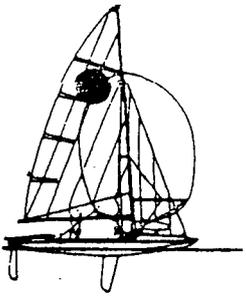


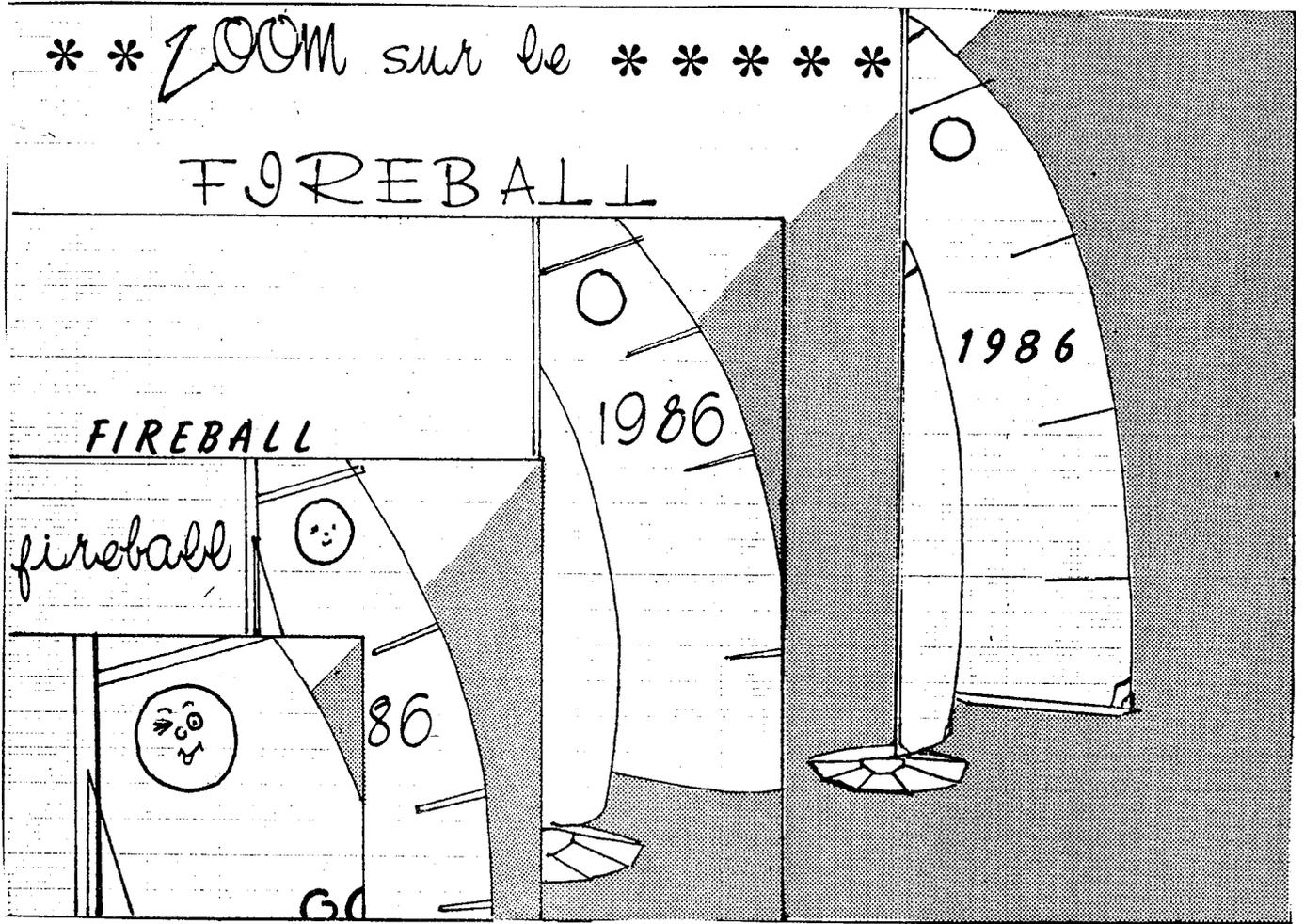


INTERNATIONAL FIREBALL FRANCE



INTERNATIONAL FIREBALL FRANCE

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



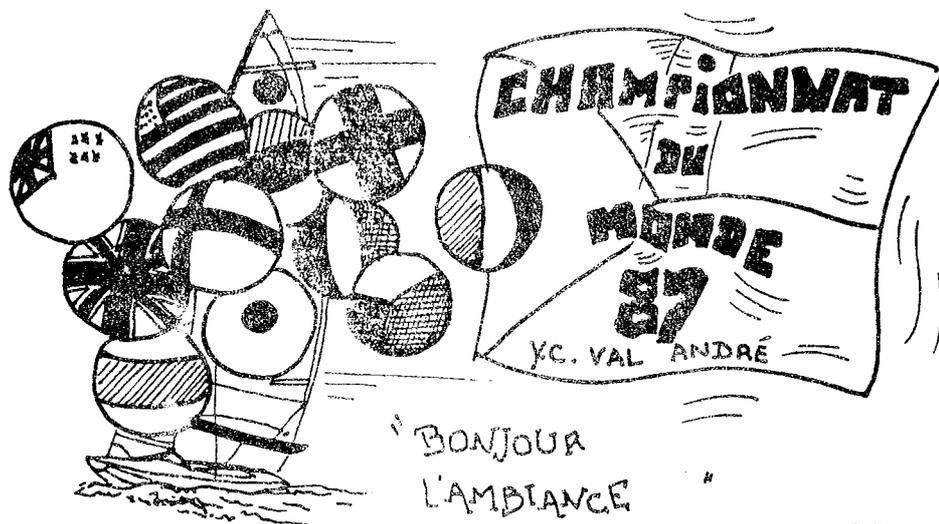
BULLETIN 67

JUIN 86

TOUJOURS PLUS VITE AVEC LES VOILES NORTH!



NORTH SAILS FRANCE, Tél. : 46.44.32.32
Avenue Joliot Curie / Z.I. de PÉRIGNY / 17000 LA ROCHELLE



Fireball : championnats du monde dans ~~deux~~ ^{un} ans

cotisez vite!



