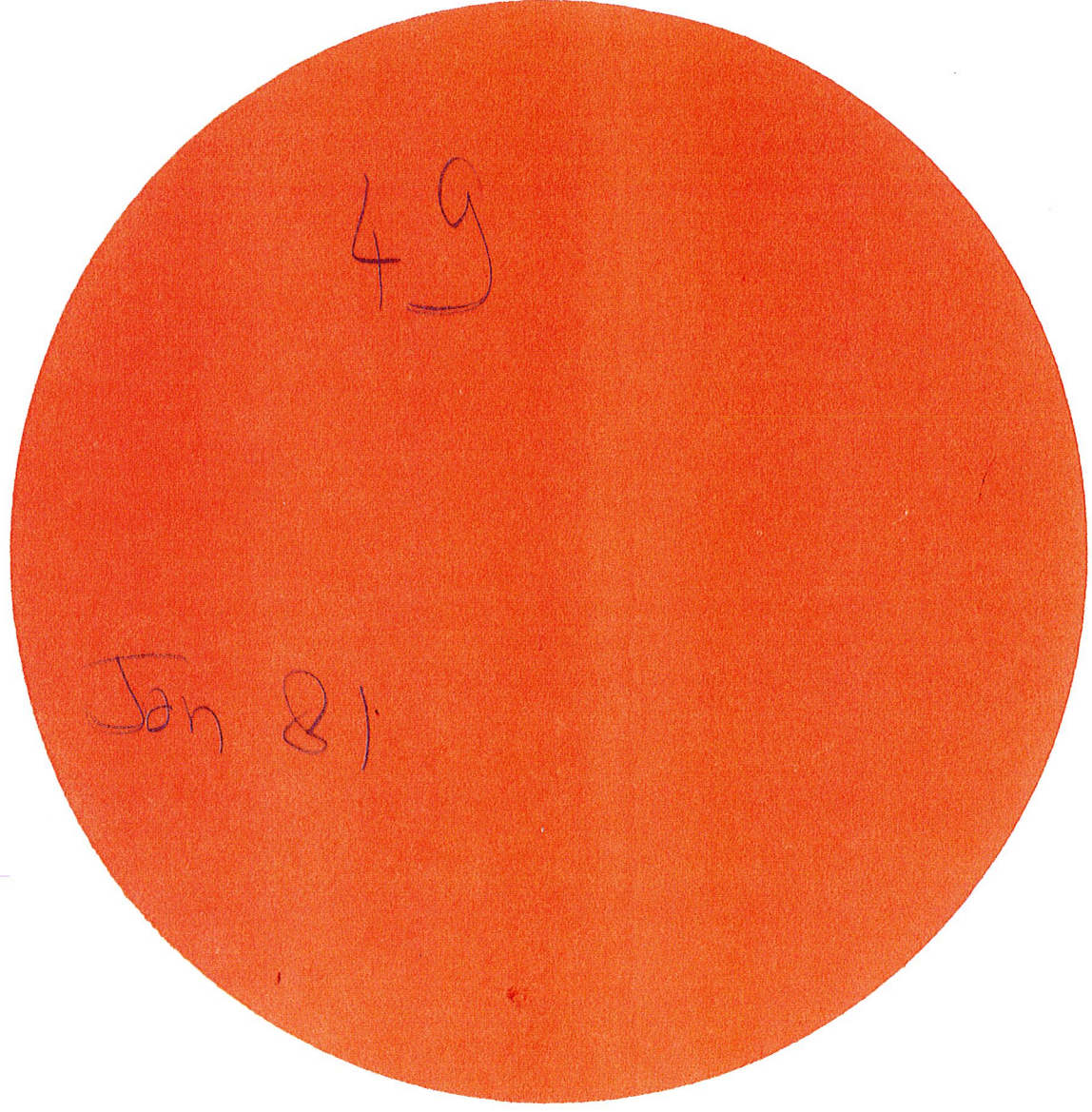
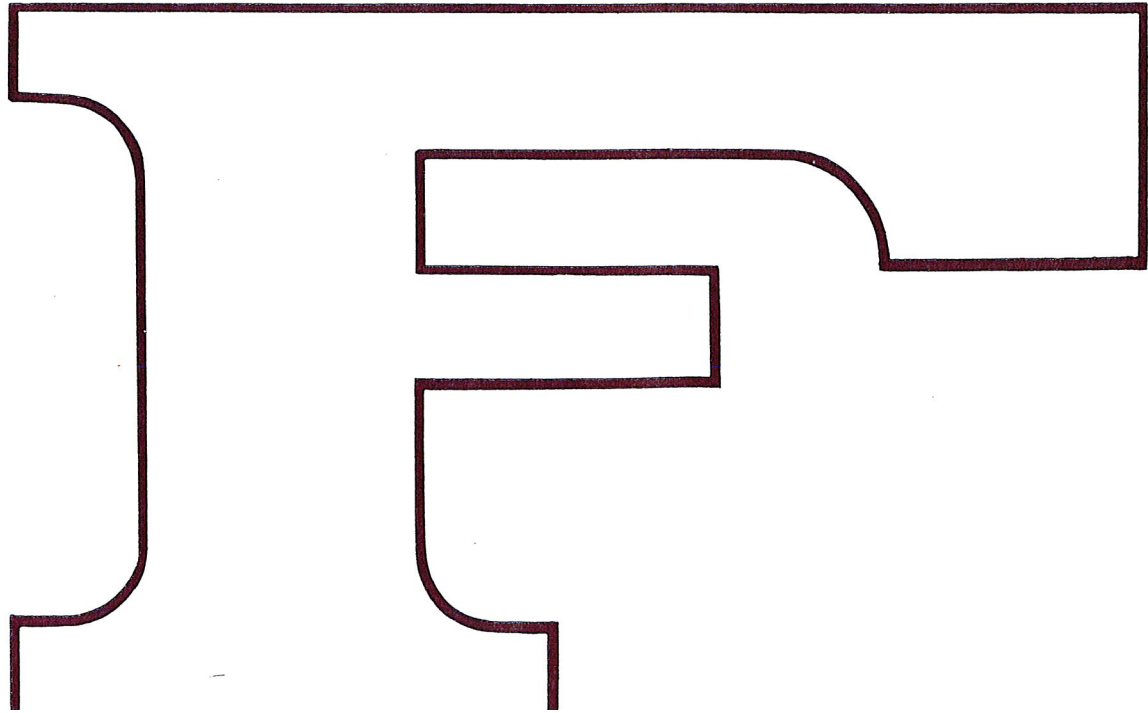




INTERNATIONAL FEDERATION OF JUVENILE DELINQUENTS

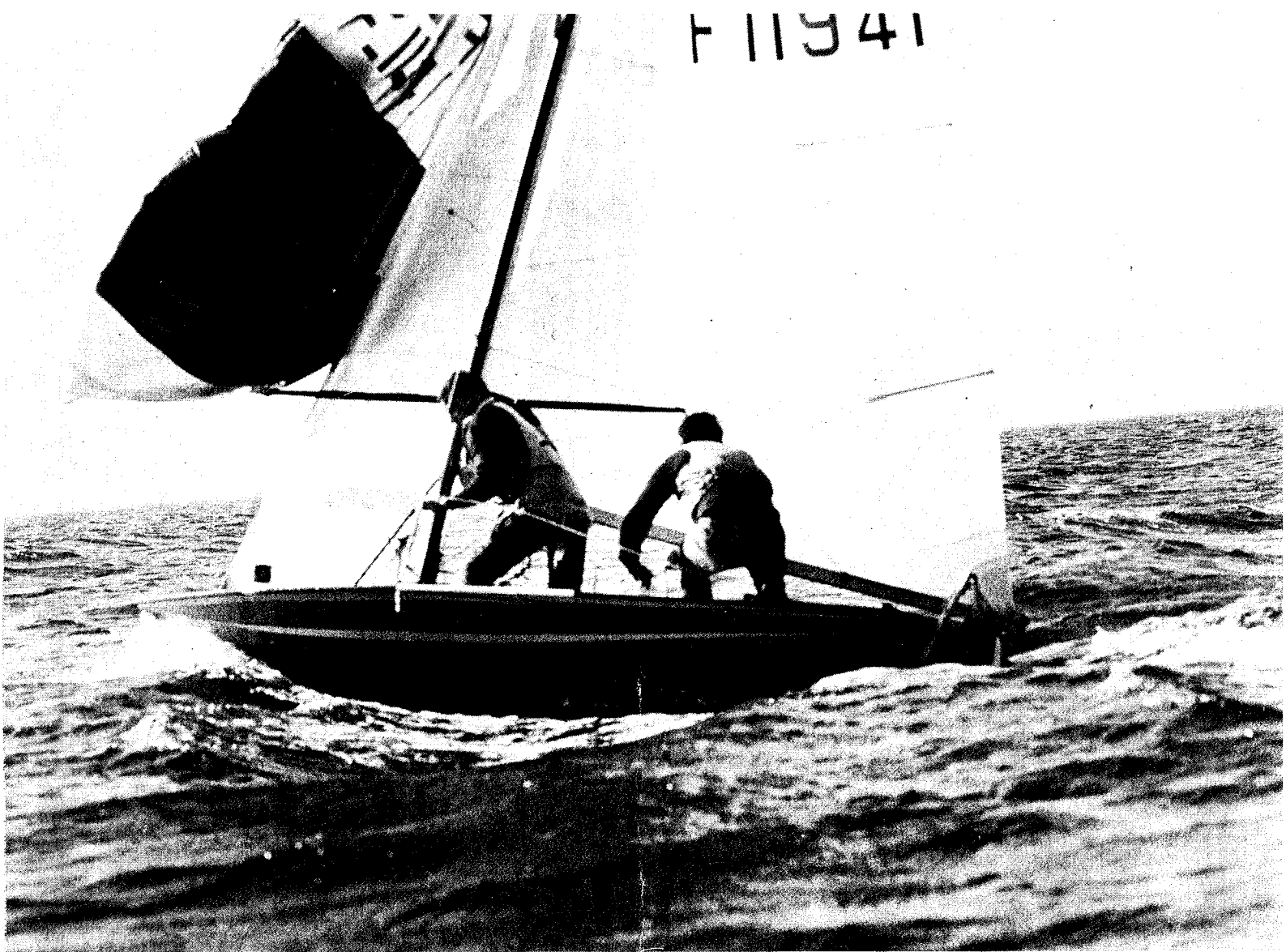
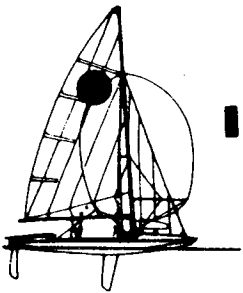


Photo J.J. GOURIOU



INTERNATIONAL FIREBALL FRANCE

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

BULLETIN N°49

JANVIER 1981

ACCASTILLAGE
TENUES MER
ET REGATES
TAUDS, VOILES
VETEMENTS
ISOTHERMIQUES
...
C'EST
...

REMISE 5 %
AUX LICENCIÉS

**NAUTI
STORE**

755 6155 40a. de la
gde armée PARIS 17



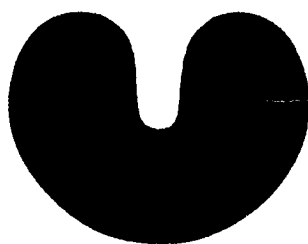
SALON NAUTIQUE
STAND N°459B NIVEAU 4

10 médailles aux J.O

champion d'Europe
Fireball

AVENUE L. LUMIERE Z.I. de PERIGNY -
17027 LA ROCHELLE - FRANCE - Tél. (46) 44.20.88 Telex 791058

ANCEL DE VRIES *voilerie*



Z.I. de Périgny
17000 LA ROCHELLE
Tél. (46) 44.42.23
Télex : ANCEL DV 791 479

STAND
523 E - NIVEAU 4

EN FIREBALL AUSSI OFFREZ VOUS

DE TRES BELLES VOILES

PALMARES 1980

Pâques VITROLES - 2ème
Pâques LA BAULE - 2ème

Championnat de FRANCE
2ème et 3ème

SOMMAIRE

- 4 EDITORIAL
- 5 DERNIERES NOUVELLES
- 6.7.8.9 A TRAVERS LES LIGUES
- 10.11 LA DERIVE A VOLER
- 12 VITROLLES
- 13 CONCOURS PHOTOS
- 14 LE CHAMPIONNAT DU MONDE
- 16.17 LE CHAMPIONNAT D'EUROPE
- 18.19.22 ON A REGATE
- 20.21 UTILISATION SIMPLE DU COMPAS
- 22 PETITES ANNONCES
- 23 CA TECHNOCRATISE

A. Junca

G. Lambert

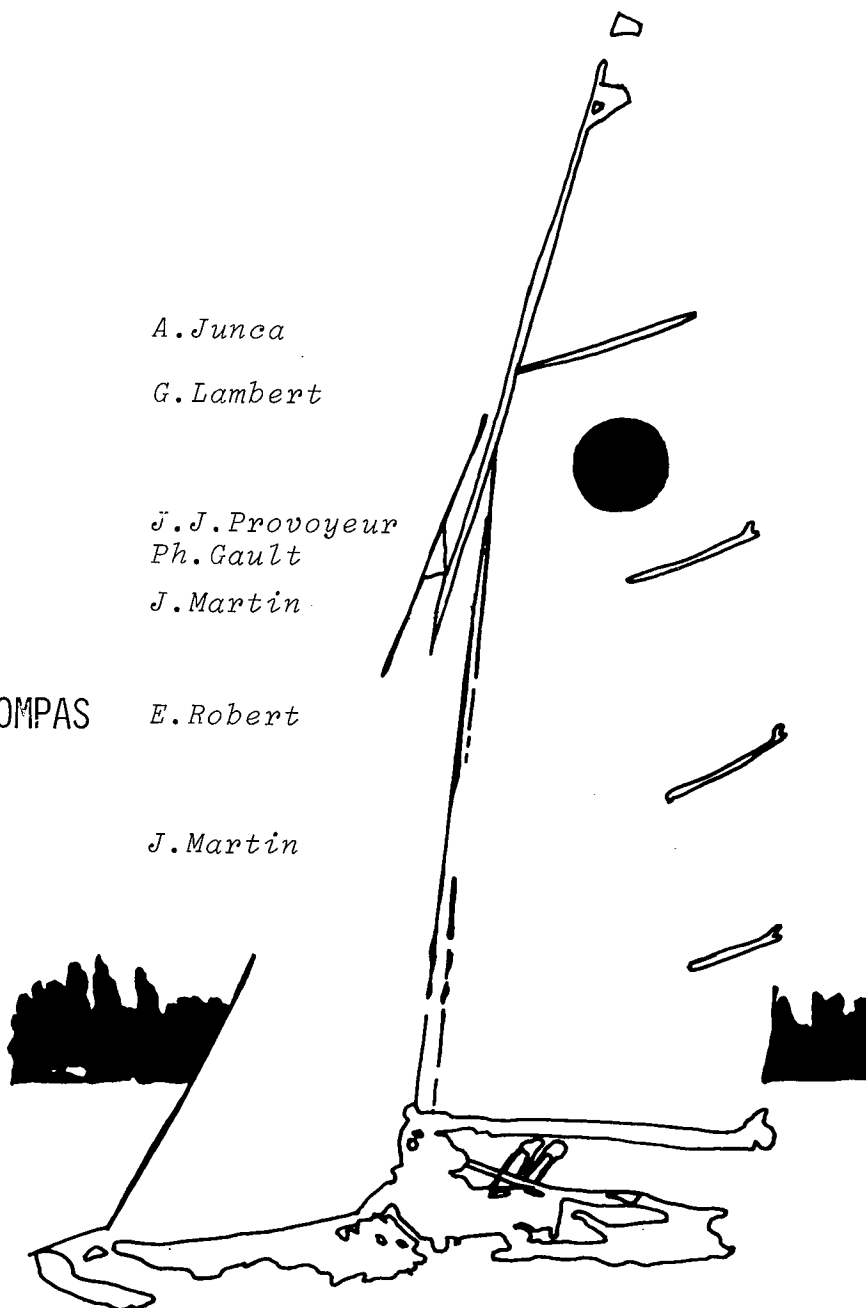
J. J. Provoyeur

Ph. Gault

J. Martin

E. Robert

J. Martin



Realisation, Graphisme, Mise en page: Xavier et Annick AUDOUSSET

Publicité: Didier VISBECQ

Prochain bulletin: Les textes*, publicités, petites annonces doivent être

adressés: 2 Rue Diderot 92600 -ASNIERES

* Pour ceux qui nous adressent des textes dactylographiés, merci
de les présenter sur colonnes de 8 cms de large

EDITORIAL

Guy Lambert, notre Commissaire aux Plans d'Eaux, vient de terminer le dépouillement du rapport d'activité. Le résultat, en légère augmentation par rapport à 1979, est satisfaisant compte tenu des difficultés actuelles.

