) |

RETRO : LA NEUVEVILLE (3 Nations)

- Tangon en guise de poteaux de tente :
"vivement ce soir qu'on se couche"
- Le petit RIGAUT (Aloys), 16 mois
vachement plus photogénique que papa.



- Statue d'allegorie au Yachting léger.

* 3 NATIONS : LA NEUVEVILLE (SUISSE)

23/24 JUIN 1979

Les Suisses l'emportent ! la 1ère place, comme le Trophée : Bravo au trio vainqueur ADAM-KEHRER-JOLLER, 3 premiers Suisses dont le total bat les 3 premiers Français LAVOLLEE-ROCHER-GAULT. Et à 1980, à Constance (Allemagne). Une manche le samedi (force 1); ceux qui sont partis le dimanche midi, ne croyant plus à la bise, ont eu tort : 2 manches l'après midi (force 2 à 3 !). La bagarre fut chaude : les places des 2 premiers sont respectivement : 4e, 8e, 6e, et 7e, 5e, 10e !!

Grâce à sa brillante 2e place, LAVOLLEE gratte sur le fil SOTTEAU pour la 4e et dernière place pour les Mondiaux !

- 1 ADAM-EGGENBERGER (Z)
- 2 LAVOLLEE-LAVOLLE
- 3 KEHRER-STUTZ (Z)
- 4 JOLLER-HAFKA (Z)
- 5 PREUSS et madame (Z)
- 6 ROCHER-RIVIERE (vainqueurs de la 2ème manche)

- 9 GAULT-PILLON
- 15 BORNIER-FOURCHOTTE
- 16 MAZURE-COCOTTE
- 18 GAULT-BERLEMONT
- 22 GOURMELEN-KOCHTIQUE
- 23 BUZARE-PLANTEFOL
- 30 GREGORIS-GREGORIS
- 32 GRIVEL-GRIVEL
- 34 VIGIER- X
- 36 BASSET-JUNCA
- 40 CORDELLE-Miss GERY
- 42 THIEULLEN- Y
- 43 GREGORIS-GREGORIS bis (F 10105)
- 44 RIGAUT-LAUVERJAT
- 46 AUBERT- Z
- 48 CARTIER-VINCENT
- 56 BRUN- W
- 58 BRUNET et Madame
- 59 DAGUET-COLUCHE
- 63 SENERE-SENERE
- 66 DUJARDIN-DUJARDIN

66 classés, dont 23 Français, ce qui est remarquable !





TOURS (ligue Centre) : 7 Octobre

Vingt-sept équipages se sont rendus à Tours le Dimanche 7 octobre pour participer à la régates organisée par NICOLAS au Club de Voile de la Ville.

Ce qu'il faut dire d'abord, c'est que pour cette régates, tout le monde ne pouvait qu'être en forme tellement l'accueil avait été chaleureux.

Le matin sur le parking, chacun a pu déguster son café gracieusement offert par les organisateurs.

La veille chez NICOLAS, lors de la petite fête organisée dans sa cave troglodytique, une montagne de pop-corn et des kilomètres d'andouillettes et de merguez préparèrent les participants à l'effort surhumain que réclame une compétition étalée sur toute une journée.

Après un sommeil réparateur bercé par les craquements et les lueurs diffuses d'un feu de cheminée, tout le monde se retrouva sur le plan d'eau où était mouillé un parcours d'une certaine originalité pour les uns, d'une originalité certaine pour les autres (les avis étant partagés).

Mais hélas ! le vent n'était pas au rendez-vous. Il oscilla toute la journée entre 0,5 et 1,5, cependant vu l'agrément du parcours, l'ambiance était bonne et le bruit des éléments déchainés était moins dangereusement remplacé par les hurlements de J.P. RIGAUT à qui disait-il, quelqu'un avait fait quelque chose qu'il ne fallait pas lui faire.

Or donc, les deux manches du matin se coururent par vent de Sud Ouest force 0,5 à 0,95.

NICOLAS et GOURMELEN remportèrent ces deux manches après une lutte serrée avec LAMIC-MAZURIER du C.V.B.M.A.F.A.V.A.L. hélas peu habitués à se trouver en de telle position. Ils finirent quand même deuxième devant GAULT-MALBOT à la 1ère manche et CORDELLE-GERY à la 2ème.

Après une petite pose sur les gazons du club, les deux manches de l'après-midi se coururent avec le même éclatant soleil que le matin et avec un vent d'Est de force 0,75 à 1,05.

