

FEI



INTERNATIONAL FIBERARTS EXHIBITION

- le nombre des Cotisations aux Associations de Classe est encore en régression, il passe de 7337 à 6452 en 1980, ceci est alarmant car: sans moyens financiers les Associations de Classe ne pourront plus jouer leur rôle d'incitation et de coordination. Il faut redonner aux Capitaines de Flottes le rôle et les moyens qui lui sont nécessaires pour remplir sa mission. Les Clubs, les Comités Départementaux, les Ligues aident les Entraîneurs, il faut aussi aider les Capitaines de Flotte.....

L'activité de la Voile depuis 2 ans se mesure par les notions "Bateaux-Journées-Ecole (BJE) & Bateaux-Journées-Régates" (BJR).

Pour le Dériveur en double.....les 4 Classes: 470, Fireball, et 5 o 5 et à un degré moindre le Ponant sont des classes de compétition. Leur activité Ecole de Voile est faible et en régression..... Leur activité régates: 17510 BJR contre 18920 l'an passé est en léger recul, cela est dû au 470 et au Ponant alors que le Fireball et le 5 o 5 conservent une activité comparable à celle de l'an passé si l'on tient compte du fait que cette année l'activité à l'étranger n'a pas été décomptée comme précédemment, il faut noter que 50 % de l'activité provient d'équipages se déplaçant.

La participation aux grandes épreuves est une notion nouvelle demandée par la Table Ronde des Classes et les Comités Sportifs; elle permet d'estimer le potentiel régatier au niveau des Championnats Nationaux et Régionaux. Une colonne donne le nombre de bateaux ayant participé à l'épreuve Nationale de la Classe, elle montre que la participation y est satisfaisante.

Le Fireball et le 5 o 5 avec 220 à 240 bateaux sont encore bien placés, Mais que dire des autres Classes qui totalisent moins de 100 bateaux? Cela signifie qu'elles ne sont pas capables de réunir 20 bateaux dans 5 épreuve de Ligue., /

S O S ASSURANCE GROUPE

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 satisfaction.

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.



N° de voile
Année construction
Valeur Vénale :

dresse :
° I.F.F.

Conclusions.

.....Le Dériveur et le petit Quillard de Compétition que l'on avait l'habitude ces 3 dernières années de considérer en perte de vitesse se divisent en 2 catégories. Certaines Classes, les plus dynamiques et particulièrement le Solitaire, progressent, les autres continuent de reculer.

Choisissez des Capitaines de Flottes dynamiques, aidez-les et vous verrez qu'ils vous rendront 10 fois l'aide que vous leur aurez donnée. Les Classes vous en seront alors reconnaissantes.

Extraits du Tableau général de comparaison des données.

88.000 Licenciés, ont répondu 64.235 Licenciés émarant de 560 Clubs.

Bateaux français en état de naviger au 1.10.80 :	: 1.400	Nombre de bateaux à l'épreuve Nationale :	62
Cotisations à l'Association :	305	Nombre de bateaux dans 5 épreuves régionales :	226
Nombre de bateaux inscrits dans les Flottes (1) :	370	Variation d'activité Journées-Régates par rapport à 1979	Sans.
Nombre total de bateaux-Journées-Régate :	3.100		

Liges classées d'après leurs activité:

1° Alpes-Provence: 540 (°)	Ont entre 140 & 90 Bateaux-Journées-Régates:
2° Ile-de-France : 380	Haute-Bretagne, Aquitaine, Provence/Cote d'Azur, Bourgogne, Champagne-Ardenes, Auvergne.
3° Centre : 290	Ont entre 110 et..... BJR:
4° Loire-Océan : 220	Flandres-Artois, Picardie, Hte-Normandie, Bretagne-Armor, Languedoc-Roussillon, Dauphiné-Savoie, Lyonnais, Alsace, Lorraine, Midi-Pyr. e
5° Poitou-Charente 210	
(1) avaient fait indiquer: "413" sur leur Licence: "Code-Bateaux" (°) avec le Cht. National.	

Signé: P. Toureau

LA BOUTIQUE

Pour tous renseignements ou commandes :

VOUS PROPOSE

Christian LAMIC
34, Chemin de Mesly
94000 CRETEIL Tél 339.51.21

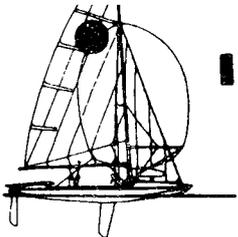
Chèque à l'ordre de I. F. F.

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

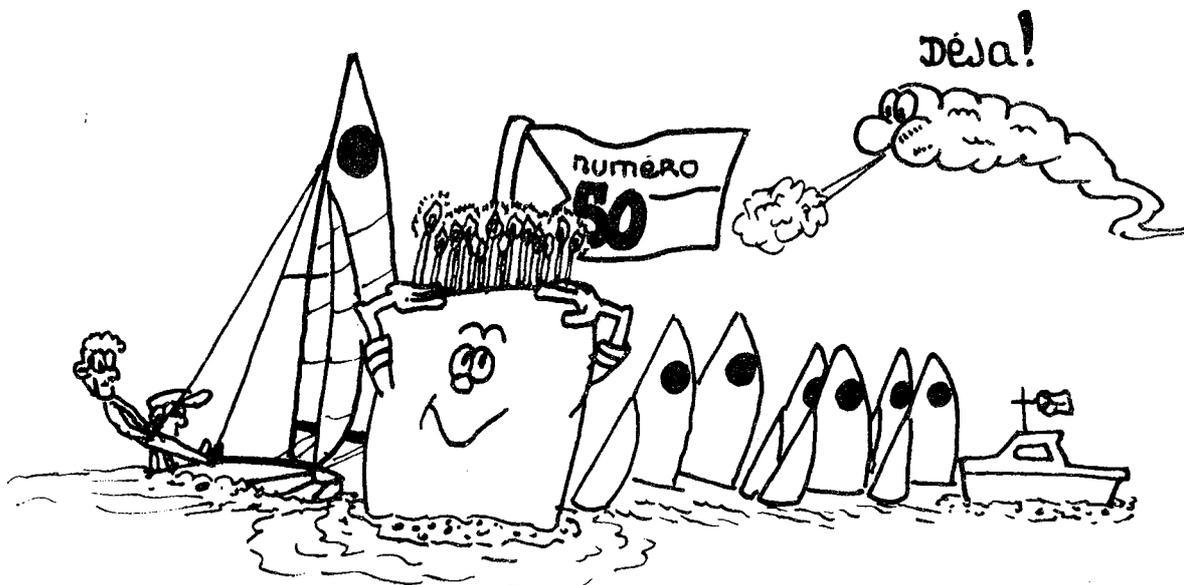
Tailles 0-1;2-3;4-5;6-7

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



INTERNATIONAL FIREBALL FRANCE

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



Vous lirez dans ce BULLETIN .

Le Rapport Moral & le Rapport Financier sur l'Année 1980	pages: 2 à 4
Le Compte - rendu de l'Assemblée Générale du 24/1/81	pages 5 & 6
Le nouveau mode de Classement des Coureurs "par forces"	pages 7 & 8
La " Génèse "	pages 9 à 14
Le Val-André (ou comment nous serons au Cht. National)	pages 14 & 15
Le compte - rendu d 'Antibes-Ski-Voiles	pages 15 à 18
Comment obtenir son Numéro de Voiles	pages 18 & 19
Le " Concours - Photos "	pages 19 & 20
Le Calendrier des Epreuves à l'Etranger	page 20
A " Travers les Ligues " calendrier complémentaire	
Ligues de : Centre, Auvergne, Flandres-Artois	pages 20 & 21
Le Salon , vu par le salonnier	pages 21 à 23
Des " Petites Annonces "	pages 23 à 25
Le "Rapport Toureau "	pages 26 à 28

BULLETIN N° 50

ASSEMBLEE GENERALE

RAPPORT MORAL

Nous voilà vieilli d'une année, nous serions des jeunes on dirait ce nous que nous avons cru en taille, en connaissances et en sagesse. Nous ne sommes plus jeunes, nous avons même atteint l'âge de la majorité. Et c'est à ce moment, où normalement devraient s'ouvrir les années heureuses, calmes dans la jouissance des efforts développés lors de la croissance que nous enregistrons un choc. Il apparait depuis quelques années de gros nuages à l'horizon, ils n'étaient pas méchants pour nous, mais cette année il a fait "mauvais temps". Nos rangs se sont éclaircis, les départs sont évidents, le nier serait de mauvaise foi. Où sont allés nos manquants ? Nulle part en général. C'est bien là la difficulté ressentie par nous et nos semblables ; le dériveur plait moins.

Les raisons profondes ne sont pas nettes, ni simples ; elles sont imbriquées, connexes ; pour chaque cas étudié d'un peu près il y a au moins deux ou trois raisons valables. La plus évidente est celle de l'augmentation des prix d'achat et d'utilisation compliquée d'une réduction des moyens d'existence. La seconde, et qui ne s'accorde pas avec la première, il y a hiatus, est dans la diversification des dépenses de loisirs.

On peut penser que tous les charmes du dériveur ont été essayés, goûtés et que désormais on ne consomme plus que du "réchauffé". Et la voile n'est pas du ragout. Une troisième raison vient de ce que nous dénomons structures, ce mot à la mode désigne tout ce qui s'occupe des autres de près ou de loin dans des buts divers mais trop souvent fondés sur un dirigisme administratif.

Nous avons tous à examiner de près ces situations dont certaines ne sont que le résultat d'autres actions sur lesquelles nous n'avons pas prise, nous sommes contraint à subir. Une simple dispersion des Membres de notre Bureau peut amener un certain relâchement dans la direction active de notre Classe, et que faire contre cela ? D'autre part nos collègues fédéraux n'ont pas toujours toute la disponibilité nécessaire, et sans vouloir n'être que des assistés, leurs conseils sont souvent précieux. Ils sont souvent comme nous des "bénévoles" comme nous donc sensibles aux mêmes situations, et n'arrivent plus très bien à trouver la voie salvatrice.

On a fait le procès de la planche à Voile pour excuser les problèmes des dériveurs, est-ce vrai ? Son succès actuel est dû en partie à l'"indépendance". Il en résulte une liberté individuelle qui se révèle parfois anarchique dès qu'il s'agit d'organiser des compétitions qui nécessitent une rigueur qui déplaît. Il est d'ailleurs curieux de constater que ceux qui viennent du dériveur connaissent les règles de la régata. Mais là n'est pas notre propos.

Il ne faut surtout pas tout abandonner, jeter tout à bas, car il y a des aspects positifs, rassurants dans l'actuelle situation. A brèves ou lointaines échéances ils seront tangibles.

Pour notre Classe le plus naturel, que nous connaissons depuis toujours est la "Construction amateur". Cela nous donne des atouts pour les "manuels" et l'attrait essentiel de la réduction du coût de la construction. Nous sommes en plein travail sur le sujet et l'on peut espérer en voir les résultats en cours de l'année 81.