Adressez votre chèque

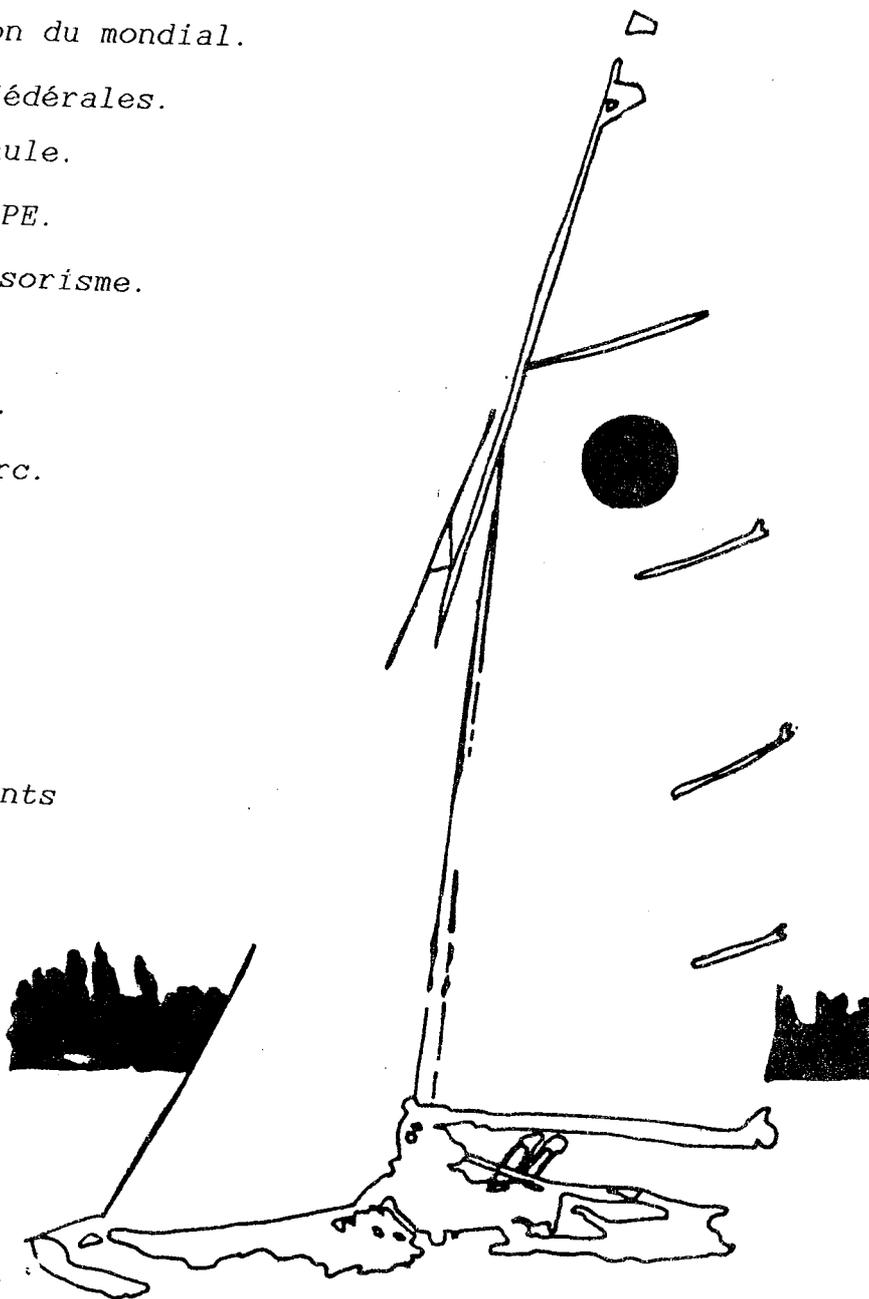
à l'ordre d'IFF à Robert Marty, 8 impasse des sapins, 64600 Anglet. Ceux qui auraient oublié en 85 peuvent encore recevoir les bulletins 85 restants pour 60.F.

toujours
160,00F barreux
80,00F équipier
c'est schtroumpement chouette!



SOMMAIRE

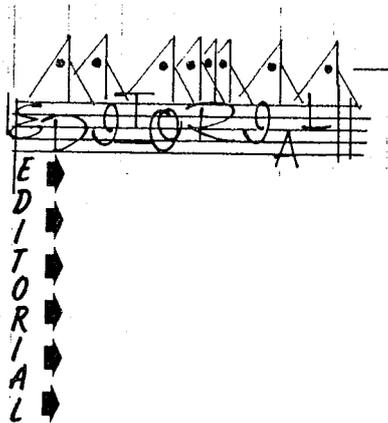
- 4- Editorial, Sélection du mondial.
- 5- CARNAC. Nouvelles fédérales.
- 6- Les Belles et La Baule.
- 7- Championnat d' EUROPE.
- 8-9-10- Règles du Sponsorisme.
- 11- Vitrolles et bis.
- 12- Calendrier Estival.
- 13- La B.D. de Jean Marc.
- 14- Les Réclamations.
- 15- Page rétro.
- 16- Page technique.
- 17- Le DER. Le MIXTE.
- 18- Championnat par points fédéral, suite.



IMPRESSION: Irène et Jean Martin

REALISATION, GRAPHISME, MISE EN PAGE: Une équipe du C.V.C

Prochain bulletin: Les textes (colonnes de 8cm dactylographiées S.V.P)
doivent être adressés à Harry GIAUME
15 rue Dunois
45430 CHECY



Début de saison en douceur cette année. Même si les petites régates se maintiennent bien et même progressent dans certaines ligues, poussées par un renouvellement qui se confirme de la flotte Fireball, il faut bien dire que les régates dites "grandes" se sont fait bien petites. Evidemment la météo nous a joué de forts mauvais tours, avec cet hiver froid et prolongé, la tempête de la Baule, le calme plat de la Rochelle, les facéties d'Eole ne nous ont guère épargnés en ce début d'année. Il faut accepter et attendre que le vent tourne, ce qui finit toujours par se produire, ou bien

se mettre à la belote. Mais l'ambiance est toujours-là, et l'ennui jamais. Alors vive le Fireball, parce si la base se renouvelle, la fièvre du mondial commence à monter dans les cervelles des ambitieux. Les retours à la série se précipitent, les vieilles gloires reprennent de l'appétit, et le matériel commence à être l'objet de toutes les recherches. Le programme des sélections est presque prêt. Celui des fêtes aussi. Cela commencera Carnac cet été, pour aboutir en apothéose au Val-André l'été prochain. Ne ratez pas l'ascenseur pour planer toujours plus haut !.

MUNDIAL 87

Voici les règles du jeu pour participer au Mondial 87 au Val-André :

Huit places sont allouées pour les Français et quatre supplémentaires sont prévues pour les meilleurs non-sélectionnés français aux prémondiales - championnat national d'Erquy -.

Le mode de sélection a été déterminé à la Baule en avri avec une bonne partie du bureau d'IFF et un groupe de régatiers, et grâce à l'aimable aide des 505 qui nous ont montré tout ce qui ne fallait pas faire, après rapport de nos espions dans cette série. Par exemple :

1/ Privilégier le nombre de participants par rapport au niveau. Une vingtième place sur 60 bateaux donne autant de points qu'une 1ere sur trente. Et pourtant, dans les régates de sélection, les huit premières places sont aussi chères, que l'on soit 25 ou 60. Donc nous adopterons nn pas le système de point olympique, qui favorise le nombre, mais le système laser, qui pondère fortement suivant la présence d'équipage de 1ere, 2e, 3e séries, d'après le classement de l'année écoulée (voir plus loin).

2/ Des sélections en pleine semaine : quinze 505 à ski-Yachting-Bravo, sélection par la disponibilité, et en fait un coup pour presque rien puisque ne rapportant presque pas de points.

3/ Des sélections à la queue-leu-leu. Presqu'un mois de vacances en avril pour les 505 qui veulent assurer leur sélection. La disponibilité d'abord, le talent ensuite.

4/ Sélection géographique. Les Cinq-o-cinquistes de l'Est n'ont eu que quelques centaines de kms à faire pour se sélectionner (3 épreuves bien suivies entre Suisses, Allemand et Français). Les autres dévorent encore le bitume.