La 1ère manche vit la victoire de SELLIER-SELLIER du S.C.Y. Michelin devant RAMEZI-DOUCHY (S.N.B.) et de GUAUME-MASSAL (C.V.C.).

Enfin la 4ème manche de la journée fut remportée par LAMIC-MAZURIER suivi de NICOLAS-GOURMELEN et BIHOREAU-BER-GUIGNON.

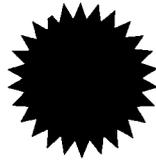
RESUME : Une journée très agréable même si le vent a manqué et une veille de régates où toutes les personnes présentes ont pu goûter à l'hospitalité et à l'accueil incomparables de la famille NICOLAS

MORALE : Il est strictement interdit de pratiquer le "rocking" improprement appelé pompage (voir annexe 2 des règles de course I.Y.R.U.) lorsqu'on est devant

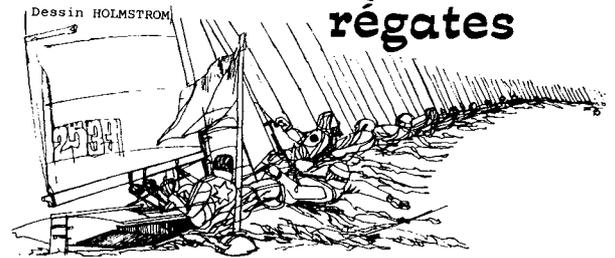
CONCLUSION : Régates à ne pas manquer l'année prochaine.

RESULTATS FINALS :

1	NICOLAS-GOURMELEN	CVT
2	LAMIC-MAZURIER	CVBM
3	GAULT-MALBOT	CVC
4	RAMEZI-DOUCHY	SNB
5	BIHOREAU-BERGUIGNON	CDS
6	CORDELLE-GERY	GSL
7	GUAUME-MASSAL	CVC
8	SELLIER-SELLIER	SCY Michelin
9	DAGUET-THIEULLEN	CVBM
10	PELLETIER-PELLETIER	CNB
11	RIGAUT-LAUVERJAT	CNVS
12	BERTIN-RIOU	ESA
13	RAMEZI-RAMEZI	SNB
14	VISBECQ-VISBECQ	CNND
15	THIBEAUDAU-GROS	CVCE
16	RICHARD-SPIETH	AFAVAL
17	FOURRIER-FOURRIER	NDC



Dessin HOLMSTROM



18	BRUN-DEBRAY	CUC
19	CIRET-CIRET	CVCE
20	SEDNAOUIR-BATHELIER	CVBM
21	VILOUX-NIVET	CVCE
22	LANGLOIS-CIVET	CVCE
23	GRUAU-GRUAU	CVT
24	DOUCHY-DOUCHY	SNB
25	GAUGUET-ROUZE	Dauphins
26	LAMBERT-MAUFROID	AFAVAL
27	JAMONEAU-PHILIPPE	CVT



CN MEDECINE BIRAN SUR OISE (Ligue Picardie)

Critérium par équipe

Sur les plans d'eau de notre région où il est difficile de planter un vrai triangle les régates perdent quelquefois un peu d'intérêt car les bateaux partis en tête sont souvent les premiers compte tenu du peu de choix d'option pour les bords à tirer.

La régates par équipe peut redonner de l'intérêt à chaque manche et permet également en la pratiquant avec bon esprit de mieux connaître et de mieux utiliser les règles de course.

Quatre équipes se sont inscrites cette année ; les jaunes (10445 et 11021) les verts (91 et 9199) les rouges (2428 et X) les bleus (8146 et 3558). Le nombre d'équipe n'étant pas suffisant pour faire des rencontres sous forme de tournoi jusqu'à une finale il fut décidé de réaliser 4 rencontres de 3 équipes entre elles, la quatrième restant à tour de rôle sur la berge et une cinquième manche regroupant toutes les équipes.

Le déroulement des régates montra que la régularité était payante et non pas toujours la première place car l'équipe rouge la seule ayant gagné 2 manchesters presque toujours dernier. L'équipe gagnante, au contraire plaça toujours ses bateaux aux 2e et 3e place et ne remporta qu'une seule manche.

Malgré quelques "haussements de voix" entre les bateaux se contrôlant il n'y eut pas de réclamation car chacun respecta les règles de course.