Nous constatons avec plaisir l'attrait des coques anciennes, elles

ressortent de leur lieux de mise en sommeil et démontrent que leurs qualités initiales se sont conservées, ce que certains ne prédisaient point. Il y a là, de notre part un effort à faire pour proposer des informations de remise en bon état. Offrir à prix le meilleur un accastillage et des gréments au meilleur prix. Cela demande réflexion.

Nous avons aussi deux Chantiers nationaux, il ne peut y avoir dépendance à l'importation et les fabrications extérieures ont souvent donné un coup de fouet dans l'imagination constructive des chantiers nationaux.

Il nous faut trouver comment avoir une activité dirigeante vive, des contacts répétés et réciproques, à tous les niveaux, du Membre cotisant au Président. Et cela en utilisant les canaux normaux des Délégués Régionaux et Capitaines de Flotte.

Ils sont des "outils" et leur raison d'être est indispensable. Il ne faut évidemment pas les charger de tout et attendre, au chaud, les résultats de leurs efforts. Il faut leur fixer des buts précis à atteindre, les orienter vers les objectifs les plus sensibles. En retour ils ne doivent pas hésiter à nous remettre dans la bonne voie, dans les chemins de la réalité.

Nous avons eu aussi quelques désillusions au niveau sportif. Des confrontations dans des milieux difficiles a montré nos limites, elles ne sont pas d'ordre matériel, nous avons des bateaux aussi performants mais nos équipages n'ont plus l'entraînement intensif des autres. On a pu constater, mais est-ce une excuse que ces manques n'étaient pas réservés aux français. Aujourd'hui certains ne veulent plus souffrir, être mouillés jusqu'à l'os, malmenés pendant deux heures pour une bonne place au classement. Et il a pu être constaté que les aménagements du bateau étaient conçus pour ne supporter que les efforts que leur équipage voulait admettre.

Certains sont conscients de leur situation et demande à l'aide ; l'organisation de stages sportifs d'entraînement, voilà une bonne attitude, elle est encourageante.

Malheureusement il faut constater que des Stages ont été proposés, les années passées et qu'ils ont dû être annulés faute de participants, ce qui ne favorise pas l'ardeur des organisateurs. Mais il est bon de voir la réaction, elle indique qu'il y a vie.

Autre point positif et rassurant : cette année il y eu pour la première fois une arrivée notable de nouveaux, dans diverses épreuves de nouvelles têtes sont apparues. Les raisons de leur venue sont diverses mais ils sont là. Ouf, le vieillissement tant redouté paraît moins probable.

Souhaitons donc la bienvenue aux nouveaux, qu'ils n'hésitent pas à nous secouer, à demander ce qu'ils croient bon. Nous sommes ouverts, prêts à essayer pour améliorer ce qui ne va pas bien.

Evidement il faut parler gros sous. Le Trésorier déclare que les fonds sont bas et comme dans une tasse de mauvais café, on voit le fond. Heureusement un talent inattendu nous a été révélé, il a su d'emblée faire ce qu'il faut pour remonter le fond de nos avoirs. Qu'il en soit très vivement remercié ici.

Mais cela ne doit absolument pas faire oublier la source naturelle des revenus d'une Association comme la notre : les Cotisations de ces Membres. Jusqu'à présent nous n'offrions que la simple cotisation "Membres" car celle offerte aux équipiers n'a jamais donné signe de grande vitalité. Nous devons offrir à ceux qui ne peuvent plus régater, pour diverses raisons : situation familiale ou de santé, en un mot l'"age" une possibilité de rester en contact, de suivre les activités, de connaître les potins etc.. La cotisation "Sympathisant" doit leur donner ces satisfactions.

Nous avons eu notre Championnat National réussi, cela est très agréable

que d'autres qui organiseront ceux à venir essayent de faire au moins aussi bien et même mieux, nous ne nous plaindrons jamais.

Le Bureau vous souhaite à tous bonne santé, vie heureuse en famille et au travail, et au plaisir de se voir sur l'eau et aussi, après aux bords.

Le Secrétaire.

J. MARTIN

RAPPORT FINANCIER

<u>CREDIT</u>		<u>DEBIT</u>	
Cotisations	31 160,00	Bulletin	30 762,53
Royalties	4 160,00	Royalties & Receivances IYRU	9 770,89
Plans	4 300,00	Gestion du Secrétariat & Trésorerie	3 378,95
Participations annonceurs	1 425,00	Boutique	19 286,58
Boutique "LAMIC & C°"	22 593,00	Salon	1 776,88
Coupe Nationale	10 400,00	Plans	427,59
Don	0	Coupe Nationale	7 840,00
Divers	13,00	F F V	1 103,00
		Divers	30,00
Soit :	<u>74 051,00</u>		<u>74 376,42</u>
EN caisse :		AVOIR :	
B.N.P.	7 046,90	B.N.P.	2 952,74
C.C.P.	8 311,22	C.C.P.	12 091,31
Espèces	15,05	Espèces	4,00
	<u>89 424,47</u>		<u>89 424,47</u>
TOTAL	89 424,47	TOTAL	89 424,47

Important: Pour vous assurer sans manque le service de tous les Bulletins de l'Association pensez à nous indiquer vos changements d'adresse; bien indiquer l'ancienne et évidemment la nouvelle adresse. Envoyez le tout à l'adresse de l'Association, à BP N1 17 St. Lunaire 35800, DInard. Le responsable du Fichier vous en remercie.

Lorsque vous vendez un bateau pensez à indiquer à l'acheteur l'existence de l'Association, ainsi que notre N° de voiles, merci.

INTERNATIONAL FIREBALL FRANCE

Le Samedi 24 Janvier 1981

Le Président ouvre l'assemblée générale en souhaitant la bienvenue aux présents et constate leur petit nombre. Il pense que ce fait est dû à l'envoi tardif du Bulletin du début d'année et qui contenaient les invitations à cette Assemblée. Il rappelle que l'Assemblée Générale aura toujours lieu le dernier samedi soir de la période du Salon, et en principe dans cette salle.

Il donne la parole au Secrétaire Administratif pour la connaissance du Rapport Moral, ce qui est fait.

Ensuite il excuse le Trésorier absent mais commente son Rapport Financier qu'il a établi. Il en déduit que compte tenu de l'augmentation de 1,5 £ à 2 £ du montant de la Cotisation 1982 à I F nous devons, pour maintenir au mieux notre équilibre financier augmenter notre cotisation interne. Il propose 130 frcs, J.P. Rigaut fait remarquer qu'au taux actuel de dévaluation du franc par rapport à la £ et de l'augmentation supputée des prix il faut d'emblée aller à 150 frcs. Le fait est acquis ainsi.

Le Président invite le Rapporteur aux Activités Sportives à donner lecture de son Rapport : il indique d'ouverture que nous sommes heureux de constater une légère augmentation de l'activité en 1980 ; il a dénombré : 3490 bateaux/journées/régates. Il donne des résultats partiels par Ligues : ce qui place en tête celle des Alpes-Provence avec 596 b/j/R, puis viennent l'Ile de France : 340, le Centre : 298, la Loire Océan : 284, le Poitou-Charente : 237, la Hte-Bretagne : 161, l'Auvergne : 140, la Basse-Normandie : 120 etc..

Ce classement ne fait pas apparaître les énormes variations survenues dans les activités des Ligues certaines telle que la Bourgogne hier très vaillante n'a plus cette année aucune activité, l'Auvergne est vacillante, d'autres par contre, et en tout premier lieu celle des Alpes-Provence qui a fait un bond prodigieux suivie un peu par la Loire-Océan, la Hte Bretagne montrent bien que cette activité est la conséquence de l'activité même du Délégué-Régional (vifs applaudissements à l'adresse du DR concerné : J.P. Sotteau).

Il est indiqué que les comptes fédéraux seraient en accord avec nos estimations ; alors pourquoi continuer à obliger chaque partie à faire ses comptes et ensuite à finasser quelques chiffres, qu'il nous soit laissé, à nous Classes qui connaissons très bien nos "troupes" d'établir seuls ces bilans.

Le Rapporteur commente ensuite l'année sportive en général et d'après les divers résultats de régates internationales pense que nous avons le niveau des meilleurs, et ce malgré le piètre résultat au Cht. d'Europe, nous avons simplement démontré notre trop faible ténacité, l'entraînement systématique relèverait cette situation. Au travail tous pour effacer, en 81 cette mauvaise tenue et faisons les efforts nécessaires pour être meilleurs que les Anglais.

En activité "intérieure" nous donnons l'impression d'être heureux de naviguer en Fireball, tous ensemble, entre amis et la Régate est un jeu naturel, que l'on pratique dans son cadre normal et dont on tire un agréable profit. Restons dans ce juste milieu.

Un membre de l'Assemblée demande que l'on discute du prix des bateaux neufs qu'il trouve beaucoup trop élevé. Ils sont dissuasifs à tous : anciens qui pensent renouveler leur matériel ou nouvel arrivant qui hésitent entre différentes Séries.

Le Président prend note des arguments développés par l'auditoire et déclare que les prix indiqués sont malheureusement imposés par les fournisseurs et qu'il pense que ceux-ci les font au plus juste mais que de notre côté nous devons avoir deux actions au sein de la Classe : donner aux anciennes coques l'activité qu'un certain allant au renouvellement systématique avait relégué aux coins sombres et faire un grand effort dans la construction amateur (individuelle ou sur gabarit de montage en atelier). Nous avons vu au cours de l'été des coques portant des N° de voiles à 3 chiffres et des bateaux construits par des amateurs se placer aux meilleures places. Le Président montre un petit livret d'informations en cours d'élaboration et qui donnera toutes informations utiles sur la construction amateur, il comprendra des textes de base, simples, illustrés par des dessins sous forme de bandes dessinées. Il sera distribué aux Délégués Régionaux, qui eux-mêmes en approvisionneront les Clubs, Ligues, Conseillers Techniques etc., en un mot tous ceux qui d'une façon ou d'une autre peuvent nous amener de nouveaux membres.

Revenant sur l'activité sportive de l'année passée le Président insiste sur l'importance du travail des Délégués Régionaux et informe l'Association que certaines personnes changent : en Dauphiné Savoie Mr Grégoris Lino 8 Rue du Centenaire 74100 Ambilly 79/38 34 38 et en Bourgogne Mr Pelletier 41 Rue de la Capsullerie, 93170 Bagnolet sont nouvellement promus. Le problème des Ligues du Limousin et de Lorraine restent non réglé.

Avant de procéder au renouvellement partiel du Bureau le Président demande la mise aux voix des Rapports Moraux, Financiers et Sportifs, ils sont approuvés à l'unanimité.

Sont réélus MM Lambert G ; Visbecq Didier ; Sotteau Jean Paul et Martin Irène & Jean. Brothier François qui se présente est élu.

Le Président demande parmi l'Assemblée des volontaires pour participer à la confection du Bulletin et aux montage et démontage du Stand du Salon Nautique. Il demande précisément à l'équipe du Club de Saclay de se charger de ces travaux, X Audousset et D. Visbecq les contacteront pour les détails.