5/ Pas de carotte au bout du chemin pour entretenir le

moral des troupes. Seuls 5 à 10 équipages "à la limite" se battent lors des dernières épreuves.

Quelques places aux 2 dernières épreuves pour les non-sélectionnés seraient plutôt bienvenues.

Autrement dit, nous allons faire l'inverse.

1/ Une période de sélection d'un an, avec une répartition harmonieuse des régates dans le temps et dans l'espace :

- National à CARNAC, Coef 0,5
- 8-11 Nov. 86 Armistice à Maubuisson
- 6-7 Déc. 86 La Rochelle (à confirmer)
- Fév. 87 Antibes. Ski-Voile
- Mars 87 régata à déterminer
- 18-19-20 Avril 87 régates de Pâques
- 1-2-3 Mai régata à déterminer
- 28-31 Mai Nieuwport "
- 6-7-8 Juin (Pente côte) régata à déterminer
- 12-13-14 Juil. régata à déterm.

La préparation du calendrier 87 étant en cours, nous précisons cette liste dans le bulletin d'octobre.

2/ le total de points des quatre meilleurs résultats de chaque barreur permettra un classement dont les huit premiers seront sélectionnés, et les suivants en cas de désistement.

Le mode calcul est apparenté à celui des lasers, avec trois séries de coureurs suivant leur niveau :

- 1ere série : les 7 premiers français du classement par points obtenus sur

les régates de sélection et le national des 12 mois écoulés. Ils comptent 5 points.

- 2e série : les 13 suivants. Ils comptent 3 points.

- 3e série : 21e et suivants. Ils comptent 1 point.

Les équipages étrangers rentrent en ligne de compte de la même façon ; suivant leurs classements nationaux (au dernier championnat du pays)

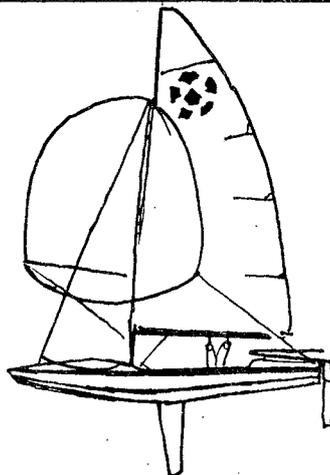
Lors d'une épreuve, chaque barreur remporte un nombre de points égal à la somme des points de ceux qui sont derrière lui au classement de l'épreuve exemple :

3X(1ere série) = 15 pts
4X(2eme série) = 4X3 = 12 pts
12X(3eme série) = 12X1 = 12 pts

TOTAL 15+12+12=39 pts

3/ 4 places seront attribuées aux meilleurs non-sélectionnés lors du championnat national 1987 à Erquy (8 au 14 août), combiné avec les prémondiales, et lors de la dernière sélective (12 au 14 juillet), dans une proportion qui sera déterminée à l'A.G. de Carnac.

4/ De toute façon, ce championnat s'annonçant comme étant le mondial du siècle, la participation sera aussi euphorisante à terre que sur l'eau, et on peut être sûr que le bord du Val-André du samedi 15 au 23 août 1987 sera le plus sublime de votre existence de régatiers, alors surtout ne le ratez pas !





A Carnac, il y en aura pour tous les goûts, aussi bien à terre que sur l'eau.

Pour s'éclater sur la baie de Quiberon, il y a d'abord la semaine de la baie, justement, du 9 au 12 aout.

Puis, le 17 aout, les quatre heures de Carnac, sponsorisées par la Société Générale. Belle épreuve qui nous permettra d'apprécier et de mieux connaître le magnifique plan d'eau de Carnac, et de promouvoir le Fireball dans ce temple du dériveur. Nous vous attendons nombreux.

Le 18 aout, Raid entre le Yacht Club de Carnac - le Privé, boîte de nuit qui se trouve dans l'anse du Po, avec soirée gratuite et remise des prix dans une folle ambiance.

Et du 19 au 23 aout, les manches de notre championnat national en personne.

Le mardi 19 au soir, le club nous offrira le pot d'accueil, le 20 un film, le 21 le repas traditionnel, le samedi 23 remise des prix et soirée dansante.

30 à 50 emplacements au camping "Le bois d'Amour" de Plouharnel sont réservés pour les régatiers du 16 au 24 Aout. Dans cette région très touristique, il a été difficile de trouver un terrain gratuit, mais ce camping nous a consenti des tarifs particulièrement bas.

Inscriptions au Championnat à adresser à:

M J.P. SOTTEAU
Immeuble Cristina
23 Avenue Beau Pin
13008 MARSEILLE.

Mentionner noms, prénoms, adresses, dates de naissances n° de licences, club, n° de voile.

Les frais d'inscription à joindre sont de 280 Francs.

Faites-le dès que possible, sans attendre, les organisateurs vous en sauront gré.

JAUGE

Deux nouveaux jaugeurs dans l'association. Il s'agit de:

Pierre PERDON
16, rue de Sologne
18410 ARGENT sur SAULDRE

et de:

Philippe BIHOREAU
Résidence les Blés d'Or
23-avenue A.Pare
28000 CHARTRES

La F.F.V consent des aides à posteriori pour les médaillés dans les championnats internationaux des séries non-olympiques, au taux "Equipe de France", et le taux "espoirs internationaux A" sera alloué aux régatiers figurant dans les dix premiers.

Signé Monsieur Jacques CAPULSINI
Responsable du secteur Dériveur.

INSTANTANÉS

CONCOURS

Est-ce l'hiver qui vous engourdit au point de ne plus avoir la moindre parcelle d'imagination? Vous naviguez sur le plus grisant, le plus planant, le plus élégant, le plus fun de tous les bateaux et aucun de vous n'a trouvé la moitié du quart d'une petite phrase originale pour le caractériser.

Réveillez-vous que diable, et activez vos cellules grises. Envoyez moi avant la Trinité vos slogans les plus imagés, les plus drôles, les plus fous! Le bureau compte sur vous et récompense les meilleurs.

Catherine REYNAERT
16 rue Pauquet
60100 CREIL

Recherche

Photo GENIALE...
pour poster du Mondial.
Forte récompense

URGENT recherche

correspondant Voile-Magazine

La bande Vidéo du mondial 83 à ESTAVAYER est disponible auprès de Thomas BOSSARD
Urterdat 63B-CH5600 ANMERSART
SUISSE

nouvelles de la fédé

Pas de nouvelles !

Tout du moins de nos propositions adressées au président Jean-Louis Monneron et présentées dans notre précédent bulletin.

Indifférent ou gêné, sa dernière "lettre du président" dans voile-magazine remet à plus tard, et à autrui ces questions subalternes.

On nous annonce par ailleurs la suppression de la table ronde des classes, que nous ne pleurerons pas d'ailleurs, sa stérilité étant devenue légendaire.

Cependant les classes perdent tout de même leur influence électorale, même symbolique, pour une intégration, dite "effective", dans les secteurs d'activité correspondants, ce qui permettra certes de discuter de ce qui nous intéresse,

mais si cela reste comme avant, une zone de discussion à responsabilité bien limitée, alors merci, on connaît déjà.