- 1° Les bleus 8146 et 3558
- 2° Les jaunes 10445 et 11021
- 3° Les verts 91 et 9199
- 4° Les rouges 2428 et X

Nous vous attendons encore plus nombreux l'année prochaine dans les nouvelles installations de Boran.

J. DHEILLY



Préparation du départ, les équipes cherchent déjà à se contrôler.



Remontée vent arrière, tous les bateaux peuvent encore gagner (Photos J. DHEILLY)

DE LA DEDERIU A LA DERIU A DEDE

Après avoir fabriqué et essayé une bonne douzaine de dérives différentes et essayé bien sur plus d'échecs que de triomphes, essayons de faire le point sur nos fantaisies laborieuses (pardon! sur nos "recherches en hydrodynamique section dérivologie"...)

Bien entendu il faut préalablement s'imprégner des articles précédents N° 29 et 31 dont l'immense succès est encore dans toutes les mémoires et que vous trouverez pour une bouchée de plastique chez l'ami Brothier si vous ne les savez pas par coeur !...

Nous avions conclu, avec notre sagacité coutumière, que ce fichu bout de bois est d'une importance capitale : d'abord pour redresser votre fireball dessalé ensuite pour tenter de remonter dans le vent, grâce à son mystérieux pouvoir de transformation en direction des forces en présence et enfin que nous la négligions trop.

Après moult essais de modèles : raides, souples, semi, épais, minces, entrelardés, biconvexes, dégressifs, inversés, variables, orientables, gonflables (j'en passe et des pires) nous sommes arrivés à la dérive puis à la dérivadédé.

Nous avons d'abord cherché à augmenter la portance afin de gagner au vent, deux possibilités se présentent : en premier augmenter l'épaisseur moyenne du profil (jusqu'à la jauge) en laissant la cote maxi jusqu'à la base ce qui donne un engin raide, porteur, mais une traînée importante et un large médiocre en second, augmenter l'angle d'attaque en calant l'arrière dans le puit et en amincissant l'avant (dite orientable) avec une épaisseur dégressive ou non.

Cette dernière formule semble donner actuellement des résultats médiocres dans le clapot et par petit temps, par suite probablement des ruptures d'écoulement engendrés par les ballotements, par contre le cap est amélioré au détriment de la vitesse.

Nous avons donc exploré l'option inverse privilégiant la traînée d'où la dérive orientable à l'envers. Nos premiers modèles étaient maxi entièrement affinés à l'arrière ce modèle nous a appris que le bas arrière se cale bien à la base du puit au vent mais vrille et se cale sous le vent en haut de celui-ci : bonne vitesse chute de cap, bonne tenue latérale dans le vent mais la perte était très importante. Une bonne amélioration a été obtenue en conservant tout le haut de la tête parallèle au puit, la partie amincie ne démarrant qu'à partir du milieu de la hauteur de ce puit ; la dérive est ainsi maintenue dans l'axe du bateau et ne dérive que sous effort en ployant le bois : nette amélioration du cap mais vitesse moyenne malgré de bonnes accélérations dans les claques.

Le défaut principal expliqué par Bernard ANCEL, c'est que la portance escamotée est transférée sur la coque qui est normalement en travers de 4° (nous raisonnons sur une valeur moyenne de dérive de 4° le vent étant constant et stable et l'eau plate), le coup de frein est important et inévitable : bilan négatif.

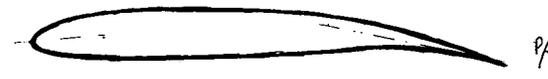
L'idéal est donc de lancer la coque avec un angle de dérive zéro pour limiter la traînée de coque qui navigue alors dans ses lignes et dans son axe, et de faire supporter tout l'effort de portance par la seule dérive.

C'est impossible avec une dérive calée, coque zéro = dérive zéro = portance zéro. Avec une orientable, l'idée a déjà reçu un bon accueil mais les ruptures d'écoulement ont déçu les concepteurs.

C'est ici que nos recherches de la SRDDLCSACR (Société des recherches dérivantes de la célèbre soufflerie

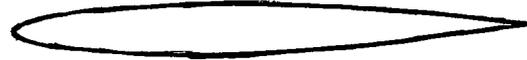
asthénique de CHOISY LE ROI) nous ont confronté avec le ISA 962 celui ci est presque symétrique avec l'arrière un peu dévié.