Cette bonne tenue de notre activité sportive, semble en fait contradictoire avec la baisse du nombre des immatriculations. Je pense que cette situation est au contraire le reflet d'une des particularités du Fireball : sa longévité.

Dans une période où la conjoncture économique est morose, des bateaux solides et performants pendant de nombreuses années sont des qualités appréciées. Voici quelques exemples pris dans la flotte du Championnat National 1980 :

- le 112e a 17ans, c'est le 212, pour un ancêtre, il se porte bien.
- Qui ne s'est fait battre par le 2194 "Tigre de Papier", un bateau "vieux" de 13 ans ?
- le 10ème du même classement a 10 ans, c'est le 4152, pour son âge c'est pas mal.

- le 10440, lui, depuis 5 ans reste indélogeable à la 1ère place, 2 fois vice-champion d'Europe, etc ... et ce n'est pas fini !

Espérons que notre joie de naviguer sera encore plus durable que la vie de nos Fireballs.

J.P. SOTTEAU



Photo J.J.GOURIOU

"On recherche dans l'intérêt de la famille"

WANTED

Avec l'envoi du dernier bulletin n° 48, un petit nombre est revenu avec la mention "inconnu à l'adresse indiquée".

Que faire de ces bulletins ?

Ils devraient parvenir à leur destinataire qui a payé sa cotisation (pas tous d'après les notes prises au cours du passage des mandats de recouvrement envoyés par l'ami MARTY). Il est vrai qu'un déménagement est une rude affaire et quoi que cela soit un peu du masochisme, on n'oublie pas d'informer son percepteur de sa nouvelle adresse, mais on omet d'en informer les amis et donc l'Association.

Cet avis est émis dans l'esprit que certains connaissent l'adresse nouvelle de cet ami, qu'ils nous la donnent et nous nous ferons le plaisir d'envoyer le Bulletin à sa bonne destination.

Il s'agit de :
(il est évidemment indiqué ci-après l'adresse qui s'est révélée inexacte)

M. JABAUDON
Moulin de l'Agest Ile Le Gueret 23000 Gueret
M. LENOIR H.
24, rue P. Girard 14000 Caen
M. CHALNOT R.
40, rue Danton 25000 Besançon
M. GOUSSERANT P.
20, rue du Gl de Gaulle 21240 Talant
M. RICI Ph et P.
31, avenue d'Enghien 93800 Epinay
M. BIDAUT A.
1, Villa des Gobelins 75013 Paris
M. DURAND G.
30, rue Boileau 72190 Coulaines
M. LUIZY F. Centre Médico Chirurgical
Villiers St Denis 02310 Charly
M. MOLINES
Bt 2 Cité St Eutrope 13100 Aix-en-Provence
M. CATHALA JP
Gayan 65320 Bordères
M. SELLIER M. (membre du Y.C. Michelin)
59, Bd Gambetta 63400 Clermont Ferrand



Photo X. AUDOUSSET



Photo D. VISBECQ

★ Une régates Inter-Séries/Inter-Ligues
★ aura lieu, comme l'année passée mais
★ cette fois aux environs de Dinard, les
★ 14 et 15 mars 1981.

★ Suivant le temps, les courses se feront
★ soit sur le plan d'eau du Y.C. St Lunaire,
★ soit en Estuaire de Rance au S.N. SULIACAIS.

★ L'hébergement est assuré au Creps de Dinard
★ pour 50 F maximum, ce prix comprend le
★ repas de samedi soir, la nuit en chambre
★ et le petit déjeuner du dimanche.

★ Le rendez-vous est prévu au Creps
★ Samedi 14 mars à 13h30

★ Venez nombreux, à trois par Ligues de
★ Loire-Océan, Bretagne Armor, Haute Bretagne.
★ Se renseigner pour les détails à J MARTIN
★ B.P. 17 St Lunaire

PETITE HISTOIRE DE L'INTERNATIONAL FIREBALL

La démission de Mike WITHERILL de la fonction de Commodore de l'International Fireball et la nomination, courant août dernier d'Adrian Kenneth BELL à sa place, a libéré par glissement, une place au Comité Technique de l'International.

Fireball France a demandé une place dans cette Commission et a proposé à Ph. GAULT pour la tenir.

Nous avons eu satisfaction et nous adressons ici nos remerciements à I. F. et toutes nos félicitations au nouveau promu.

Quel est le rôle d'un membre de cette Commission Technique ?

• Suivre les progrès de la technique du dériveur en général et réfléchir à une éventuelle adaptation au Fireball dont les dispositions d'accastillage sont libres ; cela en conservant à l'esprit que l'augmentation du matériel est à coup sûr pécuniaire mais pas obligatoirement efficace.

• Réfléchir sur ce qui pourrait être amélioré, adapté etc...

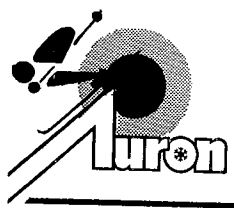
Tout ce travail est présenté aux sessions de la Commission, mais il peut être bon d'aider notre représentant en lui soumettant des idées, des projets, il en sera certainement heureux.

Encore toutes nos félicitations au nouveau membre de l'I.F. et bon courage dans l'exécution des charges de sa tâche.

Le Bureau d'I.F.F.

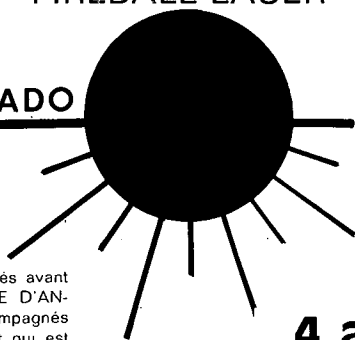
SKI-VOILE 81

**ANTIBES
JUAN-LES-PINS**



FIREBALL LASER

TORNADO



ENGAGEMENTS

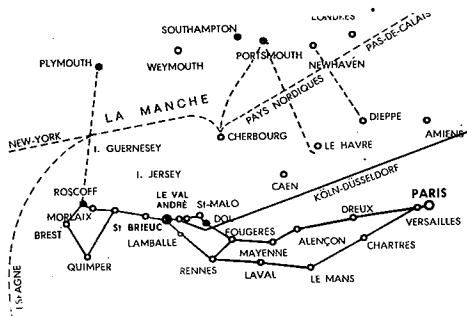
Les bulletins d'engagement seront adressés avant le 27 janvier 1981, au CLUB NAUTIQUE D'ANTIBES, Port Vauban, 06600 ANTIBES, accompagnés du paiement de votre droit d'engagement qui est de 120 F. par équipier, 80 F. pour les juniors.

**4 au 8
FÉVRIER 1981**

CHAMPIONNAT DE FRANCE 81

**le val andré
pléneuf**

FRANCE
BRETAGNE
COTES-
DU-NORD



Programme 4 au 12 août 1981

4 au 6 Jauge
7 au 11 Régates 6 manches
12 Journée de réserve



Sélection

Même principe qu'en 1980
Les engagements sont limités à 80
(dont 15 étrangers).
Il est nécessaire d'avoir participé
à 2 régates S du calendrier.
Les bateaux construits dans l'année
pourront être inscrits sans régate S
dans la mesure des places disponibles
Au cas où l'on atteindrait plus de
80 demandes d'engagement d'équipages
ayant réalisés 2 régates S, il serait
alors pris en compte une 3ème épreuve S,
ceux ayant fait 2 régates S étant pris
par ordre d'inscription.

SELECTION AUX CHAMPIONNATS 1981

Championnat du Monde, Championnat d'Europe

- 1.1 Peuvent participer à la sélection les barreaux et équipiers titulaires de la licence F.F.V.
- 1.2 Le barreur doit en outre être en règle de sa cotisation avec l'Association et cela au plus tard le 1er mai de l'année en cours.
2. Le classement s'établit suivant le décompte des points olympiques par rapport au total des participants, y compris les étrangers.
3. Les 3 meilleurs classements seront pris en compte (voir épreuves ci-après)
4. Les points ci-dessus définis sont attribués au Barreur
5. Les équipages doivent adresser leur demande de candidature à :
J.P. SOTTEAU 23, avenue Beau Pin
Im. Cristina 13008 MARSEILLE
au plus tard le :
6 mai 1981* pour le Champ. Monde
10 juin 1981* pour le Champ. Europe

* le cachet de la poste faisant foi

Epreuves de Sélection

Championnat du Monde : WEYMOUTH Angleterre
13 au 26 juin 1981

- . C.V. VITROLLES 1980 affecté du coef. 0,5
- . SKI-VOILES Antibes 5 au 8 février 1980
- . LA BAULE Week-end de Pâques
- . TROYES 1 au 3 mai 1981

Championnat d'Europe :

Lac BRICIANNO Italie 17 au 25 juillet 81

- . SKI VOILES Antibes 5 au 8 février 1981
- . LA BAULE Week-end de Pâques C.V. VITROLLES
- . TROYES 1 au 3 mai 1981
- . TROUVILLES 22 au 24 mai 1981
- . LA ROCHELLE 6 au 8 juin 1981

Championnat de France Senior :

Beg-Rehu octobre 1981

. Sélection

Les trois premiers équipages du Championnat National 1981

A TRAVERS LES

● MIDI PYRENEES

COMPTE RENDU ANNUEL D'ACTIVITE

Bien que le compte rendu de la dernière réunion du bureau de l'International FIREBALL FRANCE fasse mention de l'entrée cette année de notre série dans la crise qui sévit actuellement sur le dérivé de compétition, il faut noter que la majorité des chiffres relevant du rapport TOUREAU 1980 sont dans notre région en augmentation d'environ 15 % sur ceux de 1979. Ce qui prouve que nous n'y sommes pas encore, mais attention, il convient d'être vigilant et de redoubler d'effort si l'on ne veut pas subir le sort des autres séries.

Mon compte rendu d'activité 1979 faisait ressortir que les Fireballistes de Midi-Pyrénées semblaient se partager en trois centres principaux : ceux de Tarbes, ceux de Carmaux et ceux de Toulouse. - Gardons cette schématisation pour simplifier les choses.

FIREBALLISTES DE TARBES

Après nous avoir organisé en début d'année à MIELAN une régates S en tous points admirable tant sur le plan de l'organisation que sur celui de l'accueil, il semblerait aujourd'hui que l'activité de cette sympathique équipe éprouve quelques difficultés pour s'exprimer totalement.

Souhaitons lui de surmonter très rapidement ses problèmes et de nous revenir plus dynamique que jamais.

FIREBALLISTES DE CARMAUX

Là, c'est toujours le statu quo. L'ami BOISSARD est le seul à naviguer régulièrement, mais deux nouveaux bateaux sont actuellement en construction à ESPALION ce qui espérons le apportera un sang nouveau.

Classement général établi sur les régates de RIEUX (14.09.80) et L'ISLE -JOURDAIN (12.10.80)

1-12242 BERNEYRON/SALLES	1892 pts
2-11481 RIBOT/GASCON	1412 pts
3- 2273 PERROT-MINOT/MARTY	1141 pts++
4- 491 GRAZIDE/PINEDA	892 pts
5- 8433 BOUSQUET I/VOGEL	742 pts
6-11096 LARRÖQUE/ROSAY	571 pts++
7- 9462 DANFLOUS/BOUSQUET II	542 pts
8-11345 BACLE/ROUSSELOT	512 pts
9-10093 CASZALOT/ROUSSELOT	392 pts
10- 8144 BARRE/CRASBERCU	241 pts++
11- 1434 CÔCQ/SAN JOSE	151 pts++
12- 6768 DESACHY/OVISE	141 pts++
13- 8145 LEJAY/VERNET	101 pts++

++Nombre de points obtenu en une seule regate

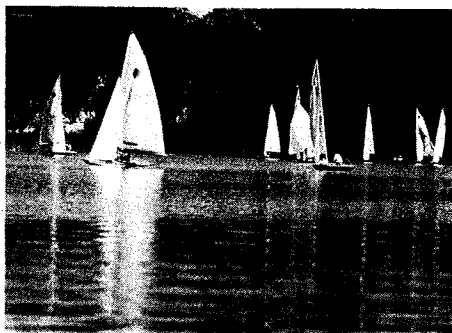


Photo G.BACLE

FIREBALLISTES DE TOULOUSE

C'est ici que le mouvement a démarré fin 1978 et qu'il semble se continuer sérieusement avec la flotte de L'ISLE-JOURDAIN. Celle-ci a presque doublé son effectif cette année et se retrouve aujourd'hui avec 7 bateaux qui ont pour numéro et nom de propriétaire, par

ordre d'ancienneté :

491-PINEDA (Capitaine), 12242-BERNEYRON, 11345-B ACLE, 10093-ROUSSELOT, 9462-BOUSQUET II, 6768-OVIZE et 12254-CHUTTE.

L'enthousiasme est si grand que l'on parle très sérieusement de la récupération et de la remise en état de l'ancien moule de TARBES ou de la construction d'un neuf à placer dans un local Toulousain mis à disposition par DANFLOUS l'équipier de BOUSQUET II.

Affaire à suivre de très près.

En ce qui concerne le calendrier 1981, il comporte 6 régates :

12 Avril - MOISSAC S
14 Juin - ARVIEU L 1
10 Mai - CARMAUX (FIREBALL contre 470)
14 Juil. - LA SALVETAT/AGOUT L 2
13 Sept. - RIEUX VOLVESTRE L 3
11 Oct. - L'ISLE-JOURDAIN L 4

G. BACLE



Photo G.BACLE

Nette domination de l'Equipe BERNEYRON/SALLES cette saison dans notre région avec progression indiscutable du niveau de l'ensemble des participants. Pour répondre aux recommandations du bureau de l'I.F.F. le classement a été établi cette année sur deux régates et le sera en 1981 sur quatre avec toujours décompte des points suivant le système olympique qui favorise la participation aux régates. De belles empoignées en perspective pour l'année prochaine. A noter pour finir la place de troisième de l'équipage visiteur PERROT-MINOT/MARTY, notre sympathique trésorier, lequel n'a participé qu'à une seule regate.

● LYONNAIS

Le Championnat de Ligue s'est couru sur 6 épreuves (les 4 meilleures étant comptabilisées). La participation des Fireballistes reste faible (de 1 à 4 bateaux, plus éventuellement des Fireballs hors Ligue avec une moyenne de trois bateaux).

Pour l'année 1981 :

6 régates sont inscrites au Championnat de Ligue avec de plus 1 Critérium de Ligue, et surtout le retour des 10 milles de Noël (le 28 et 29 novembre) où il faudra faire preuve d'une bonne participation pour sauvegarder cette épreuve dans les années à venir.

1er MALAVAL	MARGERIT	YC Pertuiset
2ème JANSSENS		YC Grand Large
3ème POUDE	BONHOMME	YC Pertuiset
4ème CORDELLE	CORDELLE	GS Lugdunum
5ème CROZIER	CROZIER	YC Pertuiset
6ème de OLIVEIRA	DACER	YC Pertuiset
6ème MATHIEU		
6ème VINCENT	VINCENT	

NOUVELLES FLOTTES

Près de St Etienne, le Y.C. PERTUISET a la chance d'avoir un très beau plan d'eau et devinez combien de Fireballs ? 11. Eh oui ! pour une nouvelle flotte chapeau !

En 1980, il y a eu 3 régates organisées par le Club et environ 50 sorties.

L'heureux capitaine de flotte est :

Jean-Michel MALAVAL
Route de Guizay
42150 LA RICAMARIE

● HAUTE BRETAGNE

	LENQUENE	11478	hors ligue	1909 pts
1er BASSET	12446		YC Val André	1883
2ème HURAUULT	9449		CN Feins	1707
3ème Le MEN	11934		YC Val André	1281
4ème ROUXEL	12587		CN Pont	690
5ème LEGOFF	11487		BN Binic	527
5ème BOIZARD	6537		C.N.R.	527
7ème DURIEZ	6538		C.N.R.	402
8ème MEIGNAN	11031		Morlaix	305
9ème MARTIN	6776		C.N.R.	303
10ème ALLAIN	9424		YC Val André	277
11ème LE METOUARD	11087		YC Val André	226
12ème BARBIER	9951			180
13ème PAUPERT	6539		C.N.R.	159
14ème LOCURATOLO	11477		CN St Suliac	101

La flotte du VAL ANDRE a désormais désigné son capitaine :

LE MEN
Route de Corlay
22 QUINTIN

Avec le Championnat de France 81, le Club va connaître une activité Fireball délirante. C'est le moment de vous y inscrire...