On sait également par la bouche du nouveau ministre de la jeunesse et des sports, que la FRANCE compte 1200 fonctionnaires-sportifs de haut-niveau, à carrière gérée de 7 à 77 ans, dignes d'ETRE le sport en France, et que les autres qui se prétendent sportifs devraient être honorés de regarder d'une prunelle musclée leurs exploits (de bronze parfois et par chance) à la télé.

Et notre fédération de voile applique ces préceptes, payée qu'elle est pour le faire.

Les propositions que nous avons faites pour remotiver les clubs et leurs équipes sportives, par un championnat par points des clubs,

ouvert à toutes les formes représentatives de la régates, peuvent obtenir le consensus des clubs,

des classes et de la fédération, parce qu'il y a un intérêt pour tous, et qu'il est difficile de voir une autre solution pour promouvoir valablement la régates, au stade où nous en sommes.

Mais comment faire aboutir cela par les rouages olympiquement crispés de la fédération. Quelle quantité de salive et de temps, quand tant de clubs sont au bord de l'infarctus.

Heureusement il y a une solution, imaginée par Pierre Blain, que nous développerons au prochain numéro.

Les Belles et La Baule

JOURNAL DE TERRE, La BAULE 86

Vendredi 28 Mars, 16h30. Les Dockside, les Jeans et les vestes de quart chargés dans les voitures, nous sommes fin prêts pour la Baule. Enfin presque... Le cabinet dentaire du président réclame notre aide pour quelques menus travaux de finitions.

Au fait, nous ne nous sommes pas présentées. Voilà qui est fait en vous annonçant que nous sommes les "groupies incontestées" des Fireballistes du C.V. Centre.

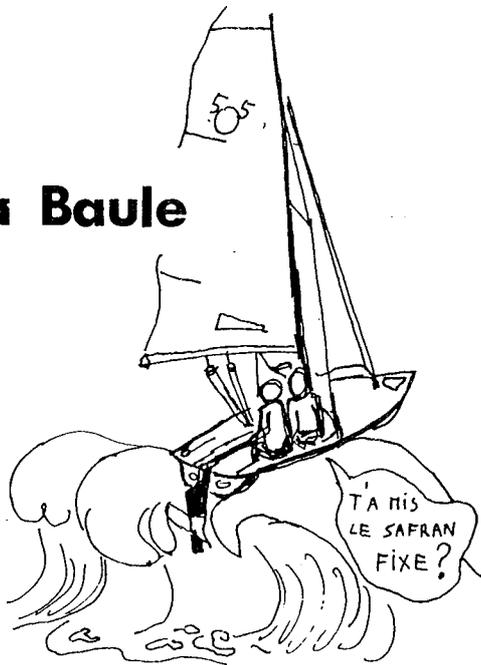
Après avoir installé les plaques du Président, nous nous engouffrons dans le flot tumultueux des vacanciers de pâques.

Enfin, la Baule! sa promenades embruns! ses haubans musicaux! son iode énivrant! toute une poésie... La régata est proche. D'autant plus que la première nuit à la colo, nous offre un avant-goût de tangage avec ses matelas "Epéda Multicoque". 3H du matin les premiers Junca manifestent leur arrivée, suivis de près par Harry Phitou, Paul, Jacques, Henri et les autres. Nous les "groupies" qui pensions emmagasiner quelques forces durant cette petite nuit, dûmes assurer sourires, regards glauques et ébouriffés. Dès le matin, le côté macho de la régata se fait sentir; nous pauvre sexe faible fûmes obligées de nous entasser à deux dans la cabine de douche et de partager un pissou d'eau glacée, dernier souvenir des douches chaudes prises par nos "stars".

La fièvre monte, les moteurs chauffent nous partons à la conquête des brafoues.

Nous sommes "déchargés" sur le parking comme le reste du matériel et là, les dames-cagettes se saisissent de nos héros. Ils n'ont d'yeux que pour elles leur cœur s'accélère à la vue des voiles immaculées qui se jouent du vent. Pour elles leur salive se raréfie lorsqu'ils découvrent toutes ces poulies, ces drisses, ces écoutes qui s'embranchent chacune à leur manière; touche finale de la beauté de ces dames. Les palabres vont bon train, on se remémore pour la quarante douzième fois les régates d'antan, avec sans cesse le nez en l'air à la recherche d'un trou bleu.

Ils parlent. Nous patientons. Toujours personne sur l'eau. Pourtant Eole a fait un gros effort. Qu'attendent-ils?



Enfin la horde s'élance à la conquête de la plage, les coques goûtent l'écume mais toujours pas l'eau. Et nous, tels des hommes de peine, nous usons nos forces et nos chaussures à remonter les remorques de mise à l'eau. Ils se décident à partir et après un dernier regard, nous nous précipitons dans notre voiture direction lèche vitrine du Pouliguen. Pendant que nos héros se débattent avec les éléments en furie, nous dégustons nos citrons pressés. Nos regards encourageants scrutent l'horizon mais aucune voile ne fait obstacle.

- Tiens auraient-ils déjà terminé une manche ?
- Oh ! mais ils en ont encore deux !
Nous avons le temps de recommander une tournée. Les heures passent et les citrons aussi, mais la mer reste vide. Et si on allait voir ce qui se passe. Notre arrivée déclenche un branlebas de combat sur le parking. La voiture est prise d'assaut par nos héros dénudés et frigorifiés. En fait la sortie n'a duré que 10 minutes, le temps pour nous de commander la première consommation. Puisqu'aujourd'hui il n'y a plus rien à attendre de l'océan, un nouvel appel se fait entendre, celui de l'estomac. Un petit resto de Batz sur mer nous accueille et ses murs se souviendront longtemps des délires scato pipi caca popo d'un Burgaud déchaîné il le fut d'autant plus après s'être délivré par sa verve habituelle d'un ver solitaire tenace et gigantesque.

Le sommeil ne venant pas, quelques gentillesses à coup de gant de toilette sont échangées entre nous et le 3° Junca (Rémi). La contagion se propage et se transforme en une mémorable bataille de polochons. Le premier étage est en ébullition, bientôt rejoint par celui du personnel de la colo. Soudain 3 polochons abandonnent et s'éplument en tout sens. Les balais s'activent à leur tour, les sceaux se remplissent mais les plumes sont toujours là ! ... Olivier Le Men s'allie à Eole en lui offrant les plumes qui s'éparpillent sur La Baule endormie et sur sa voiture humide.

Au saut du lit, les regards et les oreilles se portent vers les fenêtres... La tempête persiste, l'espoir de régater aussi et nous voilà de nouveau sur notre parking. Les marins sortent des voitures, l'éternel conciliabule repren

prend. Mais aujourd'hui dimanche, les blablas sont courts et une décision est prise : assemblée générale au café. Nous sentant hors course, nous réclamons une piste et des dés et entreprenons une partie acharnée de 421 qui, il faut le dire, intéressa certains fireballistes (l'appéro étant mis en jeu). Pour retrouver un peu de sérénité, les équipages se disloquent et chacun prend un cap différent pour le reste de la journée.