Le tableau de ses performances (comparé ici avec un 7,5 habituel) nous montre des coefficients de portance identiques et de traînée un peu améliorés mais séparés par quatre degrés d'incidence



ISA 962

par JUNCA, le père



0007,5

Si nous avons à reproduire ce profil le bateau à incidence zéro, donc dans l'axe, a une dérive aussi porteuse (et traînante) que le fireball classique en travers de 4° configuration normale.

Deux problèmes à résoudre :

- 1) traduire en pratique un profil à arrière dévié avec un dispositif automatique fonctionnant sur les deux bords permettant toutes les manoeuvres habituelles, respectant la jauge (et son esprit) simple, économique et efficace.
- 2) Découvrir le moyen de mettre la coque en incidence nulle.

Le premier point est résolu par un dispositif d'amincissement du bois dérivé de la dérive, d'une partie souple et de cales inspirées par l'orientable - cinq modèles différents nous ont permis de maîtriser un peu les paramètres et nous allons c'est évident continuer dans cette voie...

Pour le moment l'usage est normal, le large sans histoires supplémentaires le clapot ou les vagues ne créent pas de difficultés particulières et nous avons retrouvé une vitesse oubliée en ayant changé ce seul paramètre.

Le second point consiste à mettre la coque en incidence nulle. Partons du Fireball en route au prés chassant en crabe de 4 degrés : c'est le barreur qui tient l'ensemble dans la bonne angulation, en plaçant avec sa barre, le foc dans le prolongement du vent apparent.

Or, si nous ouvrons ce foc en déplaçant son point de tire, suivant un rayon ayant pour centre le point d'amure vers le liston, nous présentons l'attaque avec un autre angle par rapport au vent, le barreur corrige : tire sa barre jusqu'à la tangence du foc avec le vent : ceci a pour effet de basculer la coque et réduit l'incidence.

Avec une bordure de Fireball de 1,50m nous obtenons :

$$\frac{1,50 \times 2 \times 3,14}{360} = 2,6 \text{ cm par degré}$$

donc en déplaçant le point de tire du foc de 2,6 x 4 = 10cm environ ; notre ancien angle de dérive de 4 degrés devient zéro. Bien entendu avec une dérive "normale" la portance est zéro et votre Fireball part en savonnette mais si notre dérive (dite dérivadédé par les initiés) fonctionne, le cap doit être normal.

Nos résultats nous donnent en effet 10cm d'écart avec le réglage habituel pour une route normale, il faut ajuster la grand-voile suivant le même principe et plutôt abattre.

La conclusion est curieuse et pourtant évidente : En déplaçant le point de tire du foc vers le liston, on réduit l'angle d'incidence de la dérive et vice-versa.

incidence	P	T
-2	0,18	0,010
-1	0,25	0,011
0	0,32	0,014
1	0,40	0,016
2	0,45	0,020
3	0,52	0,026
4	0,57	0,030
5		
6		
0	0	0,0083
1	0,095	0,0085
2	0,165	0,010
3	0,25	0,013
4	0,32	0,015
5	0,40	0,017
6		

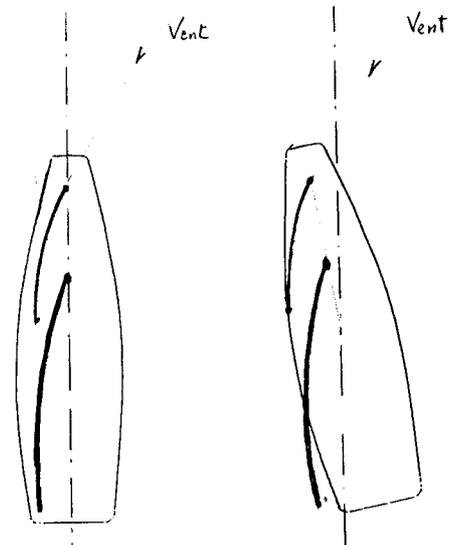
Ce qui amène cette conséquence que rentrer les points de tire mettent la coque en travers (ainsi que la dérive) Nous avons essayé avec succès une variante consistant à utiliser un foc d'attaque plus ronde avec tire normale.

Notre Dérivadédé a une tête carrée, une partie arrière souple ployant sur plastique mou avec renforts en sangle de colis (que l'on trouve gratis dans toutes les bonnes poubelles).