● ILE DE FRANCE

Place	Points	Equipages		Clubs	MELUN		CRETEIL		VIGNEUX		CNCRO		SACLAY	
1	5125	BORSENBURGER GERARD		CN Cergy	2	914	1	1499	5	632	1	1356	1	1356
2	3799	PELLETIER	PELLETIER	CN Bourgogne	1	1215	5	800	2	1030	4	754	7	511
3	3622	BASSET	JUNCA	CV Ablon			11	458	1	1331	3	879	4	754
4	2956	CARTIER	SERREZ	CAO St Cyr			3	1022			2	1055	3	879
5	2329	BERQUE	BRUANT	Saclay			4	897	3	854			6	578
6	2289	CRESPEL	RONDEAU	LS Vigneux	6	437	6	721	4	729	9	402	10	356
7	2287	DAGUET	PLANTEFOL	CVBM Afaval			9	545	8	428	5	657	5	657
8	1941	VIOLA	VIOLA	CYV Lagny	3	738	17	268	9	377	7	511	11	315
9	1259	LAMBERT	MAUFROID	CNGI Jablines	8	312			12	252	8	453	13	242
10	1251	LETORT	LETORT	CN Bourgogne	4	613	12	420	13	218				
11	1213	BUSSON	LENOIR	Saclay	5	516	8	596					18	101
12	1198	SYLVESTRE		UCPA			2	1198						
13	1055	GAULT	GAULT	CV Centre									2	1055
14	1000	GASTINEAU	FRIHA	CVESQ	9	261	18	244			11	315	15	180
15	965	VISBECQ	AUDOUSSET	CVBM Afaval			7	654	17	101			14	210
16	961	VISBECQ	VISBECQ	CVBM Afaval			14	353	10	331			12	277
17	787	GUESSARD	GUESSARD	CN Couardais			13	385					9	402
18	636	BASSET P.		CV Ablon					15	155	10	356	17	125
19	578	BLAIN	BLAIN	CNCRO							6	578		
20	553	SEVESTRE	SEVESTRE	LS Vigneux					6	553				
21	499	LAMIC	MAZURIER	CVBM Afaval			10	499						
22	486	LAVIT		LS Vigneux					7	486				
23	453	GIAUME	GIAUME	CV Centre									8	453
24	427	FOUASSIER		LS Vigneux					14	185	14	242		
25	424	SEDNAOUI	SEDNAOUI	CVBM Afaval	13	101	15	323						
26	370	SIMON	LACROIX		7	370	7							
27	350	BREUIL	BREUIL	Saclay			20	198					16	152
28	346	BROCQUET	OLLIVIER	CV Ablon			24	119	16	127	18	101		
29	295	PETER		CVBM Afaval			16	295						
30	290	THUILLIER		LS Vigneux					11	290				
31	277	ALLEAU		CNCRO							12	277		
32	262	KOBEL	RICHARD	CVBM Afaval			23	137			17	125		
33	237	COLLAND	CHAPUT	Choisy	12	136	25	101						
34	220	GUIGUI	GARCON	CN Cergy			19	220						
35	215	BOUVERET		Melun	10	215								
36	210	BIRANCHON		CYV Lagny							14	210		
37	180	MARLOT		CYV Lagny							15	180		
38	177	BUSSON	BUISSON	Saclay			21	177						
39	174	LEFORT			11	174								
40	157	DIABOUSSIER	NOYERE	CN Cergy			22	157						
41	152	SOUQUE		CVBM Afaval							16	152		

Au petit matin de la 4ème régates, au C.N.C.R.O., BORSENBURGER était 1er au classement provisoire, premier mais ex aequo avec papa et fiston PELLETIER. Oh la, la ! attention sérieux, ne nous énermons pas... Et coté papa et fiston, on s'est énervé... Bravo quand même, c'était bien d'inquiéter nos champions Champions de ligue depuis combien de temps déjà ? on leur demandera.

41 classés à ce championnat. Un tout petit peu moins que l'an passé. Très disputé dans les 15 premiers, les autres pourraient avoir plus de satisfaction s'ils ne se contentaient pas de faire 1 ou 2 régates ; ça manque de punch, ça madame ! Sur que le nouveau délégué de Ligue, Alain DAGUET, vous entrainera dans des régates passionnantes en 1981.

● ALPES-PROVENCE

Le Championnat de Ligue comportait 8 régates au calendrier. 4 seulement ont pu être disputées, normalement, les autres étant annulées à cause de la présence du mistral (entre force 7 et 9).

Le classement, cette année, est très serré et met en évidence les progrès réalisés par les équipages FINET-GRAS, BAIGUE-PEPIN, BUZARE-DILASSER (cet ordre sera inversé lors du National) derrière les frères SOTTEAU.

L'entraînement d'hiver organisé par le C.V. VITROLLES sous la houlette d'Eric LEDOS a porté ses fruits sur le plan qualitatif (4 bateaux de la ligue dans les 11 premiers au National). Toutefois, sur le plan quantitatif, c'est le contraire. En effet, les autres équipages moins motivés ont décroché à l'entraînement puis tout au long de la saison (ça va trop vite devant !!)

Le programme de l'année 81 est prometteur : entraînement à Vitrolles, puis 10 régates de Ligue prévues de mi-mars à fin octobre avec en plus la Coupe Méditerranéenne comme point fort à Pâques. A cette occasion, nous espérons que les équipages qui aiment le Sud seront nombreux à venir nous rendre visite.



Photo J.M. LARROUSSE

1er	12431 SOTTEAU	SOTTEAU	CV Entressen 8
2ème	212 FINET	GRAS	CV Vitrolles 8,7
2ème	4152 BAIGUE	PEPIN	CV Vitrolles 8,7
4ème	11982 BUZARE	DILASSER	CV Entressen 11,7
4ème	8434 PAGLIANO	VILLERET	CN Esparron 25,7
6ème	12244 AUBERT	PAROLDI	CV Gde Motte 27
7ème	001 ORLOFF	REFFINI	CV Vars Mer 28
8ème	10069 DREAN	CAMPILLO	CV Vitrolles 31,7
9ème	JANSSENS		CV Lyon 32



● HAUTE NORMANDIE

5 classés ! C'est juste mais c'est bon !

1er BERTIN RIOU	3893 ESArques
2ème LAFFONT	1045 ESArques
3ème QUEFFELEC	763 ESArques
4ème DEVAUX DEVAUX	722 ESArques
5ème DUMESNIL LECOILLARD	204 Gazelec Rouen

D'autre part, je pense que cela part petit à petit pour ma région (2 bateaux achetés d'occasion, 1 neuf en kit contre 1 départ pour Troyes). Espérons que cela continuera.

J.C. BERTIN

● AQUITAINE

ON A REGATE

REGATERONS NOUS ENCORE LONGTEMPS ?..

Oui, cette année encore, nous avons fait le maximum pour mettre en place des entraînements, des sorties amicales et des régates de sélection ou de championnat. Mais, après le constat d'une participation de plus en plus faible, d'une motivation moins évidente (je fais ma maison, je répare le bateau, il n'a pas fait très beau, ma sciatique me reprend -argument plus fréquent qu'on ne le pense puisque nous n'arrivons pas à susciter la venue de jeunes et pour cause !-). Un Fire neuf coûte 20.000 F, une occasion est souvent à restaurer et le bricolage a souvent tué la navigation.

Je reprends donc, après le constat d'une faible participation (sauf à Soustons, je tire mon chapeau à l'ami MARTY), l'énergie me manque pour relancer la machine. La Ligue AQUITAINE ne me propose pas de m'aider en prêtant un local technique : ils sont déjà débordés par la planche, l'initiation des jeunes et la construction de dériveurs "en solitaire" (plastique).

Alors que faire ?

S'imposer à la ligue avec nos régates que l'on juge du bout des lèvres (vous n'aviez que bateaux), se créer un chantier amateur dans un coin de grange non chauffée pour espérer en sortir cinq coques qui feront un régatier de mieux. Quelle tristesse ! Moi aussi je finis par gréer ma planche et vogue quelques minutes après.

Ce qui se passera en 1981 ? Une participation aux régates du Championnat de ligue, une organisation de régates S et la certitude de se retrouver nombreux à Soustons seulement.

Fi de mélancolie ! Nous avons régaté en 1980 et notre champion de ligue est l'équipage LESNE - LASSALLE CV Soustons. Nous avons partagé les épreuves entre le lac de Cazaux avec l'organisation du Club de voile de Cazaux Lac où une flotte de 4 Fireballs est inscrite, et le lac de Soustons. Mais beaucoup d'autres ont participé

1er LESNE LASSALLE	CV Soustons 11
2ème LALUQUE BLADOU	CV Cazaux 13
3ème PERROT MINOT MARTY	CV Soustons 16,7
4ème BACLE LE MONNIER	Isle Jourdain 39,7
5ème COURALEAU	CV St Louber 39,8
6ème CORNET GAUTIER	CV Cazaux 41
Etc ...	

Notons la présence de nombreux toulousains grâce à l'ami Guy BACLE et à son dynamisme. Il a d'ailleurs, à la mi-novembre 80, le calendrier 81 en poche, ce qui est loin d'être le cas en Aquitaine car les clubs ne sont pas encore prêts.

A ces quelques amis fidèles, je dis à bientôt.

G. CORNET

● AUVERGNE

Bort Les Orgues 22 juin 1980

Petit Vent (force 1-2) pour ce championnat de ligue emporté de belle façon par BRUN (3 places de 1er). Derrière la lutte était chaude entre ROBERT, TIGOLET, BUISSON et BROTHIER.

Finalement, ROBERT enlevait la seconde place à BUISSON pour un départ "volé d'une marotte" !

Une belle régate donc, mais il serait bon que de nouveaux arrivants viennent renouveler une flotte auvergnate qui se fait de plus en plus mince.

Ligue Centre

Les 5 Fireballs du Y.C. BROU ont participé aux 5 régates interséries de leur club et ont l'intention, pour 1981, d'organiser une régate Fireball. Sans nul doute, un futur succès, avec le dynamisme de Philippe GAULT (nouveau délégué de Ligue) qui sera promouvoir le Y.C. BROU.

Le Capitaine de Flotte :

Bernard JACQUET
12, rue des Tournelles
92290 CHATENAY MALABRY

Ligue Limousin

cherche toujours un délégué de Ligue.

Appel à la population en Haute Normandie

Si vous connaissez des Fireball(istes) dans cette Ligue, merci les signaler à

J.C. BERTIN
13, rue Rameau 76000 ROUEN
tél (35) 61.17.26

1er BRUN	AVRILLON (SCYM)	0
2ème ROBERT	CANTOU (Aurillac)	14,4
3ème TIGOLET	QUEUILLE (SCYM)	19
4ème BUISSON	BUISSON (CNFB)	22,7
5ème BROTHIER	BROTHIER (Vichy)	23
6ème ROBERT	HOM (Fades)	24,7
7ème FLAGEL	FLAGEL (Fades)	30,4
8ème CUZIN	LANDE (Fades)	33
9ème LARROUMETS	BRANDES (Aurillac)	42
10ème LAIGNEAU	BELLARDIE (CNM)	45

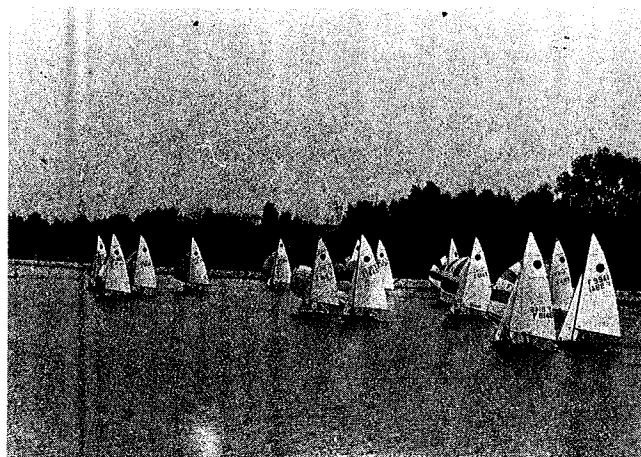


Photo X. AUDOUSSET

IMPORTANT

N'OUBLIER PAS

QUE LES EQUIPIERS

DOIVENT si on emploie pas la manœuvre forte !!!!!

PENSER A LA

COTISATION

SUPPORTER

50 frs

LIGUES

IL Y A AUSSI DES FIREBALLS
QUI NE SONT PAS HEUREUX ...

Marie-Christine FAUVET nous signale que cette année, elle a fait environ 40 sorties en Fireball sur le lac de Serre Ponçon. Elle a participé à toutes les régates organisées par les différents clubs de Savines en juillet et août.

Si vous ne savez pas où naviguer et que vous êtes du coin, rejoignez la sur ce magnifique plan d'eau : ce sera plus drôle à plusieurs.

Marie Christine FAUVET
28, rue Carrier
69008 LYON

C.N. Savines le Lac

Appel à la population en Ardennes

Gérard DEVENELLE
76, rue Gustave Gailly
08000 MONTEY N. DAME
tél (24) 33.29.68

est toujours seul au Y.C. VIEILLES FORGES
(entre Rocroi et Charleville).

Imaginez sa solitude : cette année il a fait 9 régates interséries dans son Club, seul Fire. Il a fait environ 22 sorties sur le lac entouré par la forêt avec les canards pour seuls compagnons.

Quitte à faire quelques kilomètres,
allez le voir quoi !

● FLANDRE - ARTOIS

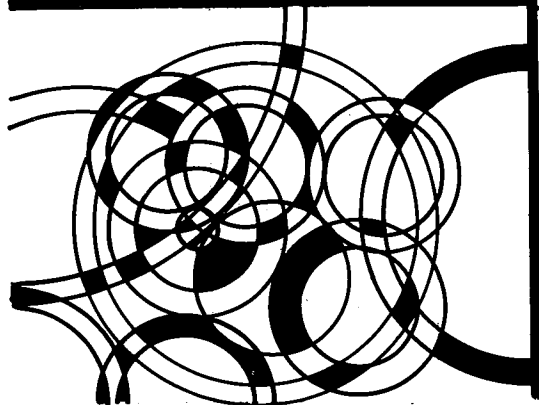
Le premier championnat de ligue Flandre-Artois s'est déroulé le 8 juin sur le plan d'eau de la mer du Nord à Dunkerque. Malgré les bonnes conditions atmosphériques, soleil et vent force 2 à 3, trois bateaux seulement ont répondu à l'appel du Dunkerque Yacht Club qui, de plus, avait fait l'effort d'organiser la veille une régate d'entraînement.

Quoiqu'il en soit, les absents eurent bien tort, le championnat fût aprement disputé et au terme d'une belle confrontation fertile en rebondissements, l'équipage mixte ENGRAND s'adjugeait le titre envié de Champion de Ligue. ENGRAND-ENGRAND l'équipage du Nord qui monte !

L'après régate permit, bien sûr, à chacun de consommer quelques frites ... avant de repartir vers d'autres horizons la tête pleine de souvenirs.

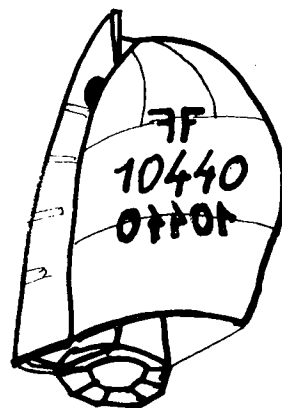
1er ENGRAND ENGRAND
2ème DAUDIER DAUDIER
3ème CARON X.

Didier CARON



N'oubliez pas votre COFFRET à 100frs

à défaut d'entraînement...



ayez leur vitesse

grace aux

VOILES CHERET

Vous faudra-t-il un 6^e championnat de France

pour le comprendre

contacter Philippe DELHUMEAU il
vous expliquera ses nouvelles
coupes 1981

remise saisonniere

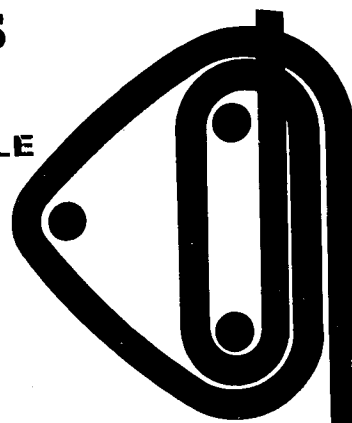
10% jusqu'au 31.12.80

CHERET VOILES
ZI. PERRIGNY

17000 LA ROCHELLE

TEL (46) 44 17 99

STAND
418 A - NIVEAU 4



LA DERIVE A DEDE



LA DERIVE A VOLER (sur l'eau)

Depuis quelques temps les Fireballistes présentent des signes manifestes d'angoisse, les ongles se rongent, les barres tremblent, les bateaux dessalant sans raison, un mal secret mine les barreaux, une inquiétude visible ronge les équipiers :

"Comment fonctionne la dérive à volet ?" dite la dérivadédé !