La nuit tombée, les chemins se rencontrent à nouveau à la colo. Certains prennent la sage décision de dormir et d'autres dont le Junca à marier et nous, manquant d'activité, reprennent la route à la recherche d'un lieu de vie nocturne. Nous échouons à la "Grange", boîte de nuit baulienne où nous passons les quelques heures qui nous séparent du petit matin.

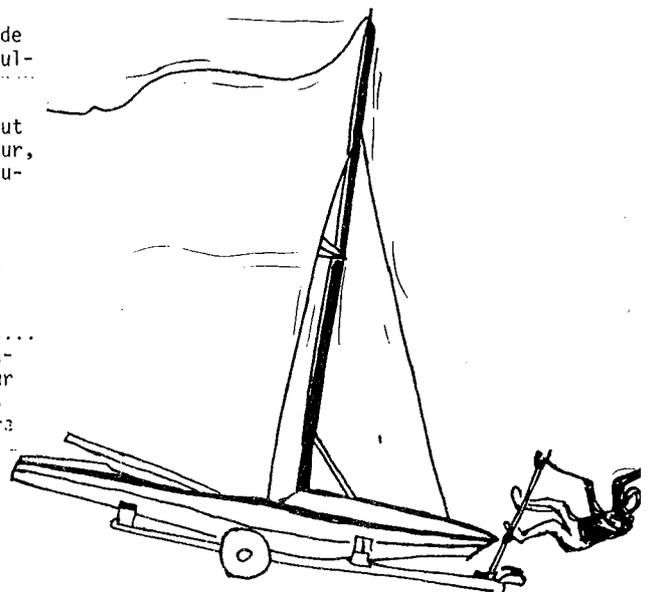
Après une petite heure réparatrice de sommeil, nous pénétrons dans cette nouvelle journée de façon quelque peu brutale : le Perdon-Grogneur n'a pas apprécié notre escapade nocturne pour laquelle nous ne l'avons pas convié pensant qu'il ne fallait pas troubler son doux sommeil.

La toilette et le petit-déjeuner injustement bousculés, nous sommes chargées telles des combis sèches dans les voitures direction ce sempiternel parking. Cette fois les choses se précipitent : 505 et Lasers se décident et prennent le large mais toujours pas de point rouge à l'horizon. Leur sortie est brève et le retour dévastateur : quelques mats et voiles s'en souviennent encore.

Les "Cagettains" se félicitent de leurs hésitations et pensent au matériel qu'ils ont si tactiquement épargné. Ca y est La Baule c'est fini (encore aurait-il fallu que cela commençât, mais certains impondérables ne peuvent se prévoir et malgré tout, La Baule reste une formidable régata côté terre pour ceux et celles qui n'ont pas la chance de s'éclater dans les embruns et de lutter contre les spis multicolores).

A l'année prochaine, à
La Baule ou ailleurs...

LES GROGNASSES
Poune et Marjo





Rien de pareil à Ronneby, pas de courant. Les vents s'ils viennent du large, de l'Ouest ou du Sud ils sont permanents, fort comme il convient. Mais si la météo nous les envoie du Nord et qu'ils doivent traverser, surmonter nos Iles alors il y aura des surprises: rotations imprévisibles, le sport quoi !!

Qu'est-ce qui fera la différence entre vous? la qualité de vos bateaux, vous savez ce qu'il vous reste à faire: bricolez bien.

Mais ne vous alarmez pas d'avance, notre vent du large sera au rendez-vous tous les après midi.

En terminant je vous invite à notre Championnat de Suède, il a lieu à Delfinen, près de Vejbystrand du 4 au 6 Juillet; inutile de s'inscrire à l'avance, ce sera sur place. Pour trouver le Club vous quittez l'Autoroute B 6 à Angelholm.

Le Club de Ronneby (RSS) a une longue expérience dans l'organisation des grandes régates, il a sa réputation !!

Il nous mijote un beau Championnat avec de ces soirées !!, le savoir faire en la matière vient de la longue enquête que les organisateurs ont fait auprès des Fireball-istes spécialisées. Vous verrez qu'il y en aura bien un, ou plusieurs d'entre vous qui trouverez la belle blonde le soir après la régate.

Nos hotes font tout ce qu'il faut pour que sur l'eau et à terre tout "nage".

Pour ceux d'entre vous qui se souviennent de Viken il y avait un de ces courant "mystère" qui traversait le plan d'eau. Ulf Danielson qui est un vieuxde chez nous me l'a dit.

Venez nombreux vous ne serez pas déçus.

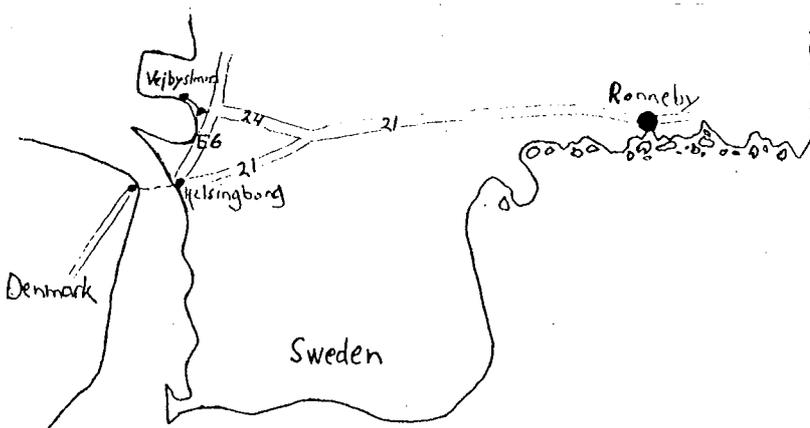
Lars Vester Fireball Suède.

Les Suédois nous écrivent.

La dernière fois qu'il y a eu un Cht. International c'était en 1979 à Viken.

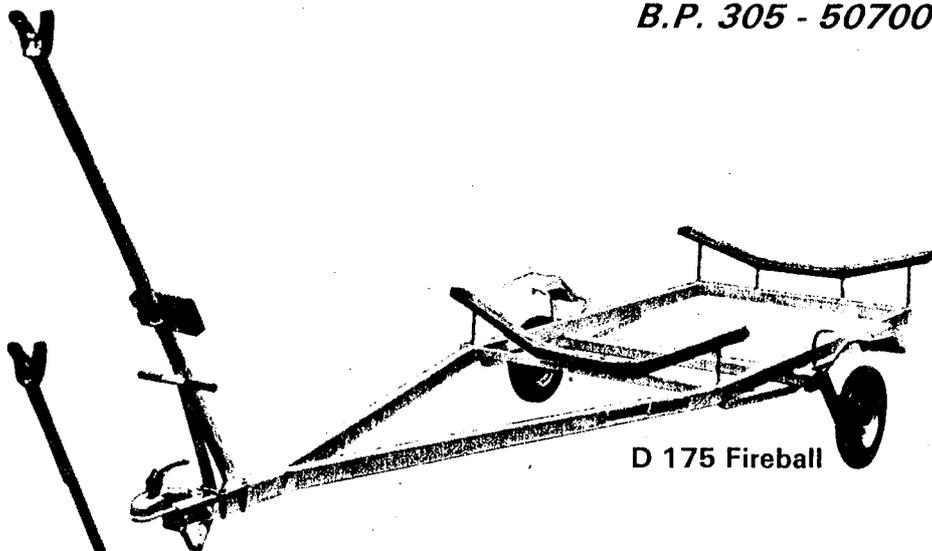
En Juillet 8, du 8 au 16 Juillet il sera temps de revenir, chez nous, dans la province de Blekinge.