Ensuite sont proclamés les Champions de Ligues :

Flandres-Artois : M & Mme Engrand, Hte-Normandie : MM Bertin-Rioux, Hte-Bretagne : MM Basset-Junça, Loire-Océan : M Bihoreau- X, Aquitaine : MM Lesne-Chassale, Alpes-Provence : MM Sotteau-Sotteau, Lyonnais : MM Malaval-Margerit, Ile-de-France : MM Borsenberger-Gerard, Centre : MM Gault-Pillon, Auvergne : MM Brun-Avrillon, Midi-Pyrénées : MM Berneyron-Gralles.

Sur la question posée s'il y aurait des questions nouvelles non portées à l'ordre du jour et sans demande particulière le Président lève la séance et invite les participants à aller se restaurer au Buffet campagnard préparé par MM & MMes AUDOUSSET/VISBECQ.

J. Martin.

AVEZ VOUS PENSÉ À VOTRE COTISATION ?

100 f Barreur
50 f Equipier

Faites participer votre équipier à la vie de l'Association il recevra comme vous tous les bulletins.

CLASSEMENT DES COUREURS PAR "FORCE"

=====

BUT

Notre but est de stimuler l'ensemble des coureurs en permettant de récompenser chaque année ceux ayant réalisé les meilleures progressions.

Un classement en 7 forces propres à chaque association, permet de constater cette progression.

CLASSEMENT

- 1- Pour être classé, il faut avoir participé à au moins 3 épreuves dans les régates (S) et S.
- 2- Pour le classement, ne sont prises en considération que les 3 meilleurs épreuves de chaque équipage.
- 3- Le classement se fait par addition de points obtenus dans chacune des 3 épreuves retenues.

Les points correspondent au nombre de bateaux précédés dans les épreuves définies au chapitre 1er, plus 1.

exemple : un équipage retient ses 3 meilleurs épreuves. Dans la 1ère il termine 5e sur 30 bateaux départ : il obtient donc 25 points + 1 = 26 points. etc...

- 4- Ex aequo : la meilleure épreuve non retenue pour l'équipage.
- 5- Le nombre de bateaux ainsi classés sera divisée par 7. Se forment ainsi 7 groupes appelés "forces". Les bateaux placés sur une division sont comptés dans la force la meilleure des deux.

Le premier 7è figure les bateaux ayant obtenus le plus de points, et est appelé force 7, et les coureurs qui y figurent seront classés force 7. Pour le deuxième 7e il seront classés force 6, le troisième 7e force 5, etc...

Exemple : pour 60 bateaux classés, $\frac{60}{7} = 8,57$, soit un premier groupe F7 de 9 bateaux.

Voir pour 1980 classement ci-après.

CLASSEMENT DES COUREURS FIREBALL ANNEE 1980

Force 7

1 GAULT
2 DELHUMEAU
3 BERTIN
4 BOERNIER
5 TESNIER
6 BASSET
7 BURGAUD
8 BIHOREAU
9 SOTTEAU
10 ARBUS
11 ROBERT
12 BORSENBERGER
13 GRIVEL
14 HERNANDEZ
15 DAGUET
16 BUZARE

Force 6

17 RAMEZI
18 SEDNOUI
19 LAVOLLEE
20 CARTIER
21 GIAUME
22 MICHEL
23 THIEULLEN
24 TIGOULET
25 DUBRY
26 CORDELLE
27 LABUSSIÈRE
28 LE MEN
29 CRESPEL
30 PELLETIER
31 VISBECQ
32 LAMIÇ

Force 5

33 BRUN (1138)
34 FINET
35 VISBECQ (9199)
36 BAIGUE
37 DUJARDIN
38 BROUSSOULOUX
39 RAGON
40 RIGAUT
41 ESSELIN
42 LE NOUENE
43 GOURMELEN
44 MERLET
45 RICHART
46 BUISSON
47 LAMOQUE
48 BOURIT

Force 4

49 LAMBERT
50 MAZURE
51 ROBERT (11226)
52 AUBERT
53 CIRET
54 FLEURY
55 BROTHIER
56 PELISSIER
57 DEVAUX
58 LUCAS
59 LE GOFF
60 DAUDIER
61 FOUASSIER
62 BERQUE
63 THIBAudeau
64 KOCH

Force 3

65 DOUCHY
66 LETORT
67 APFFEL
68 MEIGNAN
69 MICHALIK
70 SIMON
71 DURIS
72 ALLEAN
73 GUESSARD
74 LAROUSSE
75 JEANBRUN
76 MOISSON DE VAUX
77 MARIN
78 GROS
79 FOURRIER
80 CHAYE

Force 2

81 MOLINES
82 NAEGELE
83 GREGORIS
84 LAFFOND
85 LEUCORRE
86 HALLAY
87 POTTIER
88 FLAMMANG
89 BRUN
90 RAGOT
91 MASSON
92 BREUIL
93 YVON
94 LARROUMETS
95 GENEVE
96 MICHEN

Force 1

97 VINCENT
98 PRANDINI
99 LE MASSON
100 SOLVAGE
101 CARON
102 BARELON
103 BONNEAU
104 CHAUVET
105 CHAUTIAUX
106 SELIER
107 MANACH
108 BREMOND
109 VIGIER
110 COLLAND

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

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

COTISEZ

100 f à I.F.F. chèque bancaire ou C.C.P. 5629-35 S Paris

LA GENESE ou Raconte ...

Les Frères Patrice et Donat Briandet évoquent l'arrivée du Fireball en France.

Donat : Tout a commencé au cours de l'été 1962, un jour où mon père et moi allions chez Le Rose (Voilerie et Schipchandler) à Concarneau. Nous vîmes en face de la Voilerie un étrange bateau aux formes splendides, tout en contreplaqué vernis. Les formes étaient très différentes de celles du Vaurien que Patrice et moi avions depuis deux ans. Sans même avoir vu ce nouveau bateau sur l'eau, j'en suis tombé amoureux.

Pendant que nous examinions cet engin, trois types sortirent de chez Le Rose et nous rejoignirent : leur chef portait des lunettes Ray-Ban aux verres teintés moitié jaune, moitié noir. Tout souriant il nous expliqua qu'il venait avec ses amis procéder aux essais de ce bateau et que si cela nous intéressait, nous pourrions en savoir davantage en lisant l'Auto-Journal.

Pendant plusieurs mois, j'ai acheté tous les quinze jours cette publication qui à l'époque avait le format d'un quotidien et contenait une rubrique consacrée au Nautisme. Enfin à l'automne parut un article sur le "Fireball" tout à fait élogieux. Quelques mois après l'Auto-Journal annonçait la création d'une revue consacrée au bateau : "Nautisme".

Les trois compères de Concarneau étaient : André Costa, Directeur de l'Auto-Journal puis de Nautisme, Bertrand Cheret à l'époque journaliste et Olivier Thiébaud qui allait devenir le pilier de Nautisme (transformé par la suite en "Cahier du Yachting".)

Patrice : Ce nouveau dériveur correspondait à notre désir : trouver un successeur au Vaurien dont nous avions épuisé les possibilités. Nous étions abonnés à la seule revue de l'époque : "Bateaux" depuis son premier numéro et nous épluchions tous les essais de dériveurs qui paraissaient. Nous avions déjà envisagé de remplacer le Vaurien par 2 Yoles OK (ce qui nous aurait permis de nous entraîner sérieusement l'un contre l'autre). Nous avions un moment envisagé le Pégasus, un dériveur en contreplaqué ployé de l'Anglais Uffa Fox qui n'aura pas de succès mais renaîtra en France sous le nom de Simoun 2 ou 3 ans plus tard.

L'article de l'Auto-Journal donnait le nom d'une firme : Sibma-Naval qui allait diffuser des kits de montage et des bateaux finis. Nous sommes allés à Villènes s/Seine voir ce chantier, très moderne pour l'époque et dirigé par un type sympa du nom de Godefroy.

Donat : Nous avons donc commandé le Fireball ; il était assez différent du bateau actuel : des pontages plans comme des toits de maison, un mât tubulaire Marco-Polo sans rétreint et sans barres de flèche et une tire de bôme à l'arrière circulant sur une forme de viaduc en bois posé sur le tableau AR. Cette pièce, nous l'avons su ensuite était déjà une attaque aux "règles de Jauge" ; le bateau original anglais était équipé d'une tire faite d'une tige ronde conçue pour retenir aussi le safran en cas de chavirage et qui n'avait qu'un pied de débattement. Le viaduc conçu et réalisé par Monsieur Godefroy devait, lorsqu'il ne se coïncait pas donner un débattement de toute la largeur du tableau AR.

Mais dans l'esprit de M. Godefroy ce nouveau bateau n'était qu'un successeur du Vaurien, ayant l'avantage de pouvoir être

Au salon Nautique, sur les berges de la Seine au Pont Mirabeau, nous sommes allés voir ce que nous avions commandé (il y avait une coque rouge placée debout et une autre vernie (la notre) à plat avec ses voiles. La coque rouge était destinée à un jeune homme qui tournait autour : c'était Brothier. Il avait acheté "sur catalogue" à la SIBMA à la suite de l'article de l'Auto-Journal. En discutant nous avons compris qu'il avait écrit en Angleterre, avait été chargé de créer une Association Française. Il avait une bonne avance technique sur nous : il avait fait du Finn, donc connaissait le bon matériel et avait entre autre refusé les voiles plates proposées en France pour un jeu de Bruce Bank anglais. Une cinquantaine de bateaux ont été vendus au prix de 2.600 frcs complet mais hors TVA (à cette époque on avait encore la détaxe "mer") ce prix était élevé par rapport à un Vaurien qui était de 1.500 frcs, mais moins cher qu'un 420, plus équipé aussi ; le Fireball du moment était très rustique.

Patrice : Brothier qui avait constitué un fichier des acheteurs a tout de suite pensé à organiser, dans son pays, à la Triouzoune, près de Neuvic d'Ussel une régates. Nous étions 18 dont deux anglais : convaincre les parents de laisser partir Donat qui n'avait que 18ans et moi 20. Trouver l'argent : nous avons constitué une Société amicale et chacun versait une part : 100 frcs. En arrivant quelle découverte : les autres bateaux étaient merveilleux, surtout ceux des Anglais avec leurs coques Plycraft ou Chippendale, les mâts Proctor, les voiles en forme alors que nous étions encore au foc à mousquetons sans guidant métallique. Mais nous avons tout de même fait second derrière Fuziol et ramené une Coupe : Papa a été ravi. Nous avons aussi ramené à Port Manech les anglais qui ont fait fureur avec leurs engins plus beaux que certains 5 o 5. Nous nous souvenons de l'équipage, il était très spécial : le barreur était clergyman et l'équipier ressemblait à Don Quichotte et ni l'un ni l'autre ne savaient nager. A l'occasion de la régates en Auvergne, Brothier avait repéré que nous parlions anglais, quelle aubaine lui qui est allergique à tout ce qui est anglais. Avec son enthousiasme, son dynamisme et aussi l'art d'embriguader les autres il nous a chargé de constituer légalement une Association à Paris. Fuziol fut le premier Président de l'Association dont le siège était au domicile de nos parents à Louvenciennes.