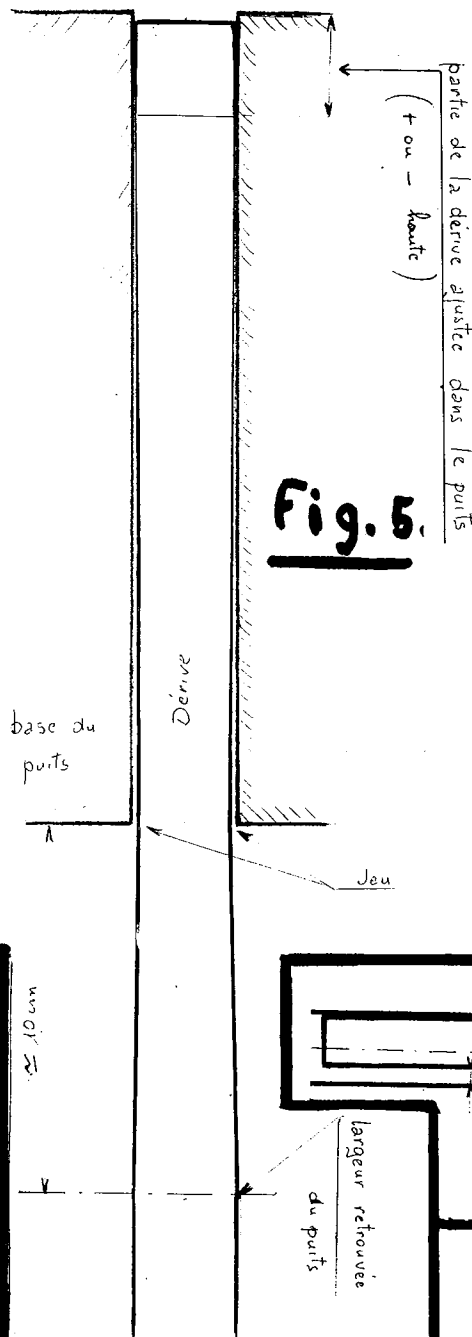
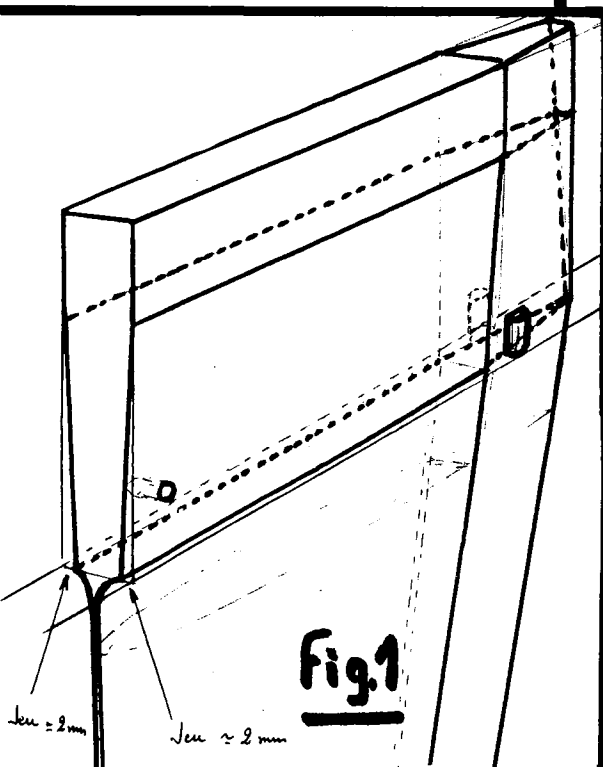
Avant que les américains ne nous la copient ou que les japonais ne nous la vendent, tout ! tout ! tout ! vous saurez tout sur la dérivadédé ...

D'abord un bref résumé de la philosophie de la chose : Il s'agit d'essayer de mettre le Fireball Parallèle à son angle de dérive pour obtenir des lignes d'eau dans l'axe créant moins de remous et une trainée de coque plus faible.

Une des solutions possibles est proposée par le profil à volet utilisé sur les avions au décollage, qui donne une portance convenable avec le bateau à incidence zéro.

Le problème à résoudre (celui qui démoralise la Fireball classe) consiste à anguler le volet dans le bon sens. Il ne s'agit pas, comme le fait Schmurle, d'insulter celui-ci jusqu'à ce qu'il aille dans la bonne direction : un volet n'est pas un barreur !!! En effet de lui-même il va se mettre à l'envers (pas le barreur bien sûr) il convient donc de l'obliger à prendre l'orientation souhaitée.

Pour cela nous utilisons le déplacement latéral de la dérive dans le puits. (Fig. 1, Fig. 5)



Il faut (dérive en position sortie) laisser la partie supérieure ajustée sur toute sa largeur sur 5 à 10 cm suivant la hauteur du puits et la raideur du bois, puis amincir régulièrement chaque côté jusqu'à obtenir deux millimètres de jeu de chaque côté entre la dérive et la fente de base du puits (fig. 1). Par exemple, fente du puits Par exemple :

fente du puits 30 mm = base dérive 26 mm Puis le profil classique ou laminaire continuera normalement ou se regonflera à 30 mm ce qui annulera l'effet de volet en remontant la dérive. (fig 5)

L'astuce consiste à utiliser ce jeu comme déplacement, la force étant fournie par la dérive qui ne manquera pas de venir se plaquer sur une paroi du puits et sur l'autre en changeant de bord. Il suffit alors de poser une

petite cale sur le volet, de chaque côté, pour obtenir la largeur du puits (fig. 2) et le volet devra prendre la direction prévue et dans le bon sens (ah ! si l'on pouvait en poser sur la tête des enfants ...) Le fonctionnement est automatique et l'usage normal.

Bien entendu, nous avons essayé différentes angulations et vous pourrez sans doute en trouver de meilleures en déplaçant à votre idée latéralement les cales : 3,3 à 3,5 cm de l'axe sont données à titre de bases satisfaisantes.

La raideur du bois utilisé peut inciter à modifier les cotes d'amincissement sur la hauteur, il suffit alors de caler à plat votre ébauche dans un faux puits bloqué à plat sur l'établi et de contrôler le fléchissement voulu.

Sachant que à force 1, nous obtenons une portance calculée sur la formule approchée :

$$P = 1/2 \rho S V^2 C_z$$

P = en kilogrammes

1/2 ρ = 14 = eau

S = surface de la dérive en m²

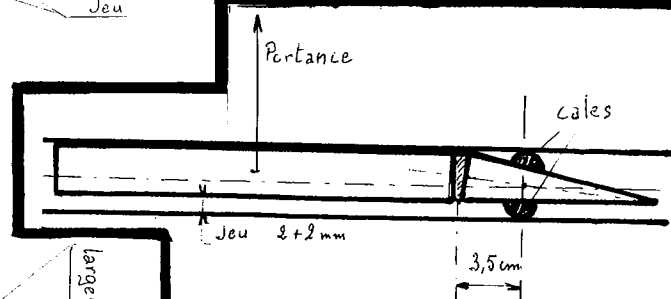
V² = vitesse en noeuds

C_z = coefficient du profil

En prenant comme hypothèse 1 à 2 noeuds, un angle de dérive du fireball de 4 à 5° :

$$P = 14 \times 0,3 \times 4 \times 0,45 = 7,56 \text{ Kg}$$

soit une moyenne par petit temps que l'on peut estimer voisine de 5 Kg, poids qu'il suffit de poser environ à mi-hauteur pour observer de visu si le fléchissement est suffisant.



Par temps plus fort, l'angle de dérive diminue jusqu'à 2° et le calcul devient :

$$P = 14 \times 0,3 \times 8^2 \times 0,21 = 56,45 \text{ Kg}$$

A 4°, la portance monte à 121 Kg et le Fireball n'est plus tenable (d'où pas écarts brusques, vent très suivi à l'écoute et dérive remontée de moitié).

Tout en observant que ces calculs sont établis pour une dérive classique bloquée dans le puits.

Avec une dérive à volet, il est indispensable d'orienter foc et grand voile de 3 à 4° vers l'extérieur pour mettre la coque et la dérive à incidence nulle sous peine d'avoir une portance (et une trainée) considérables par gros temps :

$$P = 14 \times 0,30 \times 8^2 \times 0,63 = 170 \text{ kg}$$

Il faut considérer une valeur de 50 kg à 60 kg comme un maximum supportable par le rappel d'un équipage au trapèze. De même, au large une "classique" va supporter à 15 noeuds (entièrement descendue) une force de portance de :

à 2° P = 14 x 0,30 x 15² x 0,21 = 199 kg
à 8° P = 14 x 0,30 x 15² x 0,95 = 898 kg
Dès 2° c'est trop et l'écart de route à 8° se solda par la rupture de la dérive ou le dessalage.

Le modèle à volet atteint aussitôt des forces insupportables :

à 2° P = 14 x 0,30 x 15² x 0,63 = 595 kg

à 8° P = 14 x 0,30 x 15² x 1,26 = 1190 kg

d'où l'obligation de diminuer la surface et d'annuler l'effet du volet, soit par l'épaisseur maxi du puits retrouvée à 10 cm, sous la flottaison (fig. 5), soit par la sortie de la cale par le haut du puits (fig. 3) ce qui rend sans risque le volet libre.

Il est possible et tentant de faire varier l'angulation du volet, celui-ci devant être réglé plus fort (4 à 5°) dans le petit temps et moins dans le vent forçant (1 à 2°).

Ceci est réalisable à condition que l'épaisseur cales + volet reste égale à celle du puits, sachant qu'à 3 cm du joint souple nous obtenons 5° et moins en les reculant jusqu'au bord de duit.

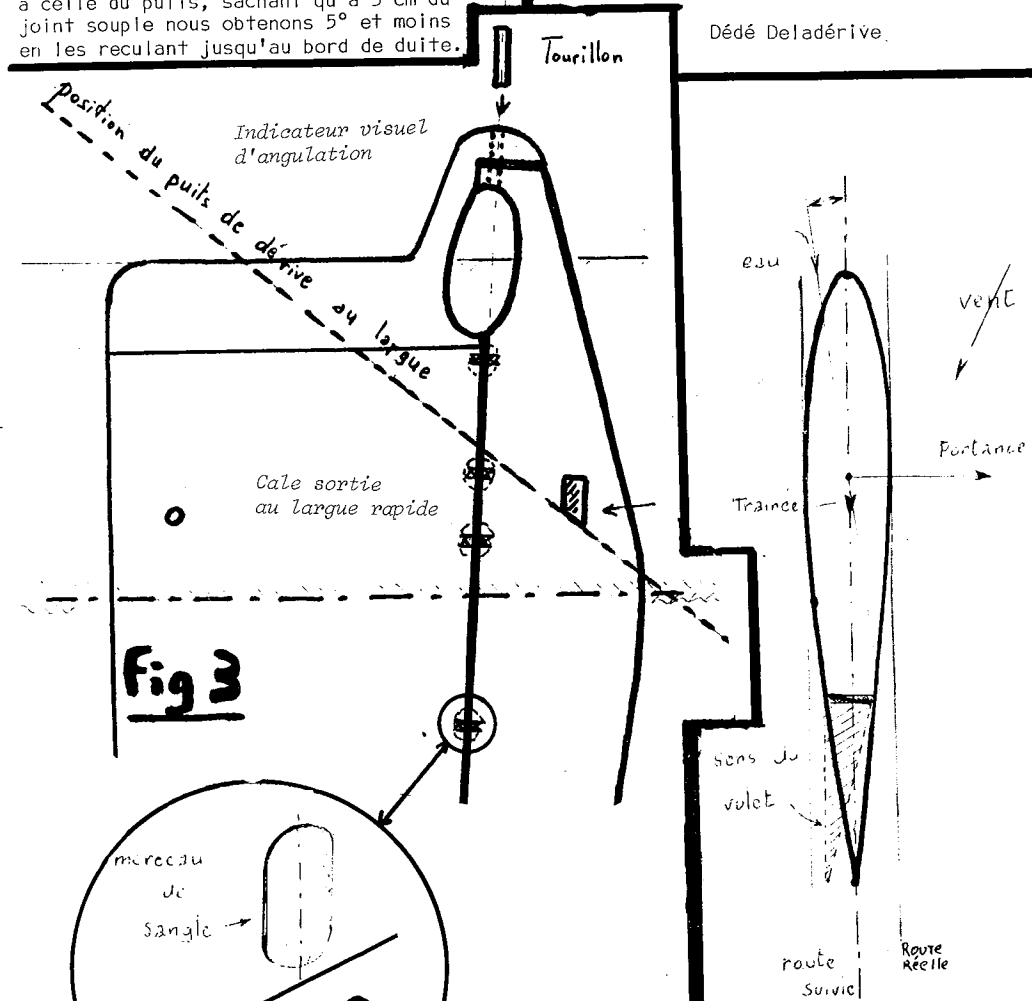


Fig 3

Et ne pas oublier que la dérivadédé ne peut donner son effet bénéfique que si le Fireball est basculé pour mettre autant que faire se peut l'incidence de coque, donc de dérivadédé à zéro degré, sa portance étant alors équivalente, ainsi que sa trainée, à celle du modèle classique coque et dérive à 4° en travers.

Je rappelle le calcul simple du départ vers le liston du foc :

$$1,50m \text{ (bordure)} \times 2 \times 3,14 : 360^\circ = 2,6cm$$

Pour 1°, il faut essayer entre 4 et 10 cms

Le système dérivadédé plus déport des points de tire semble particulièrement avantageux sur une coque à bouchains et déflecteurs comme celle du Fireball, une coque ronde en forme supportant mieux de naviguer en travers !

Je joins à cet article une recette (ça y est Schmurle se réveille !) de construction pratique de la Dérivadédé.

LA RECETTE DU CHEF

La Dérivadédé à la Choisyenne

Prenez une bonne dérive à tête carrée, amincie suivant le procédé prévu, bichonnée, moumoutée, peinte et poncée à point, armée et raidie au maximum.

Tracez une ligne droite du haut en bas, à l'arrière, à 20 % de la largeur.

Sciez à la scie fine sans peur et sans reproche.

Tracez 8 à 10 repères pour les renforts, dont un à chaque extrémité et deux aux environs de la cale.

Faites des fentes dans l'épaisseur en face des repères (avec une petite scie circulaire montée sur perceuse à main) dans la dérive et dans le volet.

Introduisez dans chaque fente un morceau de sangle de colis (récupérée dans une poubelle industrielle), collez à l'araldite ; beurrez toute la tranche de colle posez délicatement une lame de caoutchouc mousse très souple de 4 à 5 mm d'épaisseur, fendue en face des morceaux de sangle. Nappez le dessus également d'araldite bien frais et bien battu.

Présentez le volet en face ; Serrez le tout avec des bracelets de caoutchouc découpés dans une chambre à air de voiture réformée (la chambre, pas forcément la voiture).

Vérifiez l'alignement et l'axe ; Essuyez l'excès de colle à l'alcool Laissez reposer 24 heures.

Démoulez ; Puis à l'aide d'une tige de 8 mm entourée d'un papier de verre très gros, frottez en long pour user le caoutchouc qui débordé jusqu'à former un léger creux.

Collez de chaque côté une bande de scotch transparent.

Déposez du Rubson incolore sur le creux du caoutchouc ; égalisez soigneusement à l'aide d'un couteau de cuisine mouillé et savonné. Retirez Retirez aussitôt le scotch ; Fignolez l'extrémité.

Faites de même pour l'autre côté (fig. 4).