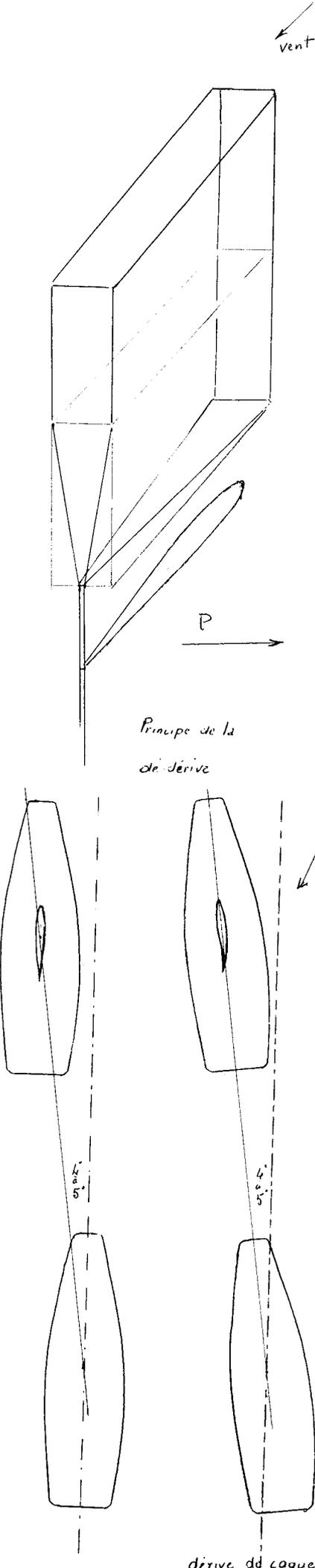
Le dernier modèle (N° XVII) a même un nez Bourbor qui se tourne un peu pour cerner encore plus le profil idéal ceci demande confirmation mais son unique sortie est prometteuse.

Il semble possible d'améliorer les orientables habituelles en utilisant un procédé voisin : laisser par exemple la partie supérieure entière sur la moitié de la hauteur du puit et affiner adéquatement l'autre moitié ce qui devrait éviter les écarts et décolllements néfastes ? mais il faut en même temps utiliser le déport calculé des points de tire pour basculer la coque et remettre la dérive avec une incidence normale.

Pour utiliser au mieux votre modèle actuel en fonction de ces idées, vous devez donc déterminer le genre de votre dérive - porteuse ou non, avec les extrêmes : profil continu épais et bois raide ou profil dégressif - mince et



deport des points de tire



VENDS

- FIREBALL 8140 BARAT, très peu navigué Mât + 2 Bômes PROCTOR, 2 jeux de voiles, Spi MOUNTIFIELD 14 P Maxi, Taud neuf - Remorque de route - Prix : 9500f Michel ENGEL - Tél. 051.51.05 Bureau 584.15.15
- FIREBALL 8178, champion du Monde 1975 excellent état, mât PROCTOR D, Voiles Yarn CHERET - Prix : 9000 f BROUSSOULOUX - Annexe Ecole Normale 15000 AURILLAC - T. (71) 48.22.04
- FIREBALL 9713, type MOORE plastique, 2 GV, 2 Focs, 2 Spis MOUNTIFIELD, taud de dessous + taud de dessus neuf, tangon et trapèze automatique, Mât PROCTOR D - Vendu avec remorque (LANCELOT (hamac) - Prix : 9.000 f Vis.reg.parisienne Tél. (16) 1 959.23.60
- * - FIREBALL 76, superbe, compétition, 2 Spis, 2 Focs, 1 GV, taud - Mât ELVSTROM, barre d'écoute, avaleur Prix : 7.500 X.AUDOUSSET - Tél. 733.44.08
- * - FIREBALL 11278 tout plastique MOORE de Juillet 77, servi 1 saison - Mât PROCTOR, Bôme Boyee, Tangon auto Voiles MOUNTIFIELD - Prix : 7.000 f D. PLANTEFOL, 74 rue de Paris 94220 CHARENTON le PONT Tél. (1) 368.53.40
- * - FIREBALL 11493, coque polyester BARAT, ponté bois, gréments PROCTOR, Voiles CHERET, Avaleur de spi, tangon automatique - Accastillé Prix : 8.000 f Mr. GENEVE Frédéric, 47 rue St Liesne 77000 MELUN - Tél. 452.17.21
- * - FIREBALL TROTT 78 n° 11791 (comme neuf) avec avaleur et accastillage compétition - Mât PROCTOR D 79 - Bôme hexagonale PROCTOR 79 - Tangon automatique 79 - GV, Foc, Spi CHERET 77, Tauds dessus et dessous neuf - Remorque - Prix : 17.000 f (à débattre) F. LAPIERRE - La Guiraudière 28220 CLOYES - T. (37) 98.63.71
- * * * * * souple la porteuse impliquera une incidence réduite donc un point de tire de foc jusqu'à 36cm de l'axe du mat, l'autre demandera une tire remontée jusqu'à 25cm de l'axe. Les Anglais semblent se diriger actuellement sur le modèle super porteur... que devient le largue ? La dérivadédé modèle XVII est plutôt mince surtout au bas et devrait en théorie combiner les avantages ?... Si vous n'avez pas encore scié en long votre dérive modèle super-extra pour la transformer en dérivadédé et mettre en application toutes ces belles théories, c'est que vous n'aimez pas l'aventure, la découverte, l'exploration ou que vous craignez le ridicule et honte à vous !.. Sachez tout de même que la meilleure dérive, le meilleur matériel, le meilleur bateau ne vaudra rien sur un mauvais bord et avec de mauvaises manoeuvres et que rien ne remplace l'expérience que procure la fréquentation assidue des régates amicales de nos Fireballs.