Aussitôt Brothier se mit à nous inonder de lettres de 5 pages pour nous donner des idées : informer la presse, secouer la SIBMA, attaquer les anglais, faire des démonstrations etc, etc. Ah ce que les facteurs se sont amusés et nous donc à lire tout cela, à le déchiffrer plutôt. Et combien de kilomètres avons nous faits pour être présents là où il fallait.

Donat : Nous avons aussi cherché à élargir le marché du bateau, en épluchant le "contrat d'exclusivité" de la SIBMA. Nous nous sommes faits conseiller par les spécialistes de brevets internationaux par exemple. C'est là que nous avons découvert les Plans anglais avec leurs fameuses incertitudes en ce qui concerne la marotte (beaucoup d'amateurs et même quelques chantiers anglais ont fait l'erreur). Tous ces aléas, le fait que les journalistes du début pensaient à autres choses : Arpège, One Tone Cup, le dynamisme des Chantiers anglais en matière d'accastillage et la torpeur de la SIBMA ont amené un décalage entre notre diffusion et celle du 470.

Patrice : Au printemps de 1964 nous sommes allés à Maubuisson faire le "Ur par série" ; nous avons emprunté à Baigue sont mât Proctor. Les voiles à Fuziol. Jack Knigts que nous avons

pris à un aéroport était notre barreur, il a tout de suite remarqué que nous n'avions pas de lèvres sous le puits de dérive, nous en avons découpé dans une chambre à air et l'avons fixée avec de la semence de tapissier. Au cours de cet "Essai" nous avons très bien marché ; le 470 était barré par J.C. Cornu avec Morin en équipier. Jack Knigts connaissait bien Cornu car ils avaient beaucoup régaté l'un contre l'autre en Finn et ils devaient avoir de vieux compte à régler, l'ambiance était très chaude. Pendant quatre jours nous nous sommes battus avec le 470, il avait un spi, lui ; tout ce que nous perdions au large ou au vent arrière nous le lui reprenions au près. Nous avons renoué les liens avec l'équipe de l'Auto-Journal à cette occasion. Michel Briand était de la sortie, il venait de racheter un formidable 505 australien, champion du Monde ; et il était en train de monter la Voilerie Tasker à la Rochelle.

Donat : Deux ans après l'épisode de Concarneau nous faisons le premier cht. de France à Port Manech. Le Club naissait, organisait sa première régates dans un véritable cahos. Les anglais sont venus à trois, page, pas les Frères que vous connaissez actuellement, et deux autres, tous sans trapèze alors que nous venions d'installer cet accastillage. Fuziol nous a prêté au dernier moment un beau jeu de voiles pour remplacer nos Demé affreuses. Nous nous étions entraînés avec nos anciennes voiles et les anglais nous mettaient toujours la patée. Mais là tout a changé : on a fait premier. Le fait d'avoir un trapèze est resté en travers de la gorge, en France tous les bateaux en avaient : Ponant, 470, 505 etc... En 1965 même chose à Port Manech, mais cette fois B. Cheret remplaçait Patrice parti à l'étranger. En septembre de la même année nous avons couru le Cht. d'Angleterre. Au cours de l'Assemblée Générale qui se tenait à cette occasion (un concil avant la lettre) nous les français nous avons parlé parlé du spi. Devant les Belges, les Suisses nous avons fait sensation. Les Australiens, qui ne s'étaient pas déplacés avaient envoyé leur Bulletin qui parlait comme nous du Trapèze et du spi. Les Anglais ont réalisé qu'il y avait d'autres pays que le leur, que le Fireball n'était pas en majorité chez eux ; 2000 en Angleterre et 3000 dans le reste du monde. L'International Fireball a été formée à cette époque ; B. Kempner est passée de Secrétaire anglais à Secrétaire International. Encore en 1965 deuxième "Un par Série", à la Baule, toujours avec J. Knigts. Une coque Durif, un mât bois Collard racheté à Janssens de Bisthoven, qui venait du bateau N° 300 de B. Kempner. Un mât formidable ! C'était la sortie du 490, adversaire nouveau, barré par un grand type de Lorient, un costaud.

Patrice : Des barreurs comme B. Cheret et Jack Knigts sont vraiment exceptionnels et nous avons eu beaucoup de chance de naviguer avec eux. Ils avaient tout pour réussir ; beaucoup d'entraînement, une vision claire de l'ensemble du plan d'eau, un bon esprit d'analyse, de la résistance et un certain flegme qui faisait que rien ne les abat. Par exemple à Port Manech, au Championnat où il y avait B. Cheret, juste avant les 10 minutes d'un départ le mât tombe. Première parole de Bertrand à Donat qui l'équipait : "attention Donat prend le Top au chrono". Le chrono était sur le mât ! c'était une manille qui avait cédé au point d'amure du foc. En moins de 10 minutes Bertrand avait redressé le mât et prenait le meilleur départ. Quant à J. Knigts en pleine régates de "Un par série" le point d'écoute de la voile a lâché sur la bôme, en plein vent AR,

il a empoigné la bôme et l'a amenée dans l'axe pour refaire le noeud tout en maintenant le cap et l'équilibre. En 1966 les relations avec les anglais ont commencé à se gâter. D'une part les sponsors avaient l'air de ne pas se soucier de nos problèmes avec le chantier exclusif qui ne nous donnait plus satisfaction en maintenant le Fireball à un stade archaïque, d'autre part l'Association Internationale (alors émanation de l'Association anglaise) freinait aussi. Le trapèze avait été admis avec douleur. Elle ne voulait pas entendre parler du Spi de la construction en résine. Il n'y avait pas de "phénomène 420/470" en Angleterre. Alors l'Association française a décidé de passer outre et nous avons demandé à B. Cheret de nous rédiger une jauge de Spinnacker, ce qu'il a fait astucieusement en reprenant celle du 470 et en l'améliorant sur deux ou trois points dont la longueur de tangon, plus importante. Nous avons traduits plans et Règles de Jauge du Spi en Anglais et nous les avons envoyé dans le monde entier. Très vite les Suisses, Belges, Australiens, Canadiens, etc... nous donnaient leur accord et les Anglais mis devant le fait accompli n'eurent plus qu'à enterrer l'affaire mais il a fallu 2 ans pour cela et ainsi en 1967 on a couru paradoxalement une Coupe Nationale aux Sables d'Olonne avec spinnaker et un Championnat du Monde à Bendor sans spinnaker.

Donat : Autant il était agréable de se démener pour la diffusion de la Série la reconnaissance des qualités du bateau, la construction amateur, autant notre plaisir à tous a pu être gâché par les problèmes de chantiers. Lorsque la SIBMA fut rachetée par Jouët, alors N° 1 des chantiers navals, nous avons cru que la chose allait aller de soi, il serait concurrent de Lanaverre et de Morin. Effectivement Jouët a bien fait des tentatives, en sandwich/balsa/résine mais n'a pas réussi à sortir quelque chose de techniquement valable. Du côté des Chantiers construisant en bois, nous avions lancé, un peu à l'esbrouffe, contre SIBMA, le Chantier Durif en Auvergne près de Bort Les Orgues. C'était une trouvaille de Brothier, un petit menuisier de campagne. Guindé a été trouvé par une connaissance du Vaurien : à une A.G. nous cherchions un nouveau Secrétaire, un M. Sordoillet a levé la main, une seule fois: et hop embarqué avec le lot de papier (°). Cet homme était extraordinaire, intelligent mais un peu rêveur, il avait fait construire par Guindé quatre Fireball qu'il pensait louer, à la Trinité à l'heure, comme des pédalos pendant les vacances. Les Chantiers étaient alors dirigés par M. Guindé en personne, homme charmant. Nous étions allés le voir avec Brothier pour mettre au point l'accastillage. Guindé ignorait tout de la régate, il fabriquait le Vaurien, des Yoles, le fameux Berder et le Belon. Janssens de Bisthoven, en Belgique faisait aussi de bons bateaux, il avait comme associé Lehouck qui vint s'installer en France, à Vasouy pour construire sa coque en résine. Les anglais avaient déjà des réalisations comparables Chippendale entre autres. Ce bateau Lehouck vendu sous le nom de Kénoec, splendide au Salon s'est révélé si décevant sur l'eau : souple, prenant de l'eau dans le contre-moulage autour du puits de dérive ! Nous nous souvenons avoir fait, à la Rochelle une réparation chez un M. Dufour qui travaillait dans un garage sous le nom de "Stratifié Industriel" avant de devenir le grand nom connu.

Par ailleurs, nous avons le souci de lancer la construction amateur en France : pour cela nous nous sommes mis à

traduire les plans anglais en français, transformer tout en mesures métriques. La traduction du descriptif a été la plus dure : trouver l'équivalence d'un tas de termes techniques de menuiserie ; il a même fallu aller voir P. Milne. Je le connaissais pour avoir navigué avec lui sur le prototype du javelin en 1965. L'entreprise de papa et celle de Grimm ont été mise à contribution. Brothier avait fait un énorme travail de constitution de lots d'accastillage : lot régatier moyen, lot régatier rivière, lot régatier championnat ; nous avons même le scrupule de demander aux acheteurs de Plans d'écrire pour indiquer ce qui n'était pas clair, de cela Arbus était chargé d'en faire la synthèse qui était rajoutée en additif aux plans initiaux. C'était une des inoubtables bonnes volontés de Brothier. Mais en un an le volume des plans avait doublé. F. Berry nous avait même demandé un plan, à nous, pour améliorer le leur. La grande révolution suédoise de Warfingue est arrivée après. Vers 1970 à La Rochelle est arrivé un bateau cousu aux bandes de tissus de verre enduits de résine comme le Mirror anglais. ON peut se dire qu'à cette époque nous dominions la situation aussi bien si ce n'est plus que les anglais.

Patrice : Autre travail de romain : le Bulletin. Il a été commencé, comme presque tout par Brothier sous forme de feuilles tirées à partir de stencils. Nous avons eu l'idée, pour le rendre plus agréable, de faire imprimer une chemise, dont Donat réalisa la maquette, qui reste toujours la couverture de l'actuel Bulletin. Ensuite Roger Baigue réalisa le premier bulletin avec photos en ayant recours à l'Offset d'un accastilleur (ARYC) et nous repassa l'affaire quelques temps. Je tapais les articles à la machine et avec Donat nous réalisions une maquette de chaque page. Pour l'avoir fait pendant deux ans je sais ce que tout le monde doit à Brothier qui se le colletine depuis lors.

Donat : Si vous voulez quelques souvenirs en vrac :.....
Les cartes postales que vous connaissez ont été faites par Erwan Quéméré au Championnat à Port Manech en 65, photo couleur avec B. Cheret à la barre et en 66, photo noir et blanc avec Patrice au trapèze.

Patrice : En 1966 le Télégramme de Brest a relaté en première page notre succès au Championnat de Port Manech et à côté, en plus petit il annonçait la première bombe atomique Chinoise et le mariage de la fille du Président US Johnson.