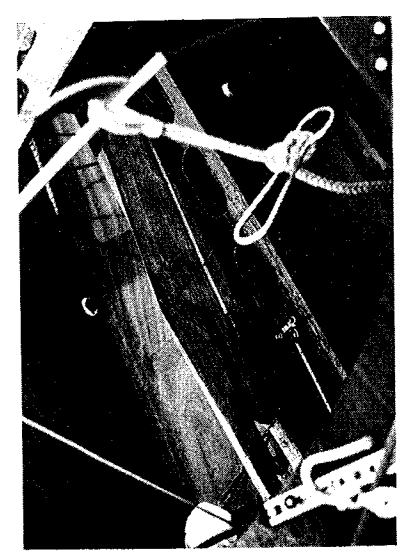


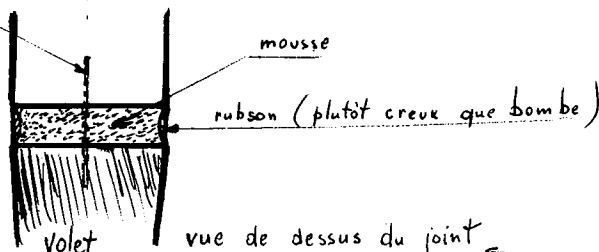
Photo J.M. FOURRIER

Je vois que Schmurle s'est encore endormi et il faut le réveiller pour lui signaler un inconvénient de ce système de dérive à volet : c'est le fléchissement latéral dû à deux causes. Le premier, c'est le jeu de 2 mm dont l'effet est faible ajouté aux fléchissements divers, celui de la partie amincie et le vrillage du volet. Il faut pour combattre ces effets utiliser du bois raidé contre-collé et armé de laine de verre ou mieux de kevlar.

P.S. Schmurle a tort lorsqu'il prétend que la dérive est inutile, qu'elle alourdit le bateau, qu'il suffit de boire cinq ou six bières pour tirer des bords convenables et qu'il gagne chaque fois qu'il met les voiles ...

Mais il a bien raison de croire à la nécessité de bonnes voiles bien réglées car la dérive ne fait que dévier l'effort qu'on lui fournit : si la force vélique est faible, la transformation sera médiocre ; et il a raison encore lorsqu'il affirme que rien n'est plus important que l'entraînement, la tactique de l'équipage, la préparation, la fréquentation assidue des régates et le règlement de sa cotisation (si ! si !), car sans cotisation le Bureau ne peut rien organiser ... et alors, adieu Fireball joël !...

renfort

**Fig 4**

(Schmucke vs faire une confusion!)

Collez deux cales demi-rondes de 2 cms de longueur en bois ou en plastique dur à 3,3 cms de l'axe du joint, de manière à retrouver l'épaisseur exacte du puits de dérive.

Servez chaud à vos adversaires en régate.

Deux soirées sont nécessaires et suffisantes pour le tout, sans compter toutes celles qui fêteront vos succès.

A. JUNCA

P.S. Si vous avez une bonne indigestion de vent et que cela vous oblige à mouiller vos voiles et à faire la vaisselle de votre accastillage, ne craignez pas de mettre les pieds dessus, cela tient et elle se creuse dans le bon sens !

CHICHE QUE JE FAIS UN ARTICLE
SANS PARLER NI DE BATEAUX, NI
DE FIREBALLS, NI DE REGATES !

Cet été, le grand rendez-vous, c'était VITROLLES.

Voyons VITROLLES, c'est où ça ?

Etang de Berre, banlieue Marseillaise, raffineries, aérodrome, zone industrielle, base de canadiens, autoroute, chemin de fer. Bigre ! t'es sûr que c'est là ? Ouais, ouais, tu laisses la route, un petit chemin de pierres, tu descends jusqu'au bord de l'eau. Eh ! on nous a défriché un coin de maquis pour qu'on puisse planter les tentes. Bon, c'est déjà ça : c'est vrai ça, c'est toujours la barbe pour s'installer, le camp de camping qu'est à cinq kilomètres et on passe huit jours à cavalier d'un point à un autre. Tiens, j'ai oublié mes godasses !

D'accord, mais je vois le coup, dans un truc comme ça, faut se débrouiller pour la flotte et les chiottes ...

- Non, non, il y a un robinet avec des tuyaux d'arrosage, puis les gens du Club ont fait installer des blocs toilettes de chantier.

- Ah bon ! sont prévoyants les gens du Club.

- Justement v'la Justine, si t'as besoin d quelque chose, tu lui demandes.

- Bonjour

- B'jour m'dame

- Alors pour la visite médicale, si t'as pas fait signer ta licence, c'est ce matin à 11 h

- Ah, oui, ça tombe bien, c'est vrai, on a toute l'année pour le faire, puis au dernier moment, faut trouver un toubib ...

- Pour les repas, faut commander la veille pour le lendemain, le lendemain pour le surlendemain, etc ... Les repas sont servis sur des plateaux et arrivent au Club à midi tous les jours. C'est 15 F par repas ; faut choisir sa boisson.

- J'ai rien compris, mais c'est bien, on fera même pas de courses pour casser la croûte.

- On organise tous les soirs quelque chose
- . demain, projection de photos et de films
- . après-demain, c'est la fête, grand-repas, bal
- . pis après, y aura ci
- . pis après, y aura ça

- Donnes moi donc un coup de main au lieu de causer. Tiens le piquet, moi je vais chercher le maillet.

C'est vrai, sont gentils dans le midi, mais qu'est-ce qu'ils causent !

C'est comme Maryse, à la réception, pour les confirmations d'inscription. Quelle activité !!!

- C'est pour les repas ?

- Non, c'est pour les ...

- Attends, je m'occupe des repas, je reviens tout de suite.

.....

- Ca y est. Bon alors, c'est toi qui cherche où il y a un vétérinaire ?

- Non, moi c'est pour l'inscription...

- Attends, je fais une annonce au gueulophone parce qu'y a une voisine qui trouve qu'on fait trop de bruit.

....
Bon alors, c'est comment ton nom ?

- Guy L...

- Excuses moi, tu peux pas revenir tout à l'heure ? on m'appelle pour installer les tables.

Bon allez, on va voir au bar. Les gens du Club, c'est toujours là où on les trouve. C'est Fanny et Jeanne au comptoir aujourd'hui, parce que, attention, tout est organisé, chacun son boulot. M'sieur le Président vient de téléphoner les Canadiens seront en exercice de 9 h 47 à 10 h 32.

- Jean Michel, Y'a un mec qu'a pas de grappin, tu sais pas où on peut lui en trouver un ?

Ils sont tous sympas ici, c'est vrai qu'ils se sont décarcassés pour qu'on se sente bien chez eux. C'est ce qu'on appelle l'hospitalité. En plus, leur Club est très chouette. Tiens cet hiver, je me souviendrai de ce coucher de soleil pénardement installé sous les pins, au bord de l'eau.

Rideau



Photo J.P. SOTTEAU

Par ordre d'entrée en scène :

Dans les rôles de :

Justine	Melle NOUIS	
	Mme FINET	
Maryse	Mme Katerine KERZONCUF	
Fanny	Mme BERTAGNOL	en soirée
	Mme ALLEGRE	en matinée
	Mme BAIGUE	en matinée
Jeanne	Mme RESCHE	en soirée
	Mme de SOUZA	en matinée
	Mme GRAS	en matinée

M'sieur le Président Yvon VERNHES

Jean Michel M. BAIGUE

et par ordre alphabétiques :

Figurants	Mmes KERZONCUF
	ALLEGRE
	MM. RESCHE
	POLLET
	NIELSEN
	MOTHETH
	CHEVET
	MARSHALL
Ingénieur du son	MM. DESDIER
	MOTHETH
	BERTAGNOL
Machinistes	MM. MARRET
	MONDET
	ALLEGRE
	LACOUR
	PERLES
	BLANCHARD
Habilleuses	Mmes BAIGUE
	GRAS
	MARTIN
	Mlle PERLES
Pompiers de service	MM. BONOPERA
	MARTIN
	MARQUET

CONCOURS PHOTOS

MEMBRES DU JURY

PRESIDENT: DANIEL NOTTET DE VOILES ET VOILIERS

MEMBRES : ANDRÉ JUNCA

PIERRE BLAIN

XAVIER AUDOUSSET

⋮
⋮
⋮
⋮

I.F.F

LES PRIX SERONT OFFERTS PAR LES SOCIÉTÉS SUIVANTES:

-CHERET VOILES
-ANCEL DE VRIES Voilerie
-Société PELLETIER
-NAUTI-STORE
-BOATIQUE DIFFUSION

Cette liste n'est qu'un début de nombreuses sociétés contactées ne m'ayant, à cette date, pas encore donné de réponse

REGLEMENT

Article 1

Peuvent participer au concours toutes personnes, majeures ou mineures, appartenant ou n'appartenant pas à l'I.F.F., à l'exclusion des membres du Jury.

Article 2

Les participants peuvent concourir avec autant de photos qu'ils le désirent.

Article 3

Les photos devront être obligatoirement en noir et blanc, de format 9 x 13 et comporter au dos :

- . nom, prénom et adresse du participant,
- . catégorie de la photo
- . catégorie du participant

Article 4

Les catégories seront :

a) pour les participants

1. le cotisant I.F.F.
2. non cotisant

b) pour les photos :

1. 1e(s) Fireball(s)
2. 1e(s) Fireballiste(s) sur le parking (on doit apercevoir un "bout" de Fireball)

Article 5

Les photos devront parvenir avant le 1 juillet 1981
Xavier AUDOUSSET 2, rue Diderot 92600 ASNIERES

Article 7

Le Jury est souverain et n'admettra aucune contestation.

Article 8

Les gagnants seront informés au cours du Championnat de France du Val-André (Aout 81), par écrit et la liste sera publiée dans le bulletin de septembre 81.

Article 9

Les organisateurs se réservent le droit de trancher dans tous les cas de litige.

Article 10

Les participants sont avisés qu'aucune photo ne sera restituée ; elles resteront en effet la propriété de l'I.F.F. et pourront être publiées dans le Bulletin de l'Association.

Article 11

Le fait de participer au concours photo I.F.F. entraîne l'acceptation sans réserve de son règlement.

14 CHAMPIONNAT DU MONDE

Durban (s.a.) 15/24 mai

Comme de coutume, les Championnats étaient précédés des Internationales. Pour les visiteurs, l'occasion servait surtout à mieux connaître les conditions de DURBAN. Quand aux Sud-Africains, c'était leur Championnat national, donc ils y ont mis toute leur ardeur.

Rick NANKIN (SA), suivi de Dave HUDSON et NATHANSON, tous Sud-Africains, remporta ces courses avec succès. Rick est définitivement parmi les meilleurs sur Fireball.

Les 2 journées suivantes, il fut question de mesurer, réparer et certainement achever les derniers préparatifs, car la scène pour ces épreuves formidables était maintenant prête: les drapeaux furent hissés et c'est à ce moment là que l'on remarqua que beaucoup d'amis du monde entier étaient absents ; au départ, nous avions : Afrique du Sud, Royaume Uni, Australie, Zimbabwe, Mauritanie, Portugal, Irlande, Etats Unis.

Dieu merci, les anglais étaient là !!! en bon nombre et aussi Adrian BELL, donc tout était bien, pour un bon championnat avec beaucoup de compétition et d'expertise en vue.

Samedi 17 mai

Temps calme pour cette première course qui démarra après deux départs manqués. Kim SLATER mena dès le départ et était toujours en tête à la première bouée, suivi de BELL et de NANKIN. La course se disputa entre SLATER et BELL qui menaient chacun à leur tour.

La course revint finalement à SLATER avec 4mn d'avance suivi de BELL. David BAIN 3ème, READ-WILSON dépassa NANKIN dans les derniers mètres pour finir 4ème.

La conclusion de cette première course était que les bateaux anglais naviguaient plus vite par temps calme et des 10er ils étaient 7, les 3 autres étaient : NANKIN, PROVOYEUR, CLARENCE.

Dimanche 18 mai

Le départ fût donné avec un vent variable très léger, mais la course fût abandonnée après 2 tours, lorsque le vent changea de 180 ° et la course dégénéra en farce.

Lundi 19 mai

Cette course fût annulée lorsque l'officier du pont reçut l'annonce d'une tempête, venant du Sud-Ouest, vent connu sous le nom de "buster", en français "démolisseur". Hélas, tous les bateaux étaient déjà en position et ce fut un "sauve qui peut" dans un vent de 30 noeuds pour regagner le rivage. Tout se termina sans accident à déplorer, mais la tension montait car une course seulement en trois jours c'était peu ; il nous restait 5 jours y compris le samedi 24, prévu normalement comme "resail" (rechange).

Mardi 20 mai

Quel vent magnifique ! un temps idéal pour une course de Fireball.

Départ impeccable. HUDSON prend la tête, suivi de KITCHEN (S.A.), suivi de BAIN, NANKIN, ALSOP, DAVIES, PROVOYEUR.

KITCHEN perdit des places au large et BAIN prit sa place. NANKIN et PROVOYEUR firent bon usage d'un changement de vent au 3ème près et étaient maintenant en 3ème et 4ème position.

Les positions finales furent :

1. BAIN, 2. HUDSON, 3. PROVOYEUR, 4. NANKIN et de très près READ-WILSON, SLATER, ALSOP dans cet ordre.

Mercredi 21 mai

Un vent très fort 25-30 noeuds, avec des vagues formidables et une mer très agitée. La plupart des compétiteurs se retrouvèrent la quille en l'air plus d'une fois et beaucoup d'équipements furent endommagés : mâts, gouvernail, etc ...

WILSON prit la tête, suivit de ALSOP, CLARENCE, NATHANSON qui se trouvait dans son élément car il aime le gros temps, avait amené son "spinnaker" au large ce qui lui permit de prendre la 3ème place. ALSOP prit la tête et menait bon train lorsque son foc se déchira, ceci permit à NATHANSON de prendre la tête sans s'inquiéter de ses poursuivants. NANKIN prit la 2ème place suivi de PROVOYEUR et de BAIN. NANKIN "capsized", ce qui permit à PROVOYEUR de prendre la seconde place.

BAIN cassa son gouvernail, donc PROVOYEUR avait une avance considérable sur HUDSON. PROVOYEUR "capsized" ce qui lui fit perdre 3 places et HUDSON était maintenant en 2ème place ; dans les dernières longueurs, PROVOYEUR rattrapa et ce fut un duel pour la 2ème place entre lui et HUDSON qu'il perdit d'une longueur ; SLATER prit la 4ème place suivi de NANKIN et CLARENCE (6ème après une très jolie fin de course).

Jeudi 22 mai

Un vent de 10-15 noeuds avec une mer encore très agitée due au grand vent de la veille.

HUDSON en première position, suivi de PROVOYEUR et BAIN à la première bouée. La suite devint un duel entre HUDSON et PROVOYEUR, la première place changeant de l'un à l'autre, mais HUDSON était le meilleur et termina 1er devant PROVOYEUR 2ème, BAIN 3ème, et l'australien Mark SCHAPPER 4ème.

HUDSON était maintenant 1er au classement suivi de BAIN et PROVOYEUR 2ème ex aequo et SLATER en 4ème position.

Vendredi 23 mai

Lamer était plus calme avec un vent de à peu près 8 noeuds. Faiblissant.

SLATER prit la tête dès le départ, suivi de BAIN et PROVOYEUR en 3ème position au 2ème près, PROVOYEUR alla vers la côte et tomba à la 6ème place ; BAIN dépassa alors SLATER et pris la tête jusqu'à l'arrivée ; BELL dépassa SLATER pour finir en 2ème place dans les derniers mètres. HUDSON accosta READ-WILSON et dut se retirer de la course. PROVOYEUR arriva 4ème.

Du résultat de cette avant-dernière course, 4 personnes étaient en mesure de gagner :

BAIN	1	avec 14,4 pts
HUDSON	2	avec 20 pts
PROVOYEUR	3	avec 22,4 pts
SLATER	4	avec 25,4 pts

Inutile de dire que ces 4 étaient assez nerveux dans la soirée du 23, et certainement encore plus au départ de la dernière course.



Photo J. MARTIN

Samedi 24 mai

Le vent était maintenant tombé et n'avait, pour dire, plus de souffle. Ces messieurs les Juges décidèrent de faire la course. Tout le monde pris le départ.

Des 4 premiers, SLATER décida de prendre le vent au large, les 3 autres décidèrent pour une mesure plus conservative et restèrent dans le milieu.

SLATER prit une avance de 4 mn à la 1ère bouée, devant THEVENEAU des Iles Maurice, suivi de PARKINSON des Iles du Chanel et de DAVIES en 4ème place. Les 3 autres, PROVOYEUR, HUDSON et BAIN étaient très loin derrière. PROVOYEUR réalisa une très bonne manoeuvre au 2ème près, le classant 12ème de la 27ème place, et de la 5ème dans une course splendide jusqu'au 3ème près où il prit la 2ème place. HUDSON avait aussi rattrapé et se trouvait maintenant en 8ème position. PROVOYEUR garda la 2ème place jusqu'au dernier près où il perdit son avantage d'un vent qui faiblissait. La course fut donc terminée avec SLATER 1er, DAVIS 2ème, PROVOYEUR 3ème, KITCHEN 4ème, HUDSON arriva 11ème et BAIN 22ème.