Le P.D.G. de la SRDDLCSARC et toute l'équipe de la JUNCA Watch Corporation.

REALISATION : J.P. GAILLARD - A. ROBERT - G. BROTHIER DESSINS : J.M. JUNCA
 Prochain bulletin : Avril 80
 TEXTES, PHOTOS, PETITES ANNONCES à adresser à G. BROTHIER, 3 Rue de l'Intendance 63200 RIOM avant le 15 Mars
 PUBLICITE : J. DHEILLY, 1 rue de Boissy 95150 TAVERNY

- FIREBALL 12018, im.78 MOORE mixte, Mât, Bôme PROCTOR, Voiles MOUNTIFIELD Spi CHRIST, Avaleur de Spi, Tangon automatique, accastillage compétition (toutes poulies à roulement à bille...) Tauds - Libre Février-Mars 80 Gilbert LALOGÉ - Ecole publique, 1 rue du Clos - 58400 LA CHARITE/LOIRE Tél. (86) 70.17.31 (le soir)
- COQUE Fireball accastillée, un SPI, GRAND VOILE et FOC CHERET - Bon état Prix : 5.500 f RONDEAU, 6 rue Paul-Bert 92100 BOULOGNE - Tél.775.12.01
- FOC plat 77 MOUNTIFIELD : 350f
 - FOC creux CHERET : 300f
 - TANGON + une Barre : 200f (en prime une paire de bottillons équinoxe peinture 40) Jean-Louis FOURNIER, 139 Bd de Créteil - 94100 St MAUR Tél. 283.56.62 (vers 20h)
- FOC plat CHERET avril 79, yarn 190 gr, peu servi - Prix : 300 f A. CIRET - 36350 LUANT Tél. (54) 36.18.56
- SPI CHERET, tête radiale : 400f
 - SPI ANCEL : 550f
 - FOC, GV DEME : 500f
 - FOC, GV ANCEL, 1 saison 78 : 900f Jean-Pierre CARTIER, 1 rue de Midoni - 78350 LES LOGES en JOSAS Tél. 956.47.28
- FOC Yarn, gd'VOILE ANCEL 1979, peu navigué, très bon état - Prix intéressant. André ROBERT, 5 rue des Dômes 63170 AUBIERE - T. (16-73) 92.34.31
- SPI plat CHERET "Mini-dynac", état neuf (servi 9 fois) Juin 79 : 700 f
 - FOC CHERET "Super-Jombo" (moyen creux (servi 9 fois) Yarn 190 gr Juin 79 : 450f
 - MAT Z SPARS, profil Loord (FD) 800f
 - COMPAS Plastimo : 200 f
 - REMORQUE mise à l'eau : 250 f
 - TAUD de dessous (Yvteud) : 350f
 - JEU de dessus : 350 f F. CHAYE, 136 rue du Pas des Laquais 17000 LA ROCHELLE - T. (46) 34.07.76

ACHETE

- FIREBALL bon état, performant mais pas cher Gilbert GEFFROY - QUELLEC CAVAN 22140 BEGARD

DIVERS

- Pour été 1980, cherche job quelconque dans une voilerie ; CAEV cherche place dans un club ayant une flotte Fireball Eric ROBERT, Chemin des Meuniers ENVAL - 63530 VOLVIC



dérive de coque nulle