Patrice : La même année à Hunstanton pour le Championnat d'Angleterre Donat et moi étions de 2 bons barreurs (dont B. Kempner) et lors de la première manche nous sommes retrouvés 1er et 2ème à la première bouée devant 120 bateaux !!

Pendant ce même championnat un brouillard à couper au couteau s'est établi juste avant un départ obligeant les 120 Fireball à tourner en rond autour du bateau Comité comme des Indiens autour d'un convoi de chercheurs d'or, pour ne pas se perdre.

Toujours à ce Championnat, Grimm, un des ancêtres du Fireball en France, avait assisté à une scène désopilante : le barreur d'une Fireball Irlandais refusant que son bateau soit contrôlé par le jaugeur anglais ; il s'était retranché dans son bateau sur sa remorque et clamait que selon le droit maritime il était dans son bateau, en terre irlandaise et que personne n'avait le droit de monter à bord.

Donat : En conclusion nous nous sommes toujours bien amusés et nous pensons que si Brothier ne nous avait pas poussé et le mot est faible, à faire cette première régata à la Triouzoune nous ne nous serions peut-être pas engagé dans cette épopée. J'allais oublier de parler de Lécrit, la première fois nous l'avons vu au Salon avec son fils qui avait 14 ans. Son matériel était adapté à une situation bien spéciale de campeur régatier : pour cela il avait un mât Marco-Polo qui se partageait en deux et se raccordait avec un manchon et tout cela pour mettre le bateau et son mât sur le toit de la voiture qui tirait une caravane. Il avait alors 55 ans comme B. Kempner.

Patrice et Donat Briandet.

Propos recueillis par J. Martin.

(°) Les méthodes de recrutement du Secrétaire étaient les mêmes lors de l'A.G. de 72.

LE VAL ANDRE - AOUT 81

Le Val André est une station balnéaire situé sur le bord oriental de la baie de St Brieuc.

La station s'est organisée autour d'une place de 2 kms de sable délimitée par deux pointes : celle du Piegu au Nord, celle de la Guette au Sud.

Le plan d'eau que nous utiliserons pour le Championnat s'étend devant cette anse.

Peu de chose à dire à ce propos sinon qu'il est très franc, pas de cailloux, si ce n'est le VERDELET, petite ile reliée à la terre lors des basses eaux de grandes marées ; peu de courant, le maximum (2, 5 noeuds) se situant dans le passage du Verdelet entre celui-ci et la terre. C'est un courant de marée sans surprise.

En été les vents dominants sont les vents de Nord et Nordet, d'origine thermique, donnant des conditions idéales de navigation (force 3/4 avec petit clapot).

Le plan d'eau est bien protégé des vents du Sud-Ouest à ouest, mais devient très "montagneux" au passage des fronts froids quand le vent s'oriente au Nord Ouest.

En ce qui concerne l'hébergement, 3 possibilités :

- l'hotel : une liste peut vous être adressée sur demande auprès du syndicat d'initiative 22370 Pleneuf Val André.
- le camping : un terrain réservé aux Fireballistes, sera mis à notre disposition à proximité immédiate du camping municipal, avec accès bien sûr aux commodités de celui-ci.
- Un hébergement collectif : dans l'internat du C.E.S. avec possibilité de demi-pension. Se renseigner auprès du Secrétariat du YCVA :
Anne GARAUD 50 Bd Poincaré
35000 RENNES

Aussi bien le parking des bateaux, le Yacht Club, que le camping se trouvent directement intégrés à la vie de la station, étant

Pensée, pas triste: Si vous pouvez lire ce monument culturel qu'est notre Bulletin, c'est que vous êtes Membre de l'Association.....

Pensez aux problèmes culturels en général et faite connaître notre Publication, que le nombre des lecteurs (donc des Membres etc) augmente. L'Académie vous en sera

situé au maximum à 10 mn à pied du centre ville.

La flotte Fireball quia commencé à se développer à partir de 1976 comprend maintenant 8 Bateaux, mais il s'agit bien évidemment d'une activité à dominante saisonnière, à l'image du Yacht Club, qui est animé depuis 2 saisons par une équipe jeune, dynamique et régatière. Le Championnat va donc se dérouler là bas du 5 au 12 Août.

Il est bien question que l'on s'y amuse joyeusement. On a beau régater tels que des forcenés, on ne va pas pour autant se laisser gagner par la morosité.

Au programme donc : - 2 soirées spectacles
- 1 soirée Punch , 1 soirée Sangria
- des films
- 1 repas

Le tout compris bien entendu, dans les frais d'inscriptions. Voilà qui devrait bien occuper les courtes soirées d'été.

Nous aimerions faire de ce Championnat un événement réellement spectaculaire, susceptible d'attirer le public. Nous vous proposons donc d'implanter les parcours près de terre, en utilisant des doubles olympiques sur des ronds de petit diamètre.

Qu'en pensez vous ?

Eric BASSET.

PROGRAMME

Mercredi	5 :	Jauge	
Jeudi	6 :	Jauge	Apéritif d'accueil
Vendredi	7 :	1e manche	Soirée Punch
Samedi	8 :	2e manche	Buffet + Films
Dimanche	9 :	3e et 4e manche	Soirée spectacle
Lundi	10 :	5e manche	Soirée Sangria
Mardi	11 :	6e manche	Soirée spectacle
Mercredi	12 :	7e manche	Remise des Prix

ANTIBES - SKI-VOILE

JOLLER AU TAPIS. DELHUMEAU PAR K.O. EN CINQ ROUNDS

Allez viens, tu verras, c'est une régata qu'il faut faire, le temps, la ville, la côte, les filles, tout est beau. Mon équipier m'appâtaît déjà au Salon Nautique, Philippe et Xavier passaient derrière et je fus convaincu.

Après un voyage, pour presque tout le monde, très, très long et très, très, très dur, les autorités françaises faisant tout pour aider les équipages essayant d'améliorer leur niveau, à grands coups d'autoroute, et même nous réservant la surprise d'une petite augmentation d'un liquide indispensable pour un déplacement, non pas le vin que je n'avais pas amené, mais l'essence. Mais c'est une autre histoire, ne mélangeons pas !

Faire savoir que votre coque est de construction "amateur" est une bonne chose,

Donc les équipages sérieux se sont retrouvés le jeudi matin à préparer leurs machines fraîchement sorties, d'ateliers de peinture, pour certains et pour les autres, d'ateliers où la recherche de l'adhérence des lèvres de puits n'est plus un secret (voulez-vous mon adresse).

Après un déjeuner chez Monsieur Casino, sortie d'entraînement, le vent tourne sans arrêt, ça promet. Les bateaux avancent vite surtout quand ils sont du bon côté.

A terre où loger ? Le Fort Carré fait pour nous accueillir était plein comme un oeuf, d'une population très hétéroclite : Equipe de France des Lasers (Putaing, C...g), équipe de Tunisie de Water (je ne sais quoi après) et équipe de Fireball, mais pas de place pour tout le monde et le jeu des réservations a fait que se retrouver à huit dans une chambre pour deux n'était même pas original. Le petit déjeuner était compris dans le prix de la chambre ou le contraire, de toute façon on était un peu court question budget.

Bref passons aux choses aquatiques.

Vendredi matin 10h30

Vent Nord Est - Force 0,5

Départ des Tornados puis arrêt de tout. Nous on attend. En voyant les penons le vent vient du ciel. Que va t'il nous réserver celui là ?

Puis le vent revient au Sud Ouest à 1,5.

Départ - JOLLER s'en va vite suivi par les deux frères et un paquet où il y a GAULT (et Mme) JUNCA (et BASSET) BRUGGER (et sa jolie compagne) ARBUS (et son équipier) ROBERT (CANTOU). Derrière, vers les 24^{ème} SOTTEAU crie, et devant BURGAUD-CHAYE qui font preuve d'une clairvoyance du plan d'eau assez remarquable. JOLLER toujours en tête ne gagne que de très peu, mais il gagne.

1 JOLLER	5 ORLOFF
2 DELHUMEAU (D)	6 BRUGGER
3 WIDMER	7 BASSET
4 GAULT	8 JANSSENS

Deuxième manche à suivre

Plan d'eau toujours tordu. DELHUMEAU passe la première bouée en tête suivi de GRIVEL puis GAULT, JOLLER et JUNCA. DELHUMEAU contrôle pendant toute la manche, BURGAUD revient à la place de 4^{ème} au deuxième près, prendra 4 places au vent arrière. JUNCA repasse, DELHUMEAU gagne la manche et les pendules sont à l'heure.

1 DELHUMEAU	5 JUNCA
2 GRIVEL	6 WIDMER
3 GAULT	7 BURGAUD
4 JOLLER	8 HOLTSMANN

A noter que ski-voile est une régates internationale :

- un italien, un anglais, quatre Suisses, un marocain, pas mal de français, pas mal d'auvergnats, un parisien.

Effectivement le plan d'eau est beau, le temps est superbe, les rentrées au port à la nuit fort sympathiques ; la côte est belle, mais alors les filles, on en a pas vu, ils ont bien fait de les planquer. L'organisation est bonne mais un peu longue à se décider, les lasers en pâtiront.

Samedi matin

Retard de 1h envoyé à terre par le jury.

Vent minable. Le départ est bon pour certains, mauvais pour d'autres. N'est-ce pas CHAYE. DELHUMEAU est déjà en tête suivi par JOLLER et

Membres actuels de l'Association, pensez à nos vieux, dites leurs que la Cotisation "Sympathisant" leur assurera le service du Bulletin pour qu'ils "restent dans le coup".

FINET qui n'a pas arrosé son bateau qui marche comme un F2. Après un triangle, même positions mais JOLLER talonne DELHUMEAU et BURGAUD talonne FINET. Mais il y a le vent arrière où on perdra cinq places. L'arrivée se fera à coup de contrôle entre les deux hommes de tête à l'avantage de DELHUMEAU.

- | | |
|-------------|-----------|
| 1 DELHUMEAU | 5 BRUGGER |
| 2 JOLLER | 6 BAIGUE |
| 3 FINET | 7 GAULT |
| 4 WIDMER | 8 BURGAUD |

Deuxième manche du jour

Les organisateurs très rapides envoient un parcours raccourci pour Tornado et Laser. Sur ce plan d'eau qui est tordu mais qui n'est pas trop difficile puisqu'il faut aller à gauche, la plus belle manche de la régata. Après un départ lamentable de BURGAUD-CHAYE ils virent à droite et c'est bon. C'était visible sur le compas mais pas évident. Bravo Bruno. On passe quand même derrière DELHUMEAU mais devant JOLLER et BRUGGER. Puis le premier largue est là, miracles parmi les miracles, on avance, on sème les ruines et on talonne les autres devant. Empannage raté, mais ça avance, et les positions sont les mêmes sous le vent avec un gros creux entre BURGAUD et les autres, et là il s'est passé une chose extraordinaire, écoutez plutôt :

"Delhumeau, t're à gauche" dit Olivier "moi je continue un peu à droite" les suisses passent seulement la bouée!
Bruno: "tu devrais contrôler, d'autant plus que les lasers sont en procédure de départ, ils vont nous gêner" Olivier : "Non, non ils font une connerie".
et passons à l'arrivée

- | | |
|-------------|---|
| 1 DELHUMEAU | Les autres sont même temps, et BURGAUD et sa tactique ont fait merveille car même s'il y avait du temps on était dernier. |
| 2 JOLLER | Bravo - Joli contrôle. |
| 3 BRUGGER | |

Alors Antibes - A gauche (j'avais envie de faire du Laser)

Noxa Bien : BURGAUD CHAYE "on n'a pas de pot" le genre de questions, arrivés à terre "Qu'est ce que tu as foutu ?" ou "tu navigues en Laser" ont été bien accueillis.