Les résultats pour le championnat étaient donc :

1er	SLATER	PARKINSON	25,4 pts
2ème	PROVOYEUR	TWENTYMAN JONES	28,1 pts
3ème	HUDSON	REYNOLDS	37 pts
4ème	BAIN	ANGUS	42,4 pts
5ème	BELL	BELL Mme	52,7 pts
6ème	NANKIN	BONGERS	53,7 pts
7ème	READ WILSON	WITHERS	55,7 pts
8ème	ALSOP	DAVIES	67 pts
9ème	DAVIES	GOSSING	72 pts
10ème	NAMMANSON		75 pts

C'était donc pour tous les participants une semaine magnifique où l'esprit FIREBALL prévalut à chaque instant, le tout clôturé par une distribution de trophées suivie d'une soirée dansante où tout le monde pouvait maintenant se libérer de cette nervosité oublier le vent et s'amuser !

J.J. PROVOYEUR

MOUNTIFIELD

1980 NOUVELLE COUPE G.V. & FOC

7^e CHAMPIONNAT DU MONDE 80

1^{er} TROYES 79 & 80

1^{er} LA BAULE 79

1^{er} spi. 2nd gv spi. 3rd foc gv spi SEMAINE LA ROCHELLE

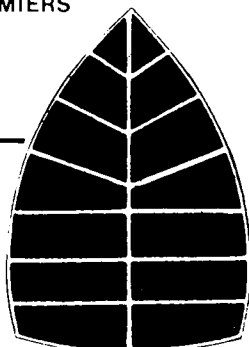
3rd 5th 6th CHAMPIONNAT DE FRANCE

12 SPI DANS LES 20 PREMIERS

1194 F

14 Panneaux Mini

Coupe sphérique plat. Pour largueserré dans tous les temps. Large et vent arrière petit temps et gros temps.

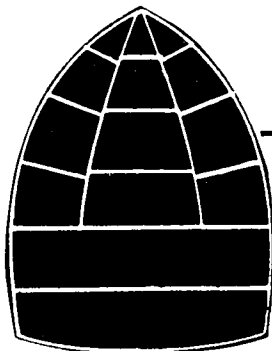


(Dynac seulement)

14 Panneaux Maxi

Coupe horizontale large à creux médium. 1012 F

Spi de large pour équipage moyen

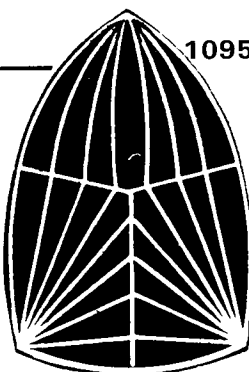


STARCUT 23 Panneaux

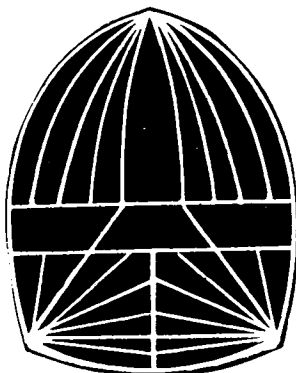
Spi large à tête étroite.

Plat en bas et en haut.

Creux dans le milieu.



1095 F



1120 F

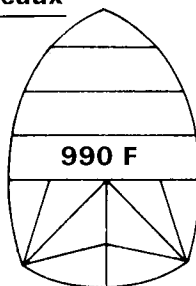
29 Panneaux Triradial

Creux en haut, plat en bas.

Spi polyvalent. Large vent arrière très stable.

SPI MINI

12 Panneaux



990 F



TUSHINGHAM SAILS LIMITED

1^{er} Chpt d'Europe 77

1^{er} & 2^e " " " 78

4^e & 5^e La Baule 80

NOUVEAUTÉ 81 exposé au Salon

Coque Polyester RONDAR

2^e chpt d'Europe 1979-1980

1^{er} Chpt d'Europe 78.79
1^{er} La Rochelle 77 78 79 80

CHAMPION du MONDE
PROCTOR
MASTS

IMPORTATEUR OFFICIEL

Atkinson Smith

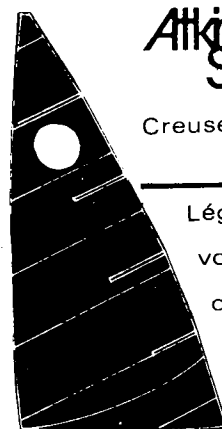


Creuse en haut

Plate en haut

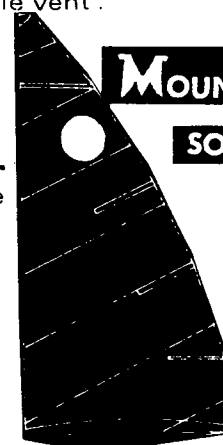
COUPE CLASSIQUE

Léger rond accompagnant le cintre de votre proctor qui devra être calé ou décalé selon le vent.



COUPE AMERICAINE

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



MOUNTIFIELD

SOBSTAD

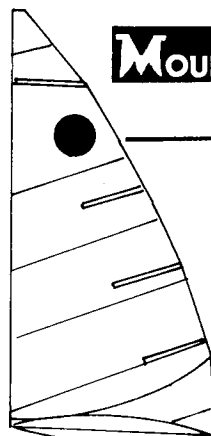
MOUNTIFIELD

NOUVELLE COUPE 80

Creuse en haut

Latte horizontale pour éviter la compression

Bordure en tissu souple fonctionnant comme une bordure libre



SEAHORSE

SOBSTAD SAILS

1^{er} Chpt du Monde 76.77

1^{er} Trouville 80

2^e La Rochelle 80

3^e Ski Voile 80

COQUE BARKER

1^{er} Chpt du Monde 78

1.2.9e " " 79

1^{er} Chpt G.B. 78 & 79

COQUE TROTT

5^e Chpt du Monde 79

3^e 5^e Chpt de France 79

1^{er} Troyes 79 & 80

ATKINSON SMITH SAILS

1^{er} Chpt du Monde 78 & 79

1^{er} Chpt Angleterre 78 & 79

2^e 3^e Troyes 80

Accastillage . Mats . Bômes . Tangons . Tauds . Compas . Derives . Tête de safran . Safran . Coque Moore . Barker .

BOATIQUE

Diffusion

Trott . Rondar .

Planche à voile Dufour - Windsurfer

Sainval - Alpha - Wich

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

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

Stand Niveau 5, n° 685.

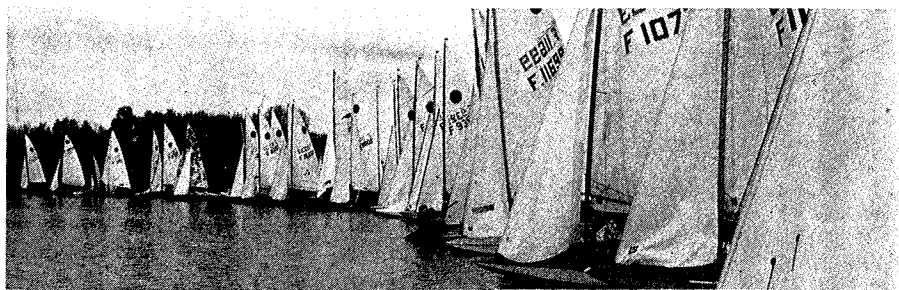


Photo J. MARTIN

★ Le 12.10.80 C.V. LISLOIS

Ce samedi 11 Octobre, l'hiver avait montré le bout de son nez sans toutefois décourager quelques vaillants d'effectuer les dernières mises au point, par un vent frisquet de force 6 à 7

Inutile de préciser qu'ils ont aussi goûté la température de l'eau. L'après-midi, l'accueil des courageux et fidèles fireballistes de PAU, TARBES, AGEN, MONTPELLIER et des clubs environnants s'effectua avec toute l'amitié et le plaisir des retrouvailles qui règnent dans la série.

Pour concrétiser cela, tout ce joli monde s'est retrouvé autour de la table le soir pour déguster les excellentes brochettes de "Maître Pierre".

L'ambiance était très chaleureuse mais nous n'eûmes à constater aucun excès, tout le monde pensant au lendemain.

Le Dimanche 12, le vent avait légèrement molli, offrant une force 4 à 5 sans adoucir la température. 13 Fireball et un 505 (gentiment accepté à l'unanimité) se retrouvaient sur l'eau pour cette deuxième partie du critérium de ligue.

Cependant, seulement 12 fireball prendront le départ, LARROQUE cassant son safran quelques minutes avant le coup de canon et, la mort dans l'âme dut remonter son bateau. (Ce sera pour la prochaine fois).

1ère manche : Manche d'observation qui fut cependant très disputée jusqu'au dernier bord de près où finalement BERNEVRON pris un assez net avantage pour remporter confortablement cette manche devant RIBOT et MARTY.

2°, 3° et 4° manche, même scénario dans les trois manches où MARTY avec une aisance fantastique domina largement les débats pour s'adjuger la victoire trois fois de suite. Merci pour la leçon, M. MARTY ! Derrière lui, la lutte étant acharnée entre RIBOT et BERNEVRON pour l'attribution du titre. BERNEVRON se battit

jusqu'au bout pour préserver la seconde place de la régate et, sur l'ensemble des deux régates, devenir ainsi champion de ligue 1980.

Après tant d'efforts, organisateurs et participants apprécierent vivement le petit lunch qui accompagna la remise des nombreux lots et la lecture du palmarès. Ceci clôtura magnifiquement ces 2 journées qui resteront sûrement gravées pour longtemps dans la mémoire des Fireballistes.

Un grand Merci.

1-PERROT-MINOT/MARTY	0
2-BERNEVRON/SALLES	8,7
3-RIBOT/GACON	11,7
4-BOUSQUET I/VOGEL	23,7
5-GRAZIDE/PINEDA	24
6-BARRE/CRASBERCU	33,7
7-CASZALOT/ROUSSELOT	36
8-BACLE/ROUSSELOT	36,4
9-DANFLOUS/BOUSQUET II	39
10-DESACHY/OVIZE	41,7
11-LEJAV/VERNET	44
12-BLANCHEMAIN/BLANCHEMAIN N.C	

J.L. SALLES

★ COUPE DES VOLCANS

C.N. FADES BESSERVE 15 juin 1980

Le vent était bien au rendez-vous sur le plan d'eau des Fades et l'eau pas très chaude pour un mois de juin. N'est-ce pas les heureux dessalés ? La régate fut donc très sportive et enlevée par un "ancien" (mais toujours là), CIBIE qui se faufilaient bien entre les adonnantes et les refusantes du plan d'eau.

1er CIBIE	BROTHIER (Vichy)	5,5,7
2ème BUISSON	BUISSON (Fades)	8,8,7
3ème TIGOLET	ROBERT (Michelin)	11,7
4ème ROBERT	JOM (Fades)	28
5ème FLAGEL	FLAGEL (Fades)	30
5ème CUZIN	LANDE (Fades)	31,4
7ème SENNEPIN	LOPEZ (Fades)	38

★ Les 5 heures de Bort Les Orgues 29 juin 1980

Derrière deux 505, un 470, les Fireballs toujours fidèles :

4ème ARBUS	GAILLARD
5ème BRUN	AVRILLON
6ème BUISSON	BUISSON
7ème CIBIE	BROTHIER
8ème FLAGEL	FLAGEL
9ème TIGOLET	QUEUILLE

Photo J. MARTIN



★ UNION SPORTIVE RIVERAINE
RIEUX - 14 Septembre 1980

Cette régate, première partie du Critérium de Ligue, initialement prévue le 7, a été reportée d'une semaine par les organisateurs pour permettre à certains mordus empêchés, d'être présents. Merci pour eux.

A souligner l'excellente organisation et surtout l'accueil particulièrement chaleureux des membres de l'Union Sportive Riveraine qui avaient tout prévu pour satisfaire les plus exigeants mais qui furent desservis par le manque de vent.

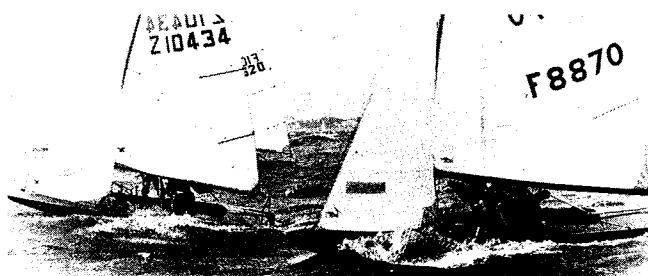
Donc, régate de tout, tout petit temps (force 0 à 1) qui ne permit pas aux équipages de porter d'appréciation valable sur les réglages.

Suprématie incontestée de BERNEVRON dans la première manche. LARROQUE constamment en tête dans la seconde, se fait battre sur la ligne par PINEDA. Dans la troisième, BERNEVRON et LARROQUE en tête toute la manche se font dépasser in extremis par RIBOT.

Résultats :

1 - BERNEVRON-VERNET	3 pt
2 - RIBOT-GASCON	5,7
3 - LARROQUE-ROSAV	8,7
4 - PINEDA et Mme	10
5 - DANFLOUS-BOUSQUET II	13,7
6 - ROUSSELOT-BACLE	16
7 - BOUSQUET I-VOGEL	20
8 - COCQ-SAN JOSE	24,7
9 - ROUSSELOT-ROUSSELOT	29

Photo J.J. GOURIOU



Beg-Rohu 1er-2 novembre

Mêmes dates, même problème que l'année dernière. La F.F.V. semble une fois de plus minimiser la portance de cet événement qui, nous le pensons tous, représentes d'Associations et coureurs, devrait être une régate phare de l'année, une sorte de consécration nationale, un peu comme le sont les finales de tennis.

Enfin tout ceci ne nous a pas empêché de revenir aussi nombreux, dans une ambiance très chaleureuse.

Pour la majorité d'entre nous, c'était les retrouvailles après un an d'absence, pour les autres la découverte d'un haut lieu du yachting tout à fait exceptionnel. Il faut l'avoir vu au moins une fois dans sa vie de régatier.

Une variable dans cet univers organisé : le temps !

Fort heureusement, il fut très beau le 1er jour pour accueillir les 17 équipages de double, avec parmi eux nos trois équipages, BURGAUD-CARIS dits les 2 oliviers, les frères SOTTEAU et DELHUMEAU.

Le tirage au sort n'avait pas trop mal fait les choses puisque les Olivier se voyaient attribuer notre bateau de l'année dernière. Quant aux 4 frères, ils tiraient les numéros 29 et 30 ; un tiercé qui aurait presque pu être réalisé dans l'ordre.

En effet, à la 1ère bouée au vent de la 1ère manche, les DELHUMEAU viraient 3ème, suivi à quelques encablures par BURGAUD et des SOTTEAU. Profitant d'un dessalage malencontreux de RUSSO-TERRIEN, nos champions nationaux allaient rapidement fondre sur le 1er (membre des 505) pour le passer dans le début du 2ème près. Un marquage rigoureux et sans risque voyait les DELHUMEAU reporter cette 1ère manche devant l'équipage du Bataillon de Joinville 470, LEDUC. BURGAUD tout à fait dans le coup s'accrochait à la 5ème place, les SOTTEAU à la 10ème pour avoir rétrogradé sur des problèmes de matériels defectueux et d'un certain manque d'accoutumance au bateau.

Tout ce joli monde était bien décidé à vendre chèrement sa peau dans la 2ème manche qui allait suivre.

Le vent qui régnait sur le plan d'eau avait été jusqu'alors de 3 à 4, de Sud, avec un clapot assez fort. Le vent faiblissant dans cette 2ème mi-temps, allait rendre les conditions plus délicates, ce qui convient tout à fait aux Fireballistes chevronnés.

Très beau départ de BURGAUD et des DELHUMEAU (eh oui ! cela leur arrive de temps en temps). A la bouée au vent, nos amis sont groupés : les DELHUMEAU 3ème, les 2 Olivier 4 ou 5ème. Malheureusement, ces derniers cassent leur drisse de foc et doivent rentrer ; dommage ! on aurait pu leur montrer ce qu'est la cohésion fireballistique aux avant-postes.

Bref, pratiquement même scénario qu'à la 1ère manche ; les DELHUMEAU 2ème à la bouée sous le vent, malgré des attaques très incisives, ne pourront passer RUSSO-TERRIEN, équipage confirmé de 470 qui nous fera état de son métier dans ce genre de conditions. Les SOTTEAU enfermés au départ, ne parviendront pas à se refaire et termineront dans les 10ème.

Pour nous, le décompte des points était facile : 0 + 3 = 3
RUSSO-TERRIEN : 8 + 0 = 8

Tout restait donc possible pour le lendemain : on ne pouvait cependant pas se permettre de faux pas, l'honneur de la Série était en jeu.