En arrivant vous découvrirez une ville d'environ 20.000 habitants bien dans notre style suédois. Le port et le lieu des régates sont éloignés d'environ 8 km du Centre-Ville. Bien que Ronneby soit construite en bord de mer cette distance est due à la multitude d'Iles qui occupent la baie. D'ailleurs le nouveau bâtiment du Club est sur une de ces Iles. Pas loin du lieu des parcours de régates.

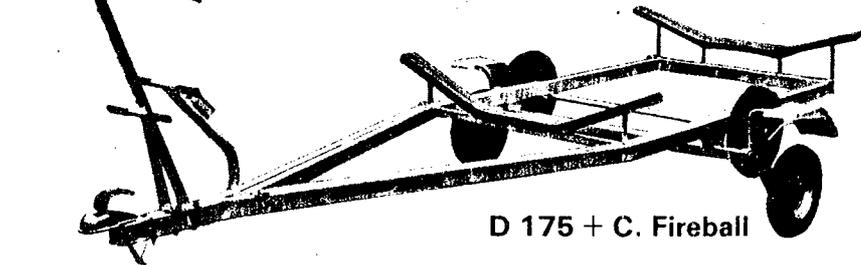


REMORQUES MÉCANOREM

B.P. 305 - 50700 VALOGNES - 33.40.14.40



D 175 Fireball



D 175 + C. Fireball



* Voici la preuve que ces remorques ont été étudiées spécialement pour le Fireball.

en Belgique :

Ets DEBRUYN
204 Rue Haussière
6020 DAMPREMY
071.31.42.09

sur Paris :

BOATIQUE Diffusion
26, Rue du Colonel Gillon
92120 MONTROUGE
16.1.46.57.33.06

PUB faites VOUS spons- oriser

ARTICLE 1

La Fédération Française de Voile prescrit que

En dérogation à la Règle de Course IYRU 26, l'autorisation de faire figurer de la publicité sur le/les coque(s), les voiles, les espars et les équipements d'un voilier ainsi que sur les vêtements et les équipements portés par les concurrents est accordée dans les conditions et les limites définies par les articles de la présente prescription fédérale.

ARTICLE 2

Cette prescription fédérale est applicable en France pour toutes les épreuves officielles jusqu'au niveau national inclus y compris les épreuves nationales ouvertes aux étrangers. Cette prescription doit figurer au programme de l'épreuve.

ARTICLE 3

Sauf quand il est autrement précisé dans les Articles des présentes prescriptions fédérales, les secteurs concernés sont :

- 3.1.1. les dériveurs
les multicoques de sport
les quillards de compétition.
- 3.1.2. les planches à voile.
- 3.1.3. les habitables.
- 3.1.4. la voile modèle.

ARTICLE 4

COQUES

4.1.1.

Pour ce qui concerne les coques, dans les secteurs 3.1.1., 3.1.3., et 3.1.4., la dérogation à la Règle de Course IYRU 26 est accordée dans les limites de la Règle de Course IYRU 26.2(a) (1) qui perd, ainsi, son caractère occasionnel.

4.1.2.

A l'exception du secteur 3.1.2. (planche à voile), hors ce qui est permis par dérogation à la Règle de course IYRU 26.2(2) (a), toute publicité est interdite sur toute partie de la coque, qu'elle soit située au-dessous ou au dessus du bordé ou sur le pont ou sur toute partie rigide ou souple de liaison entre flotteurs, entre coque et flotteur(s) ou entre coque et foils ainsi que sur tout appendice fixe ou mobile de la coque, réglable ou non réglable tel que quille, dérive, gouvernail ou safran.

4.1.3.

Pour l'application des présentes prescriptions fédérales, la définition des limites fixées par la Règle de course IYRU 26.2.(a) (1), aux dimensions du nom et du sigle publicitaire sur la coque sera ainsi complétée.

Le nom ou le sigle publicitaire ne doit pas être placé plus d'une fois par côté, sur la coque et sur le tableau arrière et ne doit pas dépasser une hauteur de 1,5 % et une longueur de 10% de la longueur du voilier sans pouvoir dépasser une hauteur de 300 mm et une largeur de 2100 mm. Il est cependant autorisé d'inscrire le nom ou le sigle publicitaire dans un carré de la même surface que le rectangle ainsi défini qu'il remplace. Les côtés du carré ne doivent pas excéder 500mm mais peuvent, dans tous les cas, ne pas être inférieurs à 200 mm.

4.2

Dans le secteur 3.1.2 (planche à voile), aucune restriction n'est imposée pour la publicité qui peut être placée librement sur toute la surface du flotteur.

ARTICLE 5

GRAND VOILE

5.1.

A l'exception du Secteur 3.1.2. (planche à voile),

5.1.1.

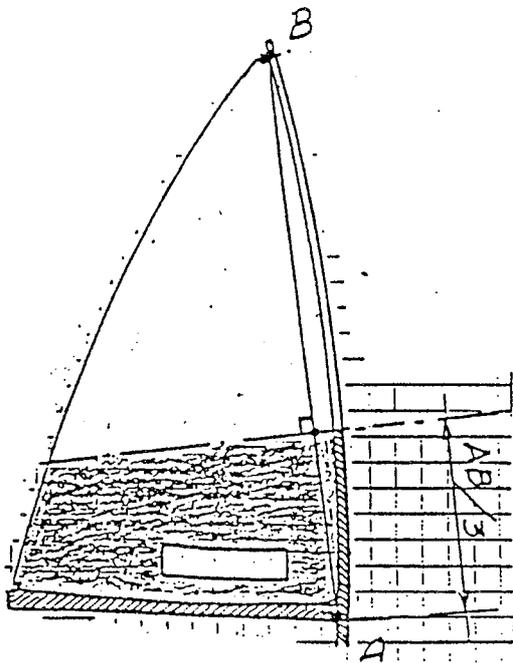
Les voiliers ne peuvent porter de la publicité dans la grand voile au dessus d'une ligne imaginaire partant à angle droit de la corde du guindant depuis le tiers de la distance du point d'amure jusqu'à la tatière pour une voile montée sur un wishbone ou depuis le tiers de la distance du point d'intersection de la partie inférieure de la bôme ou de son prolongement avec le prolongement du guindant jusqu'à la tatière pour une voile montée sur une bôme, libre ou non. (figure 1)

5.1.2.

Dans une voile aurique ou à corne dont l'empointure du pic est plus élevée que le point le plus élevé de la ralingue, la ligne imaginaire au dessus de laquelle la publicité est interdite est définie par la figure 2. Dans une voile au tiers à deux chutes la publicité est interdite de la même façon au-dessus du trapèze au tiers inférieur de la voile.

5.2.

Dans les voiles de Planche à voile, secteur 3.1.2.



Petites

annonces

VENDS FIREBALL F 12874

complet, avec grément voiles et spi.
tel qu'il a navigué au National 1985
Palmarès : 1981-11e, 1982-9e, 1985-15e.