Dimanche

Retard - Dommage on aurait pu courir une manche avec le vent de terre.

Puis après deux heures d'attente, on y va. JOLLER, GRIMM, ARBUS, ORLOFF, JUNCA et le paquet. Puis le vent a tourné, est tombé, revenu, parti, à droite, à gauche : à gauche BASSET y était et il est revenu très fort. JOLLER et GRIMM ayant raté le départ, ARBUS qui n'a pas raté sa manche, gagne suivi de JUNCA. ARBUS fera un bond au classement : la vieille carne se porte bien.

- | | |
|-------------|------------|
| 1 ARBUS | 5 GAULT |
| 2 JUNCA | 6 HOLTMANN |
| 3 WIDMER | 7 ORLOFF |
| 4 DELHUMEAU | 8 BAIGUE |

Il faut quand même ajouter que mis à part le vent, les conditions sont très bonnes, car naviguer en T-Shirt, et ne pas avoir froid est quand même très agréable. La réception au Tananarive a été très bien, on y a mangé, bu et on a pas de mal à digérer. Pour l'année prochaine, ce serait étonnant que cela nous coûte moins cher, alors, Clubs et Fédération faites un effort. Sinon les Français seront derrière.

Barreurs, vous avez un Equipier, après la Régate invitez le à payer sa Cotisation. Ça fera bien Un si ce n'est Deux heureux, plus l'Association.....

Classement :

1	DELHUMEAU DELHUMEAU	SRR	F	10440	12	FINET JP GRAS P	CNV	F	212
2	JOLLER H JOLLER F	SKS	Z	11559	14	ROBERT A CANTOU C	CNC	F	11226
3	WIDMER F BEHR H	YCK	Z	11556	14	JANSSENS A COLIN D	CYVG	F	12256
4	GAULT P GAULT	CVC	F	11941	16	PELLETIER L PELLETIER G	AE	F	12117
5	BASSET E JUNCA V	ABLON	F	12446	17	GRIMM P LUDOLF F	YCZ	Z	11965
6	ARBUS J. ZOETE M	ASPTT	F	12106	18	BUISSON E BUISSON M	CNFB	F	12239
7	BRUGGER PA WAVRE CH Melle	CVV	Z	12469	19	HERNANDEZ T HERNANDEZ D	SRM	MA	11059
8	ORLOFF F REFINI R	YCA	F	12875	20	ROBERT E BROTHIER N	CNFB	F	12240
9	GRIVEL Y GRIVEL	CNB	F	2	21	AUBERT C SOTTEAU JP	YCGM	F	12244
10	BAIGUE R PRODHOMME CH	CNV	F	4152	22	MANZI L MUNDULA A	CVV	I	9229
11	BURGAUD O CHAYE B	SNB	F	12433	23	FREUCHET M FREUCHET CH	CNV	F	10056
12	HOLTMANN B RYF M	YCS	Z	12388	24	CLARKE C MOON S	RAR	UK	12305

Classement combiné Ski-Voile

1er BRUGGER-WAVRE Z 12469

2^{em} CLARKE -MOON K 12305ATTRIBUTION DES NUMEROS DE VOILE

par Didier CARON

Ceux qui suivent de près l'évolution des cours de la bourse et en particulier les cours de la monnaie, n'ont pas manqué de noter, ces derniers temps, la montée régulière de la Livre par rapport au Franc. Cette modification des cours des changes n'est malheureusement pas sans incidence sur le paiement des royalties et sur l'équilibre de notre trésorerie et, nous contraint à réajuster le montant des immatriculations à 450 f. Espérons que des horizons plus cléments, nous permettront dans un proche avenir d'immatriculer nos bateaux à des conditions plus avantageuses....

Désormais donc, l'immatriculation de votre nouveau Fireball vous fera déboursier :

450 f (Royalties)
+ 100 f (Cotisation 81)
+ 50 f Si vous ne pouvez fournir le N° du plan
de construction,

en échange desquels vous recevrez votre numéro de voile et votre plaque I.Y.R.U. (à fixer à l'intérieur du bateau).

Votre demande d'immatriculation doit être adressée à :

Didier CARON

23 Villa Curial

75019 PARIS 203-40-01

P.S : Pour toutes informations supplémentaires, se reporter au bulletin N° 46.

CONCOURS PHOTO

- DATE LIMITE D'ENVOI LE JUILLET 81
- ADRESSE X. AUDOUSSET 2 RUE DIDEROT
92600 ANNIERES
- FORMAT 9 X 13 NOIR ET BLANC

ON SONDE

La petite enquête faite au débotté lors de l'Assemblée Générale du 24/1/81 sur les intentions de participation des présents aux "Régates" de l'année a donné les résultats suivants :

Nombre de voix exprimées : 28

ont recueilli :

Ski-Voile	6
La Baule	16
Vitrolles	5
Troyes	19
Trouville	19
La Rochelle	17
Les 3 Nations	8
Weymouth	2
Bracciano	4
Val André	19

à suivre et à vérifier sur les plans
d'eau

et en espérant que les estimations se vérifieront pour Troyes et Trouville sur le Val André et non réciproquement.....

CHAMPIONNATS

- MONDE WEYMOUTH (ANGLETERRE) : 13 au 26 JUIN
5 places pour la France
- EUROPE BRACCIANO (ITALIE) : 17 au 25 JUILLET
15 places pour la France

Additif au Calendrier, "en 1982" le Championnat d'Europe sera couru en Irlande, au Club de Dublin: National Yacht Club Laoghaire, du Jeudi 22 Juillet (Jauge & Accueil) 1 ère Régate le Samedi 24 Juillet, départ: 11 heures, au Dimanche 30 Juil.

Pour 1983 on recherche auprès de la Tchécoslovaquie et du Portugal, dites où vous préféreriez aller (c'est évidemment là où l'on n'irat pas)

- CHAMPIONNAT DE BELGIQUE

Le Championnat "Open" de Belgique se déroulera les 29 ET 30 AOUT SUR LE LAC DE LA PLATTE TAILLE sur le complexe des barrages de l'Eau d'Heure à Cerfontaine. Le plan d'eau est situé entre Philippeville et Beaumont, à la hauteur de Maubeuge (Carte Michelin N° 53 Pli N° 7).

A TRAVERS LES LIGUES

LIGUE DU CENTRE (Calendrier complémentaire)

5 Avril	CVC Eguzon
10 Mai	USC Châtres
17 Mai	CV Centre
31 Mai	SN Berry (ou Bourges)
20 Septembre	USCC
27 Septembre	SN Berry
4 Octobre	CV Tours
11 Octobre	Brou
18 Octobre	CVC Eguzon
8 Novembre	CV Centre

Le Yachting Club de Brou organisera une régatè de Fireball le dimanche 11 octobre 1981. Le plan d'eau de 16 hectares se situe à Brou en Eure et Loir, à 38 kilomètres de Chartres, au Sud Ouest le long de la départementale 13 en direction d'Unverre.

Il existe un camping bien organisé à la base de plein air, en bordure de ce plan d'eau.

Les équipages intéressés devront se faire connaître à Bernard JAQUET, 12 Rue des Tournelles 92290 CHATENAY MALABRY 350.26.48 afin d'organiser au mieux la bouffe-régatè.

LIGUE AUVERGNE Calendrier 1981.

10 Mai	C.Y.V. Aydat	Ski-Voile
17 Mai	C.N. Fades Besserve	Régatè du Club
14 Juin	Y.C. Vichy	La Royale
21 Juin	Cantalès N.Club	Coupe de la Présidente
21 ou 28 Juin	Vichy (21) ou Bort	(28) Championnat de Ligue
	En fonction du niveau d'eau	
5 Juillet	S.C.Y. Michelin	Les 5 heures de Bort
14 Juillet	C.S.N.A.L. Bort	Mémorial André LHOPITAUT
25 Juillet	C.S.N.A.L. Bort	Régates des Commerçants
9 Août	C.S.N.A.L. Bort	Régates Centre Lait
15 et 16 Août	C.S.N.A.L. Bort	Régates du Cuir et du S.I. Bort Lanobre
6 Septembre	Cantalès N. Club	Régatè du Club
13 Septembre	C.N. Fades Besserve	Coupe des Volcans
27 Septembre	Y.C. Vichy	L'Amitié

Ligue de Flandre - Artois. Où régater?

Délégué de Ligue: Didier CARON

17 rue J.B. Trystram 59 430 St. Pol S/Mer tél: 20/64 32 58
23 Villa Curial 75019 Paris tél: 1/ 203 40 01.

Les organisateurs espéraient réunir davantage de bateaux à l'occasion du 1^{er} Championnat de Ligue Flandre-Artois qui s'est tenu sur le plan d'eau de la Mer du Nord. Sur invitation du Dunkerque Yacht Club. Quoiqu'il en soit, ils ne se découragent pas et vous proposent cette année, encore, un Programme de rendez-vous. A savoir:

- des entraînements à Dunkerque Yacht Club et au C.N. Hardelet.
- un Championnat de Ligue au D.Y.C. dont la date n'est pas encore fixée à ce jour, fin Juin ou début Juillet.
- le Championnat "Open" de Belgique, les 29 & 30 Août, qui se déroulera sur le Plan d'Eau d'Heure, à Cerfontaine, entre Maubeuge et Philippeville.
- les Six Heures de Bray-Dunes, le 6 Septembre au Y.C. Bray-Dunes.

Pour toutes ces manifestations, Didier Caron se tient à votre disposition pour toutes informations complémentaires.

D. Caron.

Dis Maman les petits bateaux ont-ils des jambes ???

Eux pas mais ceux qui viennent les voir "oui" et elles doivent être très solides car sans faire autant de chemin qu'eux j'en ai "plein les jambes" le soir. Je les vois passer derrière la barrière de l'escalier, elles dessinent des ciseaux, c'est assez joli, mais pourquoi les habits et costumes de cette année sont-ils moins beaux que ceux des années précédentes, lassitudes ou exactitudes???