En fait, le temps allait décider pour nous.

Dimanche 2, vent Est Force 6, anémomètre 17 à 25 noeuds, température 4

Rien de très alléchant. Enfin on en a vu d'autres à Lyme Regis et nous étions prêts à foncer dans la plume. Vu les conditions, on n'allait ne courir qu'une manche à laquelle hormis des ennuis techniques, nous ne pouvions faire plus mal que 2ème. Il ne devait en fait ne pas y avoir de problèmes.

Des problèmes, il n'y en eu pas du tout puisque le Comité après une courte chevauchée en Caravelle à l'extérieur de la digue, jetait l'éponge (au fond du bateau) après s'en être pris plein "la gueule". A chacun sa peine ...

Les équipiers plutôt contents de cette annulation, Olivier, Kiki et moi-même déçus de ne pas avoir pu faire une démonstration du strongwindknowhow d'un fireballiste moyen. Ce sera pour l'année prochaine, car nous comptons bien y retourner. On est super bien logé, la bouffe est extra et puis la crêperie de St Pierre de Quiberon n'a pas son pareil, surtout quand c'est Claude PETIT qui nous la recommande...

Classement général (d'après mes souvenirs)

1er	DELHUMEAU - DELHUMEAU	Fireball
2ème	RUSSO - TERRIER	470
3ème	LEDUC	470
4ème	BABIN	Vaurien
5ème	X.	505
6ème	LE TROQUER	505
7ème	Y.	
8ème	Z.	
9ème	BURGAUD - CARIS	
10ème	SOTTEAU - SOTTEAU	

Philippe DELHUMEAU

ETANG DU PUIT

1er et 2 novembre

L'équipe lymphatique et entouchaste du C.V. Centre avait mis les petits plats dans les grandes écuelles pour sa régate de novembre. Tout était prêt pour recevoir à la soirée folk et champêtre les quinze personnes qui avaient répondu et qui furent cinquante en arrivant au port. Heureusement l'équipe phinlabique et entouflasque avait tout prévu, même des fireballistes en état normal. On n'a pas pu les retenir longtemps devant le buffet en voie de composition et les pizzas arrivèrent après que ceux du paquet de tête eurent attaqué les fromages. Le stock de boisson en voie de décomposition rapide produit ses effets néfastes dans les minutes qui suivirent. Les plus atteints se secouaient frénétiquement les tripes en faisant semblant de suivre une musique délirante et répétitive. Tout cela pour finir dans des dortoirs surpeuplés et chaotiques où des individus mal intentionnés gonflaient leur matelas dans le noir avec une asthmatique et bruyante à des heures indues.

C'était complètement raté. S'ils reviennent l'année prochaine, il faudra revoir les critères de normalité du Fireballiste moyen.

D'autant plus que le lendemain, les frères machin, de l'équipe insubmersible et dégonflable, n'ont vraiment pas voulu faire plaisir à leurs petits camarades de

l'extérieur, et n'ont laissé la dernière manche à Eric, que parce que sa petite copine avait bien dansé la veille avec lui. Voyez où on en est !

Sans compter le plan d'eau, avec son eau fraîche et son vent glacial, deux aspects qui n'ont pas échappé à certains amphibiens qui s'en rappelleront longtemps.

Il faut noter qu'il y avait 37 bateaux à cette régate et que les Fireballistes, mes frères, vous n'avez pas fini de m'étonner.

1er	GAULT Ph	GAULT Pa	0
2ème	BASSET	JUNCA	11,4
3ème	BIHOREAU	BEQUILLON	20,5
4ème	DAGUET	PLANTEFOL	21
5ème	BORSENBARGER	GERARD	24,4
6ème	PELLETIER	LENOIR	29
7ème	RAMEZI	ROUILLE	31
8ème	GIAUME	PILLON	35,7
9ème	SEDNAOUI	PALSERNAY	36,7
10ème	CARTIER	SERRAZ	41,7
11ème	APPFEL		51
12ème	BRUN	DEBRAY	52
13ème	BREUIL	BREUIL	58
14ème	GROS	PIGET	59
15ème	DOUCHY	DOUCHY	61
16ème	LAMIC	CHARLES	63
17ème	PEDREZ	FOSSET	65
18ème	BEAULIEU	BURETTE	67
19ème	BORNIER	MAGOT	67
20ème	LAMOQUE	LAMOQUE	71
21ème	PERDON	PERDON	72
22ème	DORIOU	CHAUMET	72
23ème	VIOUX	NIVET	73
24ème	GRABOT	GRABOT	73
25ème	BLAIN	BLAIN	79
26ème	SALVAGE	TURLAIS	84
27ème	CIRET	RUSSO	85
28ème	RICHARD	COBEL	85
29ème	GRUAU	GRUAU	86
30ème	X	Y	88
31ème	DUBE	DUBE	89
32ème	CIRET	BERNARDET	90
33ème	TURPIN	TURPIN	92
34ème	BARONNET	CIRET	94
35ème	BUSSON	BUSSON	94
36ème	SAUSSISSON	PASSEC	94
37ème	ALLEAU	TAUDILLE	94

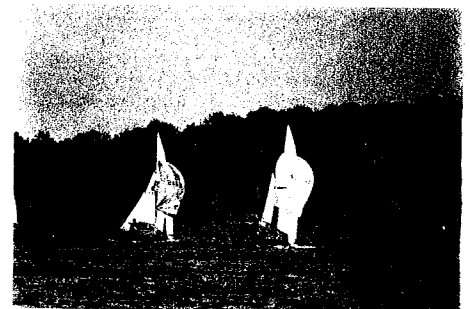


Photo Ph. GAULT

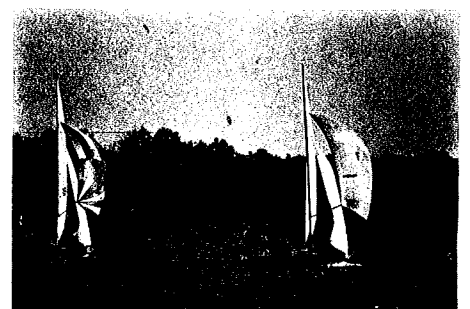


Photo Ph. GAULT

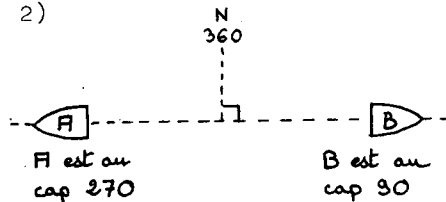
Souvent, on achète son premier compas parce que c'est beau et puis on se dit que si un jour le brouillard nous surprend... Bien sûr on s'amuse avec au cours des régates, mais l'on pense tout bas : "Rien ne vaut mon flair habituel pour voir les bons coups, et puis moi, les calculs d'angles..."

Après quelques "balises" prises sur des erreurs tactiques ce bel appareil commence à attirer notre attention. On se plonge alors dans le premier bouquin qui parle de compas. Malheureusement, les procédés habituels imposent beaucoup de calculs. C'est pourquoi je me propose d'exposer quelques méthodes simples pour utiliser le compas au mieux.

Avant tout deux remarques :

1) Sur un compas les chiffres augmentent dans le sens des aiguilles d'une montre.

2)



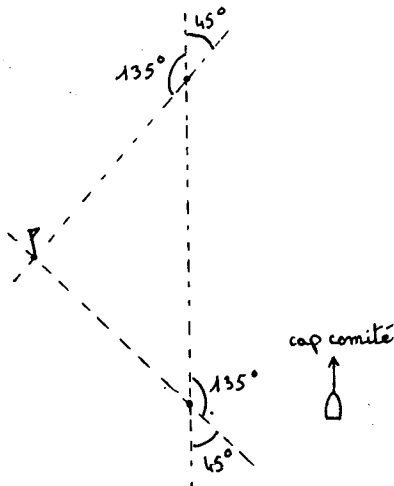
1/ Déterminer la structure et la direction du vent.

Avant le départ, faire plusieurs relevés de la direction du vent en se plaçant nez au vent. D'après ces relevés essayer de déterminer la structure du vent (oscillant, stable, ou évolutif).

2/ Savoir où sont placées les bouées.

Pour cela, pas de problème, c'est le comité de course qui donne le cap de la bouée au vent.

Sur un parcours à 45°, pour connaître le cap à suivre : au premier largue, il suffit de retrancher 135° au cap du comité ; au deuxième largue, il faut ajouter 135° au cap du comité.



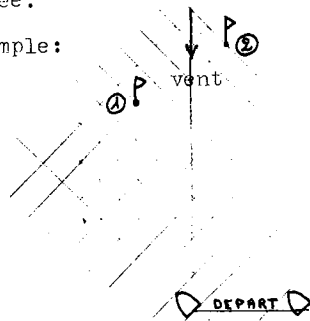
Au vent arrière, il faut ajouter ou retrancher 180° au cap du comité.

Remarque:

Le cap du comité sert à déterminer les caps des bouées. Il est dangereux de s'y fier pour déterminer l'extrémité favorable de la ligne. En effet, l'extrémité

favorable de la ligne ne dépend pas toujours de la place de la bouée.

Exemple:



Question: qui arrivera le premier à la bouée (1) ?

qui arrivera le premier à la bouée (2) ?

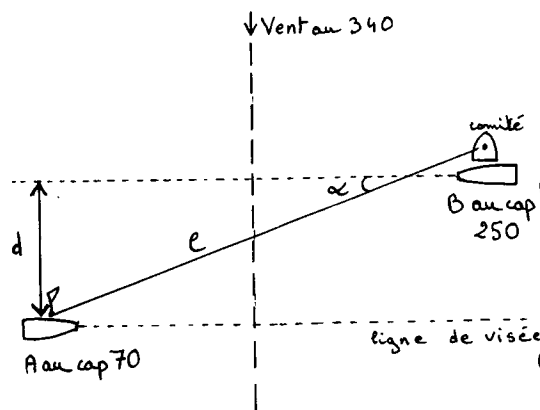
Solution: compter les carreaux. Evident, n'est-ce pas ?

3/ Déterminer l'extrémité favorable de la ligne (rain au vent).

Sachant qu'une ligne neutre est à 90° de l'axe du vent, ajoutez ou retranchez 90° au cap du vent que vous avez relevé. Passez au ras du bateau comité ou de la bouée de départ. Observez la direction que vous suivez par rapport à la ligne.

Exemple: cap du vent 340°

donc ligne neutre → cap 70°
→ cap 250°



Si vous coupez la ligne vous êtes du bon côté. Vous pouvez évaluer la distance d (en visant bien) qui représente votre avantage.

Remarque:

Il est possible de longer la ligne et en déduire l'avantage α en degré. Ensuite, si l'on connaît la longueur l de la ligne, on peut en déduire l'avantage en mètres (ce qui est plus intéressant) par l'opération $d = \sin \alpha \times l$

Non, ne riez pas ! Et ne me dites pas que vous n'emportez pas une table trigonométrique à bord...

4/ Déterminer le bord qui partira de faire la route la plus courte.

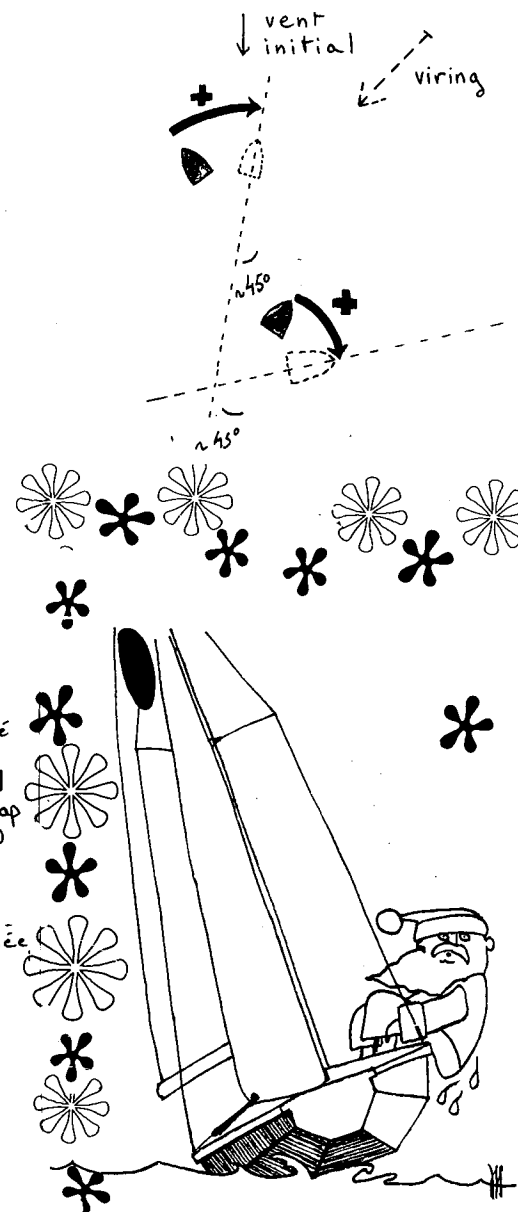
Voir article de Cordelle bulletin de l'été dernier.

5/ Savoir si le vent adoucit ou refuse au près.

Ici, pas de problème, il faut connaître ces deux phrases par cœur:

Si les chiffres (cap du bateau augmentent) le vent tourne à droite (viring).

Si les chiffres diminuent le vent tourne à gauche (backing).



6/ Savoir si le large sera serré ou arrivé.

Si le vent est à droite: large arrivé

Si le vent est à gauche: large serré

7/ Déterminer le bord refusant au vent arrière.

Si le vent est à droite, envoyer babord (empannage à la bouée).

Si le vent est à gauche, envoyer tribord (abattée).

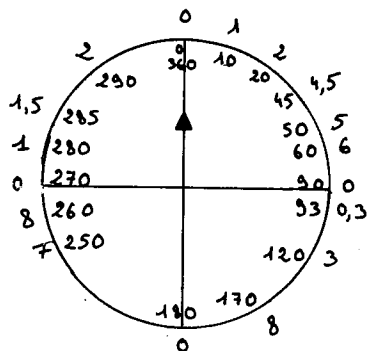
8/ Savoir si l'on monte ou si l'on descend au vent arrière.

Si je monte, les chiffres augmentent

Si je descends, les chiffres diminuent.

Un truc mnémotechnique.

Il consiste à se donner une graduation beaucoup plus simple sur le compas.



Cette graduation va de 0 à 8,9 au lieu de 0 à 360.

Comment l'obtenir ?

Tout simplement en ajoutant les chiffres des dizaines et des centaines lus sur le compas.

Exemple:

cap 250 → 2 + 5 = 7
 253 → 2 + 5 + 0,3 = 7,3
 280 → 2 + 8 = 10 → 1+0 = 1
 290 → 2 + 9 = 11 → 1+1 = 2

Intérêt:

Les chiffres sont petits. La nouvelle graduation s'obtient par simple addition. Lecture aisée sur compas sphérique. Cette graduation a des propriétés étonnantes.

Exemple:

vent au 340 → 3 + 4 + 0 = 7
 Je note sur mon bateau que le vent est au 7.

Sur l'alidada à 45° de mon compas je lis:

340° - 30° = 250° lorsque je suis tribord au près or 2 + 5 = 7

340° + 90° = 70° lorsque je suis babord au près or 7 + 0 = 7

340° - 135° - 45° = 160° lorsque je suis le premier large or 1 + 6 = 7

340° + 135° + 45° = 160° lorsque je suis sur le deuxième large or 1 + 6 = 7

Au vent arrière, comme je ne suis plus au rappel, je peux lire sur l'alidada centrale:
 340° - 180° = 160° → 1 + 6 = 7

Finis les calculs au passage des bouées. Il me suffit de retrouver mon 7 tout au long de la régate.

Au près si j'ai un 8 ou 7,5 le vent vire.

Si j'ai un 6 ou un 6,5 le vent backe.

Conditions nécessaires:

- Avoir des alidadas à 45° sur son compas.
- Placer le compas derrière le mât pour une meilleure lecture.
- Faire un cap d'environ 45° par rapport au vent au près.
- Que la bouée de large soit à 45° et non à 60°.

Conclusion:

Le compas est la seule source d'informations objectives que nous avons sur le bateau. Pourquoi s'en priver ?

ERIC ROBERT

venez
à moi petits
fireballistes



je ne cogiterai plus
je ne compterai plus
je ne supputerai plus

VOS COTISATIONS

REVE-T-IL

"Les pieds gelés" ou la "goutte au nez" ?