Prix: 12000F. F. Cordelle
12 A chemin de la pro-
-vidence
83100 TOULON
tel: 94.20.43.19

Des problèmes au large...

SPI DEME 2 saisons. Jaune/Orange.

Prix 400F. Harry GIAUME

15 rue Dunois 45430 CHECY

A VENDRE

FIREBALL F. 9330 de 1976

Construction amateur. Pds 83Kg

2 Spis. (Sans remorque)

Prix à débattre.

Franck Firmin 14 rue de Brocque-
ville-63140 Chatel Guyon.

Adieu L' Ami,

Ceux qui en 75 ont fait le magnifique
Championnat de Notre Dame de Monts
se souviennent, qu'avec la famille
Audousset il y avait la faille Thobie.

Monsieur Thobie, père est décédé pen-
dant la régata de La Baule.

C'était un très brave homme, sympathi-
que en diable qui se donnait de toutes
ses forces pour que ce soit réussi.

Que son fils, Joseph reçoive de l'As-
sociation une cordiale amitié devant
ce deuil cruel que le frappe.

Carnet bleu

Françoise et Didier DERAND

nous font part de la naissance
de leur fils Mathieu, le 10/4/86
...nos félicitations...

5.2.1.

La publicité est interdite dans les surfaces nécessaires aux marques d'identification et emblèmes de classe, de division et de catégories visibles directement ou par transparence de chaque côté de la voile augmentées d'une bande de 100mm de largeur bordant ces surfaces. La bande en avant ou en arrière de ces surfaces ne doit pas être rendue inférieure à 100mm par un déplacement vers le guindant ou vers la chute de la voile (figure 3).

5.2.2.

La publicité est interdite dans la surface correspondant au quart supérieur de la voile délimitée à sa partie inférieure par la ligne de jauge BK (cf. Règles pour la Division II PAV Réf. FFV/PAV.85.505). Des marques d'identification, sans caractère publicitaire, particulières à l'organisation peuvent être placées dans cette surface.

5.2.3.

La surface correspondant au quart inférieur de la voile délimitée à sa partie supérieure par la ligne de jauge DH (cf. Règles pour la Division II PAV Réf. FFV/PAV.85.505) est réservée à la publicité collective de l'organisation à l'exception de toute autre.

ARTICLE 6

VOILES D'AVANT

A l'exception du spinnaker, la publicité est interdite sur les voiles d'avant

ARTICLE 7

SPINNAKER

7.1.1.

La publicité est interdite sur le spinnaker dans les surfaces nécessaires aux lettres de nationalité et au numéro de voile visibles directement ou par transparence de chaque côté de la voile, augmentées d'une bande de 120mm de largeur bordant ces surfaces :

7.1.2.

Les surfaces ainsi définies doivent être placées approximativement à mi-hauteur du spinnaker. L'écart maximum de ces surfaces par rapport à leur position théorique en hauteur ne devant pas excéder la moitié de leur hauteur (figure 4).

7.1.3.

Chacune des surfaces interdites à la publicité doit être d'une seule couleur. Il n'est pas tenu compte des changements de teinte qui sont dus seulement à la superposition, en nombre variable, de couches de tissus ou autres matériaux flexibles, tous d'une même couleur.

7.1.4

Les surfaces interdites à la publicité peuvent être délimitées ou non délimitées.

ARTICLE 8

Exception faite pour les Spinnakers, pour tous les secteurs toute voile ou partie de voile dans laquelle la publicité est interdite, peut être d'une ou plusieurs couleurs, chaque laize étant alors, dans sa totalité, ou de la même couleur, sans l'interruption ni débordement, le dessin obtenu par l'ensemble des couleurs ne devant en aucune façon évoquer une marque ou un signe publicitaire connu ou potentiel.

ARTICLE 9

IDENTIFICATION

9.1.1.

La Règle de course IVRU 26 doit être respectée dans son intégralité.

9.1.2.

La (les) couleur(s) de la grand voile et du spinnaker ne doit (doivent) pas altérer la netteté et la lisibilité de l'emblème de classe, de la (des) lettre(s) de nationalité et du numéro de voile.

9.1.3.

Tous les emblèmes, lettres et numéros doivent être d'une même couleur contrastant avec celles de la voile ou celle du spinnaker:

ARTICLE 10

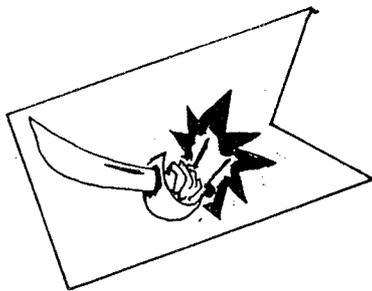
MAT

La publicité est interdite sur le mat au-dessus d'une limite qui correspond à la limite sur le guindant de la partie interdite sur la grand voile.

ARTICLE 11

BOME

La publicité est interdite sur toute autre bôme que celle de la grand voile.



Je réclame,
tu réclames,
il réclame
Nous réclamons
Réclamons.

C'est parfois uniquement par la réclamation que des régates sont gagnées. C'est rare, mais toute équité respectée c'est possible.

En tous cas c'est le seul moyen d'éviter d'être le jouet, la victime de spécialistes, ayant longues expériences des ces méthodes et vous agressent connaissant votre inexpérience.

Réclamer sous entend une parfaite connaissance des textes fondamentaux.

Réclamer doit se faire dès que l'on ressent, à tort ou à raison que l'on a subit un préjudice.

Manifester immédiatement son droit à réclamer en arborant le pavillon "B". Il est de couleur rouge, a 15 cm à son guidant, au minimum et sa chute est taillée en queue d'aronde.

En un mot c'est un pavillon classique, pas un résidu de manifestation anarcho révolutionnaire au rabais;

Pour qu'il soit bien vu, et c'est important, il doit être du côté tribord;

Les textes indiquent qu'il doit être envoyé: à la première occasion raisonnable. (voir 68-2).

Suivant beaucoup de paramètres allant de l'état de fatigue du Jury à la température d'ingrédients extérieurs ce sera un rejet pour non recevabilité sur la forme de votre réclamation à son acceptation sans remarque. Mais soyez prudent et pour vous éviter tout ennui ayez ce manifeste toujours prêt, à demeure et qu'un simple geste le libère.

Il est de votre devoir d'essayer d'informer "l'autre" de vos intentions; (voir 68-4).

A la fin de la régata il est indispensable de faire enregistrer votre situation. Après le passage de la Ligne vous faites le tour du bateau Juge à l'arrivée et vous alertez une personne qui est (doit) être disponible pour cela et vous lui donnez vos noms et numéros de voiles; il n'est pas nécessaire de donner d'autres informations.

Et il ne vous reste plus qu'à concrétiser votre intention, en effet vous pouvez encore abandonner là; après il sera trop tard. Réfléchissez, ne pas être vélocitaire, cela se remarquerait.

Le Secrétariat de l'Organisation de la régata doit avoir, à distribuer sur simple demande les imprimés ad-hoc. Remplir chaque ligne n'est pas insurmontable, un peu le genre feuille d'impôts, sans plus. (remarque: la désignation de la Règle invoquée est bon, mais une erreur n'est pas grave: le Jury saura vous faire la remarque correc-

En rendant votre feuille remplie demandez que soit indiquée l'heure de votre acte; ainsi vous aurez des chances d'être convoqué mieux que ne le font certains praticien qui émettent un rendez-vous par quart d'heure et vous laissent mijoter deux heures dans le salon d'attente.