Nous étions donc comme toujours au "Niveau 5, Escalier D", la Spodex avait décidé que nous serions quatre Stands le long de ce boyau qui ne mène nulle part mais qui vous amène des puissants remugles des chiottes voisins. Mais le génie d'un métreur au nez sensible ou simplement paresseux avait dessiné trois emplacements possibles. Le 4^{ème} ressemblait à un étroit couloir de 1 mètre de large. Il était destiné aux multicoques. Sur place les lésés (ne rien lire d'autre que ce qui est écrit) protestent mais le soir venant s'en vont en passant par les "Bureaux". Le lendemain matin le marchand de canoë-kayak voit son Stand diminué de trois mètres et le matériel correspondant entassé tout l'un sur l'autre; bateaux, supports à bateaux bien emmêlés. Il est furieux et va au galop aux "Bureaux" et s'explique si bien que l'on admet enfin qu'il était dans son droit: mille excuse et au revoir, il ne l'entend pas de cette oreille et à force de crier obtient du personnel pour remettre en état ce qui lui avait été bousculé. Le spectacle des "organisateur" au travail était sublime. Quand aux multicoques ils ont été relégués aux autres bouts du Salon; ils étaient en rage, ils ont posé un ex-voto à la place de leur ancien Stand et ils venaient, comme pour se recueillir sur une tombe à leur emplacement initial. A la fin du Salon ils ne venaient plus mais nous nous sommes renseignés et l'on a appris qu'ils s'en étaient remis. Ouf. Les bénéficiaires de l'affaire ont été les 420 qui ont eu un Stand élargi; tant mieux pour eux après tout.

Le soir est arrivé un petit Monsieur, tout propre et net, dans un costume de ville à la bonne coupe, bien stricte. Il avait sous le bras une table de bridge pliante et une chaise du même type. Il a ouvert le tout, posé sur la table un tapis bien comme il faut et dessus des prospectus marqués: V.O. ????. Il n'avait pas l'air à son aise; comme anxieux; il savait qu'il était dans un mauvais endroit, près des fameuses chiottes, là où l'est interdit. Il guettait les gardes en uniformes et accompagnés de leurs fameux molosses (là j'exagère: ils n'ont jamais eu de molosses, sûrement les puces, mais rien d'autre).

A un moment Mr. P. Toureau est voir la suite de l'autre côté..

qui passait s'est arrêté, a dit très doucement à l'oreille du Monsieur dit rat quelques paroles et est parti. Dans les 5 minutes qui ont suivi le petit Monsieur n'était plus là, parti sans bruit, comme une fumée, nous pensons qu'il a été conduit à une place plus digne de lui : il est assis à la droite du Père.

Le lendemain un autre homme tout pareil, mais avec une pancarte "Equin" qu'il accrochait le long de l'extérieur de la passerelle de l'escalier, est venu. Tous les matins sa pancarte était déposée rangée le long du mur par des hommes de la sécurité et lui s'empressait de refaire son montage visible. Les choses en sont restées là tout le long du Salon, il faut y voir un signe, non pas de l'amélioration dans le recrutement des personnes de service mais dans les ordres strictes de ne pas risquer de détruire une race arrivée à la fin de sa vie et qui sera bonne, sous peu, pour aller sous les vitres protégées des Musées anthropologiques.

Notre propre stand était devenu blanc, comme une robe de mariée, mieux, plus gai mais avec des photos de famille un peu rassies sauf le beau sous verre apporté par Vincent. Un matin lorsqu'il n'y a que nous et que les horizons sont presque infinis, je suis passé en face, et j'ai jeté un coup d'oeil à nos installations : j'ai eu un choc: le tube carré qui conduit sur une glace dépolie des diapositives étiquetées de guingois, l'on voyait son dessus sâle, qui tranchait sur le fond blanc ; en trois gestes j'ai supprimé tout cela et mis le projecteur en équilibre pour donner ses images sur le mur du fond du stand ; au bout de deux heures, de dépit ou de vieillesse il a avéré son bulletin de naissance, il lui faudra une réparation de fond pour l'année prochaine : on ne "tourne" pas impunément 8h par jour pendant 10 jours depuis quelques années sans attraper des douleurs.

Force plus d'images, c'est dommage au moment où nous lançons le Concours photos.

Tous les jours un journal nous donnait une information générale sur la vie et les potins du Salon : on a su ainsi que nous avons été inaugurés, je pense que ce doit être le violent courant d'air qui a sévit une après midi... Nous avons su aussi que les visiteurs étaient plus nombreux et que leurs intérêts principaux allaient à des bateaux moyens. Mais nous à ce que nous avons vu c'est la planche qui se lance : au moins une centaine de marques, ses classiques, celles d'il y a deux ou trois ans et puis de up to date, avec étrave, tampon de visite des fonds etc.. Quel peut être le critère de choix de l'acheteur moyen ? se raccrocher à un nom connu ? ou tirer au petit bonheur la chance sur les capacités de l'utilisateur à dégager de l'engin toute les possibilités.

En tous cas certains noms de l'année passée ne sont plus et il n'y a pas qu'en planche : Edel, Aubin, Outmarine etc, n'étaient plus là, ils paraissaient inamovibles dans leurs stands de l'année passée.

En plus des Planches à Voile, il y a les dériveurs habitables : lancés assez timidement l'année passée ils apparaissent en plus grand nombre cette année : ils sont construits comme l'étaient les bons vieux bateaux d'il y a 50 ans avec une large semelle de pose qui leur permettra d'aller voir sans danger le fond de la crique sans acrobatie de béquilles ou même d'accostage au port : à suivre.

D'autre part les Catamarans de sport se développent, l'on m'a dit... C'est à mon humble avis le type d'embarcation découvert par le planchiste qui a la nostalgie du sport acrobatique mais n'est pas malade à passer son temps à se remettre sur son flotteur. Des films publicitaires projetés sur les stand des vendeurs de ces engins montrent des évolutions de haute voltige, dommage que les images du regard sur, ou dans le milieu liquide, n'aient jamais été montrées.

Part commentaire qui n'a rien à voir avec ce qui est au-dessus:

Vous qui avez un bateau de construction "amateur". pensez à faire mentionner

De notre côté "anciens des vieux jours de gloire" nous sommes conscients de la situation, mais nous ne sommes pas dramatiques, certains ont vu ou entendu des signes de renouveau, ou ? peu importe. Même si les vendeurs de dériveurs n'arrivent plus à boucler leur budget nous trouverons bien à être là, on nous regardera comme on regarde les effigies des Musées de Cire, regarde Untel, c'est bien lui, et lui, au fond tu te le rapelle il râlait tout le temps. C'était le bon temps, mais ce le sera encore cette année sur l'eau.

Un signe est d'importance : nous avons encaissé, sans tortures, ni sévices moraux anormaux plus de cotisations que l'année passée, il le fallait, le Trésorier, n'a pas pu venir de crainte d'être obligé de vendre au clou une partie de ses vêtements pour payer les dettes, mais maintenant il dort calmement.

Le Jacassin.

PS : Parmi les visiteurs étrangers nous avons eu un Singapourien, homme colossal, avec une carte de visite toute petite, écrite des deux côtés dont celui en idéogrammes de merveilleux dessins, que les fautes d'orthographe doivent être tristes dans ces langues. Et puis un Norvégien, déjà vu au Cht. d'Europe à Brest, parlant un français chatié mais capable, le cas échéant de placer les pires locutions argotiques. Il cherche un équipier, un peu maso, nous lui avons donné les coordonnées de Rigaut, les paris sont ouverts sur celui qui fera taire l'autre.

Ensuite un Tunisien portant un nom à faire rêver BELLALUNA nous a expliqué qu'il désirait faire construire un Fireball dans son pays et solliciter d'autres vocations. Si ces désirs atteignent des réalités il fondera une association Tunisienne. A suivre.. Un ami de Carlos Ribeiro, Brésilien, Président de l'Association Nationale est venu donné des bonnes nouvelles du pays, le 6ème Cht. National va être couru. Nous lui avons montré le plan du lieu de l'AG en lui indiquant qu'il y aurait à manger aussi, il n'est pas venu ; grand dommage car cela aurait un peu réduit le volume des restes que Didier/Xavier avaient si bien préparé pour tous et que peu sont venus consommer ; comme il est dur de bien faire quelque chose...

DU BEAU ET DU BON PAS CHER

(ou nos petites annonces classées)

VENDS

- COQUE BOIS N° 7414 , 7000 frcs, prêt à naviguer, accastillage compétition, 2ème Cht de France 1979, Sélection Européenne 1980, visible à Orléans Harry GIAUME (38) 86.90.84
- Coque amateur (gabarit de Brest année 1976), équipé pour la régates (2 spis), remorque, tauds, visible dans la Sarthe.
RAFFARD 25 Rue Claude Hilleret 72000 LE MANS
- Coque poncée à nue, repeinte cet hiver, reponté, jaugée, 2 gréements complets, prix à débattre selon inventaire. N° 9181.
Benoit LUCAS 1 Rue Jean Marc 29200 BREST
- Coque bois, année 1978, pontage sapelli, accastillage compétition, compas, voiles Seahorse, tangon automatique, spi gros et petit temps (16 panneaux) 2 barres & 2 safrans (lamelés vernis) avaleur de spi, tauds dessus & dessous, remorque, Ensemble très bon état, navigué une saison, valeur neuf : 32 000 frcs, Prix à débattre 22 000 frcs, visible tous les jours.
Robert ALAIN 78520 LIMAY 092.71.78

- C e année 1978, bois, vernis neuf, accastillage complet, mât
a hoix : Proctor ou Elvstrom, Voiles : G.V., Foc, Spi: Mountifield.
P complet : 7 800 frcs
- C e Trott 1980, accastillage complet, ou coque vendue seule,
n Proctor ou Elvstrom, Voile : GV, Foc & Spi, à saisir. 12 500 frcs
c let.
- V bles : Boatique Diffusion 26 Rue du Colonel Gillon
92120 MONTROUGE 657.33.06
- C e bois, N° 10441, avec GV Foc, spi, compas, 2 dérives & 2 safrans,
r rque neuve, avec certificat de conformité,
A n KERANFLEC'H 2 Allée des Deux Savoies 94350 Villeirs S/Marne
305.42.27
- F ball 10457 - Jaugé poids mini, très bon état au repos depuis
2 s. Mât Proctor, Voiles Mountifield dérive et safran Trott,
b e Rondar, accastillage compétition complet. Taud dessus-
d ous, remorque, ceinture de trapèze, grappin etc...
C d Voile HOLT ALLEN strictement neuve jamais dépliée.
P du neuf moins 20%
- F IBIE 15 Place Coubertin 63000 CLERMONT FERRAND
Tél : (73) 93.26.55
- F ball accidenté (caissons) Année 72 - Accastillage compétition -
M Z, bôme Petterson Brian (tangon auto) - Voiles Vogel Meir (75)
S Mountifield (neuf) - Taud dessus (neuf)
P 2000 f
- V AILLIE G. Cité Caritat, Bât. A5 84100 ORANGE
Tél. (90) 34.04.00 Poste 23 18
- C e résine Moore N° 11270, accastillage complet, possibilité
r rque
J LAROUSSE 13 Ae Jules Ferry 93140 BONDY Tél : 848.26.74
- C e bois N° 11491, équipée compétition, voiles en yarn, spi
M tifield, mât Proctor, très bon état, peu servi.
P ippe NERON 10 Rue de Cememery 37170 St AVERTIN
Tél. (47) 50.71.64 & 27.01.40
- C e bois, construction amateur, non immatriculée, dérive Trott,
a stillage compétition, très belle finition, jamais navigué,
9 frcs avec jeu de voiles.
C e Trott 1980, accastillage compétition Harken, mât & bôme
P tor, voiles Cheret 1980, dérive & safran Trott 17 000 frcs
M el TIGOULET Chemin des Combes St Laure 63350 MARINGUES
Tél Dom. après 19h : (73) 33.22.03
Tra. (73) 38.17.66
- E coques non pontées, méthode composite, cloisons, renforts,
b ots, puits de dérive entièrement posés, visibles à Epinay S/Orge
T 909.06.26 & 907.41.03
- C e résine Moore, orange, pont en bois verni, jamais navigué,
s voile, sans accastillage, sans immatriculation avec mât
b , bôme et barre, visible 29 Rue du Plateau St Cyr l'Ecole ou
a NCRO à Verneuil.
F en NEUVILLE La Frémaudière 37230 FONDETTE
- F ball N° 12580 Barker, voiles Cheret, mât bôme Proctor, tangon
a matique. Très peu servi - Tauds, possibilité remorque avec
n à l'eau. Prix selon inventaire.
I nique HEYMANS 17 Rue de l'Escale 17000 LA ROCHELLE
- J de Voiles 900 f - GV, Foc, Spi CONAN
I el HURAUULT Bois St Louis Bât. 6E Rue du Taillis 44700
ORVAULT
J : (40) 40.25.41 Bureau (40) 76.31.95 Poste 2714
- F ball N° 9877 (année 76), très bon état, bois, accastillage compétition, mât,
k , tangon Elvstrom, Voiles & Spi (plat) Mountifield, remorque de route, 2 tauds,
F 6.500 frcs. + 1 jeu de Voiles Tuchingham (2sorties): 1.400 frcs; écrire ou télép.
J ie JAUFFRON, 17 rue Claude Debussy, 91260, Juvisy S/Orge, 921 51 84ou
015 51 90
- F ball, sans voile ni mât, avec dérive & safran, construction bois/amateur sur