Il faisait tellement froid qu'il était difficile de se souvenir du nom exact de cette épreuve, la dernière de la saison, à Créteil.

On pensait y rencontrer des vieilles barbes et barres. Mais les DAGUET, DHEILLY, BORSENBARGER et autres étaient absents.

Outre les nombreux membres du CVBM AFAVAL, l'US LAGNY et SACLAY assuraient le gros des 15 participants.

Les sandwiches et les boissons chaudes étaient très appréciées entre chaque manche. Le CVBM et la ville de Créteil forment vraiment une association très généreuse et sympathique, une chaleur, malgré le froid, que l'on aimerait voir dans tous les Clubs.

Neige et bourrasques furent notre lot. Très disputées ces régates de gros temps (BASSET-JUNCA 2 dessalages). 4 manches où PELLETIER gagna sans s'en rendre compte, VISBECQ perdit sans y croire, BERQUE assura et BASSET après avoir dit "faudrait qu'en même qu'on gagne la dernière manche" la gagna.

Avis aux Amateurs : LAMIC a créé un très joli challenge une "maquette de côtre" pour le meilleur des quatre régates à courir à Créteil. De plus, ces régates sont les mieux dotées de la région parisienne et de bien d'autres ...

Didier VISBECQ

Photo J.J. GOURIOU

1er	PELLETIER	PELLETIER	CN Bourgogne	9	pts
2ème	BERQUE	BRUANT	CVCEP	10	pts
3ème	BASSET	JUNCA	CV ABLON	11	pts
4ème	VISBECQ	AUDOUSSET	CVBM AFAVAL	11,4	pts
5ème	SEDNAOUI	ROUX	CVBM AFAVAL	21,7	pts
6ème	LAMIC	CHARLES	CVBM AFAVAL	33,4	pts
7ème	VIOLA	VIOLA	US LAGNY	34,7	pts
8ème	BREUIL	BREUIL	CVCEP	43	pts
9ème	BURETTE	BEAULIEU	CVC	45	pts
10ème	BRIANCHON	GOURDEAUX	US LAGNY	47	pts
10ème	TAVEIRA	MARNAUD	CVBM AFAVAL	47	pts
12ème	FOUASSIER	MALISSARD	VIGNEUX	57	pts
13ème	BUSSON	LENOIR	CVCEP	58	pts
14ème	MARLOT	BERAUDIAS	US LAGNY	59	pts

PETITES ANNONCES



1 Mat Proctor D 80 (jamais servi) avec greement 2200 frs

1 Jeu de voiles Mountifield G.V. 77, Foc 77, Spi 79 1000 frs

1 Bome Proctor 79 400 frs

Yves VINCENT Les Aillats Four

8300 Bourgoin Jallieu

Tel (74) 93.52.81

1 Dérive 800 F
1 jeu de voiles très peu servi état impeccable 1.300 F

Jean BROUSSOULOUX

Annexe de l'Ecole Normale 15000 AURILLAC

Tél bur. (71)63.63.90

dom (71)48.22.04

1 FIREBALL 1645 GUINDE
Mat Proctor Beta Minus
Voiles Mountifield Spi large Chéret
Trapèze automatique, tangon embouts ronstand
Taud dessus Remorque Lancelot

En prime : 2 autres Focs, 1 barre, 1 tangon

Prix : 5.000 F

Jean Louis FOURNIER

139, Bd de Créteil 94100 ST MAUR

1 Spi de large (79) état neuf 500 F
P. JACQUET
6, rue de l'Annexion 74000 ANNECY
Tél (50) 45.11.84

Le team VISBECQ-AUDOUSSET renouvelle son écurie et propose :

1 Tracteur 504 PEUGEOT Injection 71 sièges cuir, toit ouvrant, bon état général, moteur 70.000 Km 5.000 Frs

1 bateau le "MORITURI" F 9199 parfait état, reconditionné (peinture et vernis) mâts Z spar, voiles Phi, Cheret Spi 14 mini Mountifield 8.500 Frs

1 Foc Chéret pontage court 300 Frs

Didier VISBECQ
1bis, rue Saint Saens 92200 COURBEVOIE
Tél bur 256.04.31

Xavier AUDOUSSET
2, rue Diderot 92600 ASNIERES
Tél 733.44.08

Fireball 10457

- jaugé poids mini, très bon état
- au repos depuis 2 ans
- mâts Proctor, Voiles Mountifield dérive et safran Trott, barre Rondar Accastillage compétition complet
- taud dessus-dessous, remorque ceinture de trapèze, grappin, etc ...

Grand voile HOLT ALLEN strictement neuve jamais dépliée

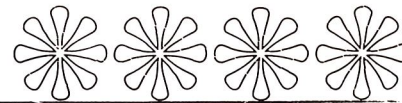
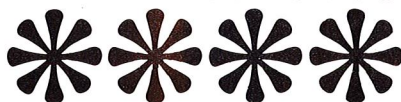
Prix du neuf moins 20 %

P. CIBIE

15, Place Coubertin
63000 CLERMONT FERRAND
Tél : (73)93.26.55

1 Foc Voile Systeme 1 an 250 F
1 Foc Chevallier 1 an 200 F
1 Spi Voile Système 1 an 500 F

Alain DAGUET
11, rue des Frères Lumières
RUEIL MALMAISON Tél 732.15.86



A Vendre
Grand Voile ELVSTROM "Proto"
Coupe type 470 à bordure libre
4,75 once Yarn Utilisée un mois
Prix : 1.100 Frs

T. ORLOFF
Hood Sails Europe
328, route de Turin 06300 NICE
Tél 89.21.01 89.77.60



Dessin HOLMSTROM

NE LAISSEZ PAS VOTRE ASSOCIATION DESSALER ET DERIVER...

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

cotisez

100 f à l'F.F. chèque bancaire ou CCP 5629-35 S Paris



Photo J.J. GOURIOU

Rien n'arrête le bouillonnement des cervelles pensantes de l'Administration : jugez plutôt : un Arrêté du 27 mars 1980 et obligatoirement mis en vigueur à partir du 1er octobre 1980 réglemente tout ce qui concerne la navigation de plaisance en mer.

Je vous en détaille les parties qui nous concernent, nous les petits mouille-culs, ceux qui ne peuvent s'aventurer qu'à deux miles des points d'abri, qui n'alimentons heureusement pas les colonnes des journaux relatant des accidents graves ou mortels, qui ne sortons que de jour ou accompagnés d'une duègne.

D'abord, réjouissons nous le texte n'est pas obligatoire à bord, il l'est pour toutes les catégories de bateaux de la 1ère à la 4ème. Ce texte doit être agréablement ressenti par l'aide efficace qu'il apporte lors d'un coup de chien et qu'une bille de bois perce votre coque. A quand le texte du Code de la Route à bord de toutes les voitures ?

Ce nouvel Arrêté, référence 69.216 du 28.2.69, podifié par le décret 79.708 du 8.8.79 précise à son titre IV des dispositions applicables aux embarcations à voile ou à moteur ..., aux dériveurs légers, ...

Art. 71

" 1. Lorsque le navire possède des caissons à air, ceux-ci ne peuvent être retenus comme réserve de flottabilité et doivent être mis en communication avec l'extérieur.

" 2. Les réserves de flottabilité sont constituées soit par des matières expansées soit par tout autre procédé approuvé par la Commission Nationale de Sécurité de la Navigation de Plaisance.

" 3. Les matières expansées sont à cellules fermées. Elles sont inamovibles et protégées de telle sorte qu'elles ne puissent être exposées à des dommages mécaniques et à des solvants hydrocarbures. Elles doivent avoir une bonne tenue aux vibrations.

" 4. Par ailleurs, le mât avec barres de flèches, grément dormant et courant lorsqu'il n'est pas fixé au bateau, doit flotter en eau douce en position horizontale pendant 24 heures. Cette disposition ne s'applique pas aux mâts des bateaux de sports à quille.

" 5. Embarcations de compétition

" 5.1 Les embarcations de compétition, armées par des licenciés de Fédérations habilitées par le Ministre chargé de la Jeunesse et des Sports et des Loisirs pour la voile et le motonautisme, peuvent être dispensées, lors de compétitions, des dispositions du présent article et ne satisfaire qu'aux conditions de flottabilité prévues par le Règlement International de leur série. Pour l'entraînement à la compétition ces embarcations feront l'objet soit d'une surveillance, soit d'une déclaration de sortie.

" 5.2. ...

" 5.3 Ces embarcations devront porter sur leur plaque signalétique prescrite par l'article 79 ci-après, la mention "flottabilité non conforme aux articles 69 et 71 de l'arrêté du ...". Ces embarcations devront être mises en conformité lorsqu'elles cesseront d'être destinées à la compétition.

" 5.4 La liste des embarcations bénéficiant des dispositions ci-dessus est fixée par le Ministre chargé de la Marine Marchande, après avis de la Commission Nouvelle Supérieure de la Navigation de Plaisance.

" 1. La plaque signalétique prévue à l'article 7 du Décret susvisé, doit, en ce qui concerne les embarcations visées au présent titre, comporter les indications suivantes :

" 1.1 le nom du constructeur ou éventuellement, de l'importateur et de l'architecte,

" 1.2 à 1.8 une série de caractéristiques dont la charge utile ou le nombre de personnes maxi (adultes ou enfants) "

L'article 7 dont il est question dans le 1er § de l'article 79, indique que :

" Certificat de Construction

" 1. Un certificat de construction est délivré par le constructeur ou l'importateur pour chaque unité commercialisée, attestant que le navire est conforme à celui dont les plans ont été approuvés et pour lequel a été délivré un Certificat de Conformité. Le constructeur ou l'importateur tient la comptabilité des certificats délivrés. Lorsqu'il s'agit de navire de série, le constructeur ou l'importateur doit tenir un registre par série, sur lequel sont portés conformes à l'Annexe III.

(cette annexe représente un tableau mentionnant dates, références et nom de l'acheteur et du bateau).

J'ai eu connaissance de cet arrêté par la Revue "Bateaux" qui dans son n° 265 a édité un tiré à part qui donne tout le Décret et des commentaires de M. Paul JACOB, Membre de la Commission Nationale de Sécurité.

Je cite un extrait de ces commentaires relatifs à notre série :

" ... Les articles 69 à 72 de l'Arrêté qui ont fait l'objet de nombreuses controverses sont, sans aucun doute, les plus importants du Titre IV. Le principe que toute embarcation rigide immatriculable et relevant de ce titre IV doit être insubmersible et que cette insubmersibilité ne peut être obtenue par des caissons à air qui ne sont pas considérés comme des volumes de flottabilité. La raison de cette disposition réside dans le fait que l'étanchéité des caissons à air est précaire et ne résiste pas aux contraintes du temps et de l'utilisation. Les matières expansées constituent donc, en l'état actuelle des choses, la meilleure solution au problème. La difficulté rencontrée dans la rédaction est venue du fait que l'insubmersibilité n'est pas exigée par les Règles Internationales régissant certaines séries de dériveurs et de voiliers de sport à quille destinés à la compétition et notamment certaines séries olympiques. Le poids des matières expansées, si faible, fut-il, pouvait constituer pour les concurrents français un handicap.

" Il était logique et équitable d'exempter de l'obligation d'insubmersibilité celles des embarcations destinées à ces compétitions internationales de haut niveau, dont les barreaux s'entraînent et concourent dans des conditions de sécurité généralement très satisfaisantes. C'est ce qui a été fait. Toutefois, le problème restait posé de l'utilisation ultérieure de ces embarcations dépourvues de flottabilité et donc de les distinguer des autres aussi longtemps qu'elles n'auraient pas été mises en conformité avec les prescriptions de l'article 69.

(Cet Article 69 précise :

" Toute embarcation visée au présent titre doit être dotée de flottabilité suffisante pour que, une fois remplie volontairement de la quantité maximale

" chargée à leurs emplacements habituels des poids immergés des moteurs, de l'équipement et d'autant de fois 15 kg de fer que de personnes pouvant prendre place en application de l'article 66, elle flotte en eau douce pendant 24 heures, sensiblement droite, la quille en bas, sans qu'aucune partie du livet de pont soit immergée. L'article 66 en § 2 précise que : le nombre maximum des personnes pouvant prendre place à bord est celui déterminé par la série augmenté de un ")

En reprenant les propos de M. JACOB à la suite, on comprend :

" Cela explique les dispositions du § 5 de l'article 71 qui pourront paraître contraignantes mais qui ont le mérite de donner satisfaction aux spécialistes de la haute compétition, sans remettre en cause le principe de l'insubmersibilité exigée de tous les petits navires et embarcations rigides visées au Titre IV, pour lesquels l'article 76 rappelle qu'elles ne sont pas soumises à l'approbation des Plans prévues par le Décret et le Titre L de l'Arrêté.

En conséquence, une embarcation appartenant à une Série Olympique ou Internationale, dépourvue de flottabilité réglementaire prévue aux Art. 69 à 71 de l'arrêté et destinée à la compétition internationale ne pourra être utilisée que si elle est soumise à une surveillance ou, à défaut de celle-ci, lors d'une sortie d'entraînement pour laquelle le barreur devra effectuer préalablement une déclaration de sortie. Après de qui cette déclaration de sortie devra-t-elle être faite ? L'Arrêté ne le dit pas, car le législateur a seulement voulu qu'une telle embarcation de sport dépourvue d'insubmersibilité ne puisse prendre la mer dans n'importe quelles conditions de temps, et cela sans prévenir personne de cette sortie ...

Il me semble qu'il y a là matière à réflexion. Il me semble que la déclaration de sortie pourrait très bien se faire dans le cadre d'un Club, ce qui signifierait que le coureur est licencié. Cela va dans le sens de la Déclaration et n'est pas mal bien au contraire.

Que doivent exactement faire nos chantiers et importateurs ?

Qu'ils tiennent registre de leur fabrication ou vente : cela serait très bon et souvent nous déplorons la vacuité actuelle de ces renseignements. Cela aussi va sonner un glas douloureux pour tous les dériveurs autres que de Série IYRU ou Internationale, il n'est pas fait mention des planches à voile, je crois qu'au sens de l'Administration, elles sont classées dans la catégorie "engin de plage" avec une dérogation sur la limite de navigation : 1 mile au lieu de 300 m.

Comment sera vérifié l'application de ce Décret ?

Comme cela se pratique en ce qui concerne le matériel de Sécurité : hélage en mer par une embarcation de Gendarmerie ou des Affaires Maritimes ?

Il y a déjà l'obligation d'immatriculation et de déclaration d'existence aux Affaires Maritimes ; très peu respectée, elle a cependant donné des sueurs très froides à ceux qui ont subi ce contrôle depuis une plage par un CRS ou un Gendarme zélé. L'amende consécutive était forte.

Je vous rappelle que je tiens à votre disposition les imprimés adéquats et leur mode d'emploi (voir un article dans un vieux numéro du bulletin, 2 ou 3 ans environ).



SOS ASSURANCE GROUPE

II FIREBALL

Nom

N° de voile

Année construction

Valeur Vénale :

I - PROPRIETAIRE

Nom - prénoms

Adresse :

N° I.F.F.

Amis Fireball

Vous naviguez en équipe !

Alors pourquoi vous assurez-vous en solitaire ?

L'ASSURANCE GROUPE FIREBALL, que nous gérons depuis 5 ans
- contre vents et marées plus ou moins noires ... - compte
seulement 70 d'entre vous.

Nous les saluons en passant et remercions particulièrement
ceux qui ont eu la gentillesse de nous exprimer leur satisfac-
tion.

A tous les autres, nous lançons un S.O.S. (pour maintenir
voire pour améliorer les tarifs) :

Assurez vous I.F.F.

Dès réception de votre revue, remplissez donc le bulletin
ci-contre et adresser le à

Cabinet A. de GAULLIER

Courtage d'Assurances

03120 PERIGNY

(70).99.82.84.

Vous recevrez par retour du courrier une documentation sur les
garanties et la tarification applicable.

LA BOUTIQUE

Pour tous renseignements ou commandes :

Christian LAMIC
34, Chemin de Mesly
94000 CRETEIL

Tél : 339.51.21

Chèque à l'ordre de I. F. F.

VOUS PROPOSE

TEE-SHIRT Marine	Don minimum	35 F
SWEET-SHIRT Marine	Don minimum	75 F
PULL-OVER Marine Bordeaux	Don minimum	70 F
COUPE-VENT Marine	Don minimum	80 F
SAC	Don minimum	80 F

Enfants 2 à 12 ans
Adultes T1 à 6

Tailles 0-1; 2-3; 4-5; 6-7

Et comme d'habitude : Posters; Plaques de calandre; Macarons intérieurs, extérieurs;
Bande de pare-brise