- FIREBALL F 8433 état moyen, gréement ERMAT, très bien accastillé, Voiles et Spi CHERET 1 saison Taud dessous et remorque (avec mise à l'eau)
Denis VOGEL 246 Avenue de Muret 31300 TOULOUSE
Tél : (61) 42.22.49
- Grand Voile Demé, état neuf, 900 frcs, Foc Demé 200 frcs
Pierre GOURMELEN 14 Bis rue Laënnec 29200 BREST
- Foc voile système 1 an 250 frcs
Foc Chevalier 1 an 200 frcs
Spi voile système, Dynac, 1 an, 500 frcs
Alain DAGUET 11 Rue des Frères Lumière 92500 RUEIL MALMAISON
- 1 jeu de voiles; complet (GV, Foc, Spi) Gojean, 1977, 1000 frcs
Gilles MARTIN La Granville 22120 HILLION Tél : (96) 32.20.74
- Voiles Demé, 1980, GV & Foc : 1 000 frcs + Spi : 300 frcs
Philippe GAULT 15 Rue Gratteminot 45000 ORLEANS
- Remorque Mécanorem & mise à l'eau : 1.450 f
Spi 23 panneaux, polyanthe, 5 sorties, jaugé : 800 f
Tél : 709.08.37
- Remorque Mécanorem (Spéciale Fireball) 2 ans, disponible en mars :
Tél : 542.26.06 le soir 1 500 f

ACHETE

- Cherche une coque "pas chère" 2.000 f par exemple, à retaper.
Patrick NICOLAS L'Etoile vernou S/Brenne 37210 VOUVRAY

BOURSE DES EQUIPIERS

- Fireballiste sans bateau, pour l'instant, se propose comme équipier (ou barreur) en région Lyonnaise.
Yves VINCENT Les Aillats Four 38300 BOURGOIN JALLIEU
- Jeune propriétaire (18 ans) cherche équipier (e) sympa et déjà rodé (e) pour entraînement en juillet 81 en vue de régater en Ile de France durant l'année. Si tenté, s'adresser à François BROCQUET à Paris Tél : 361.02.54
- Barreur compétent de renommée internationale, quadri-lingue, secrétaire sportif, recherche équipier sympa de préférence, bon tacticien, pour pallier carence national. Indifférent. Etudierai toutes propositions.
J.P. RIGAUT 209 Avenue Paul Doumer 78510 TRIEL
Tél : Dom. 965.61.38 Trav. 836.55.79 Poste 264

Prochain Bulletin : juillet

Réalisation : Irène et Jean MARTIN

Prochain bulletin : Les textes X, publicités, petites annonces doivent être envoyées : 2 Rue Diderot 92600 ASNIERES

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

Ont également collaboré à la réalisation de Bulletin:

X. Audoussot, rédaction, Madame Brothier: composition, travaux pratiques:
l'équipe des Fireball-istes de Binic, G. Martin, J.M. Junca, J. Le Goff etc.

Pour vos achats, favorisez nos annonceurs, merci

560 Clubs, soit 19 % de plus que l'an passé, ont répondu à ce 27^{ème} rapport. Ce Clubs rassemblent 73 % des licenciés,

La plus grande partie des Clubs et Classes ont rempli le questionnaire avec beaucoup de conscience et de précision, qu'ils en soient ici remerciés,

Comme cela avait été souhaité le rapport se présente maintenant sous la forme d'un seul tableau qui regroupe l'activité des Dériveurs, des Catamarans, des Habitables et des Planches à Voiles.

La nouvelle notion de "nombre de bateaux participants à 5 grandes épreuves de Ligue" donne une meilleure idée du potentiel compétition de chaque Classe.

La tendance générale de l'activité compétition en 1980 fait apparaître:

- une progression toujours aussi rapide de la Plaque à Voile,
- une progression un peu plus lente du Croiseur Habitable,
- un recensement de l'activité de certains Dériveurs et la continuité de la chute des autres,
- une stabilité dans l'activité des Quillards de compétition,
- un démarrage de l'activité des Catamarans.

Parcourons maintenant les colonnes du tableau:

- globalement le nombre des Certificats de Conformité délivrés dans l'année est resté le même par contre le nombre de Dériveurs inscrits sur une Licence a encore diminué de 10 % alors que celui des Planches à Voile, des Catamarans, des Habitables a progressé.

- l'augmentation du parc des Dériveurs passe de 3504 en 1979 à 3145 soit un tassement de 10 %. Sur ces chiffres, Laser & X4 totalisent la moitié des constructions nouvelles. /



Je paye	Je paie
Tu payes	Tu paies
Il paye	Il paie
Nous payons	Nous payons
Vous payez	Vous payez
Ils payent	Ils paient

LEUR COTISATION

à qui ???

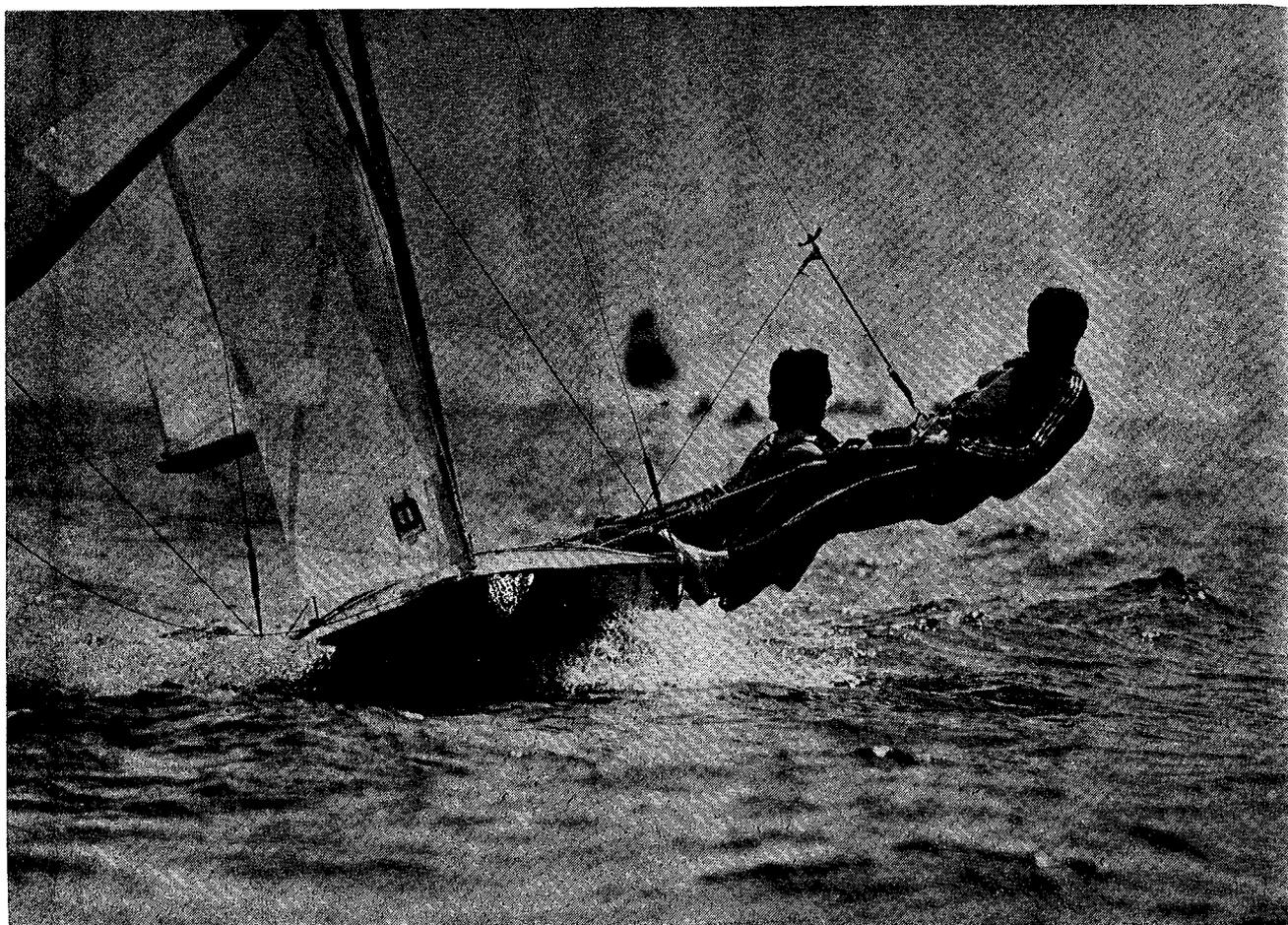
A M A R T Y

International Fireball France
B.P. N° 17, St. Lunaire, 35800
Dinard.

tous payement (paiement ou paiement) au:
C.C.P. Paris 56 29 5

(les deux orthographe sont admises, mais l'Académie recommande l'emploi du : Y

Cotisation Barreur : 100 Francs
Cotisation Equipier : 50 Francs



**VOUS AUSSI BENEFICIEZ
DE NOTRE EXPERIENCE
OLYMPIQUE**

CHERET VOILES

Z.I. de Périgny, 17000 LA ROCHELLE

Tél. 01 47 41 47 00 Fax 01 47 41 47 01