Lorsque vous serez invité venez en tenue possible, sec, sans le sandwich réparateur à la main et dans la bouche. En face "ils sont beaux, essayez de faire au moins pareil.

Au tout début, si vous êtes en tort, vous avez sur une question préalable du Jury la possibilité de reconnaître "votre faute" cela vous évitera d'être disqualifié, vous n'aurez qu'une pénalité (50%). Si vous êtes certain de votre bon droit refusez cette transaction et défendez-vous apprement, sans hargne et vous gagnerez.

nota: les deux références se rapportent au texte des Règles de Course, édition de couleur Jaune; la Fédé le dit Rose? souffrirai-je d'une affection Chromafique ignorée?

J.martin (pas Jury pour deux sous).

Ce qu'il ne faut pas faire.

Examiné dans l'ordre des numéros des articles des Règles de Course voici ceux qui pourront vous faire disqualifié si êtes dans leur situation.

31 - Avoir gravement gêné un yacht en course, avant ou après sa propre course.

35 - Avoir modifié sa route et gêné ou empêché le yacht devant s'écarter.

36 - Avoir gêné un yacht tribord amure alors qu'il était babord amure.

37.1 - Avoir gêné un yacht engagé sous son vent.

37.2 - Ne pas s'écarter d'un yacht sur le même bord en route libre devant

37.3 - Ne pas laisser de place au yacht au vent quand il établit un engagement sous le vent.

38.1 & 2 - Avoir lofé un yacht au vent à la suite d'un engagement établi depuis une route libre derrière.

Ne pas avoir répondu au lof, même brusque du yacht en route libre devant ou sous le vent.

38.4 - Avoir lofé au-delà de sa route normale malgré l'appel à la voix du yacht au vent.

38.6 - Ne pas avoir répondu au lof du yacht sous le vent en tant que yacht intermédiaire.

Avoir lofé plusieurs yachts au vent sans avoir le droit de les lofer tous.

39 - Avoir laissé porter au-delà de sa route normale sur une partie du parcours à faire aux allures portantes sur un yacht sous le vent ou en route libre derrière.

40 - Avoir gêné un autre yacht en lofant brusquement avant d'avoir pris le départ.

41.1 - Avoir gêné un yacht qui navigue sur un bord, pendant le virement.

41.2 - Avoir gêné un autre yacht avant d'avoir terminé un virement de bord ou un empannage lui donnant la priorité.

41.3 - Ne pas pouvoir prouver que le virement ou l'empannage a été terminé conformément à la règle 41.2

41.4 - Avoir gêné un yacht à tribord quand deux yachts virent en même temps.

42.1a - Après le départ, ne pas avoir donné de place à un yacht engagé à l'intérieur d'une marque (ou d'un obstacle).

41.1c - Ne pas avoir respecté la règle 36 ou 41 en contournant une marque.

42.4 - Avoir demandé de la place sous le vent d'une marque de départ.

42.4 - Après le signal de départ, avoir lofé trop haut au niveau de la marque de départ.

42.3 - Ne pas s'être écarté d'un yacht en route libre devant qui contourne une marque.

43 - Ne pas avoir répondu à un yacht qui a hélé pour obtenir de la place à un obstacle.

43.3 - Avoir hélé pour demander de la place alors qu'il n'y a pas droit.

44 - Avoir gêné un yacht prenant correctement le départ en revenant prendre son propre départ. Violation de la règle fondamentale énonçant les principes de la navigation loyale.

51 - Ne pas avoir contourné toutes les marques du parcours.

52 - Avoir abordé une marque et ne pas avoir réparé sa faute ou réclamé.

56 à 59 - In'actions à l'embarquement débarquement, assistance, aide extérieure.

60 à 61 - S'être propulsé par d'autres moyens que l'action naturelle du vent sur les voiles ou avoir cassé son erre par des moyens anormaux.

62 à 63 - Avoir procédé à des manoeuvres non réalisées à bras d'homme: mouillage et amarrage.

64 - Ne pas avoir respecté les règles sur l'échouage ou l'abordage d'un obstacle.

66 - Avoir enfreint toutes Règles IYRU ou Règles de Classe ou les Instructions de Course.



Rétro Bâto

Dis, Pépé, tu me racontes.

Lu, pour vous dans nos vieux Bulletins.

le Numéro 9, de Mars 1968.

... plusieurs licenciés ne sont pas enregistrés à la F.F.Y.V. par oubli de leur Club ou non mention du numéro de série..... (déjà !! - maintenant ce n'est plus un numéro mais les trois lettres: FIR).

Fireball & Spinnaker.

Le bilan après une année d'utilisation est très positif... et 4/5 des équipages l'utilisaient au Championnat. Le gain de vitesse est très appréciable au vent arrière comme au large.... Ceux qui ont pu l'utiliser par fort vent arrière peuvent décrire des plannings étourdissants, jusque là inconnus pour eux.....

Championnat de France 1967.

Sur l'agréable plan d'eau des Sables d'Olonne.... du 13 au 16 Juillet.... Championnat du Monde. Bendor; du 11 au 17 Septembre 1967.

10 Nations: Angleterre 16; France 12; Suisse 4; Belgique 3; Irlande 3; USA 2; Italie 1; Canada 1; Australie 1; Nouvelle Zélande 1.

Vainqueurs: Bateman-Brooke K 1593. et les Anglais placent 6 bateaux dans le 10 premiers.

Sur le plan matériel, ou remarquait 4 bateaux plastiques. Compte tenu du facteur barreur, il semble que ces coques se comportent bien en mer.... on notait un nouveau profil (de mât) Proctor "D" beaucoup plus rétreint au dessus du capelage avec haubans ancrés à l'intérieur du mât..... Quand à nos Amis Suisse, probablement saisis par cette mer inhospitalière ils n'ont guère brillé.....

Petites Annonces.

Fireball 1438, coque acajou, pontage sapelli vernis, mât Proctor "D", voiles dacron Tasker, spi Tasker, accastillage cométition, construction 1967, prix: 4.800 environ, (adresse).

Cotisation 1968: 30 francs.

Dans le Bulletin Numéro 10

dans le texte commentant le Rapport Toureau de l'année 67.

... Si tout le monde est d'accord sur la nécessité de non-prolifération des Séries, nous comprenons très mal la politique de la Fédération tendant à concentrer l'activité Yachting sur une poignée de Séries, au risque de les rendre pléthoriques....

La véritable raison d'être de la Fédération est de favoriser le sport de la Voile sous toutes ses formes. Or combien de propriétaires de Séries nationales, cependant désireux de régater, se sont vus fermer les portes des Clubs et ont abandonné tout désir de régater et par la même occasion de prendre une Licence....

Que vous apporte la Licence FFYV ?
-assurance responsabilité civile,
-assurance individuelle,
-revue trimestrielle de la Fédération compte-rendu des Championnats, vie des Séries, illustration des règles des régates,
-annuaire du Licencié: liste des Clubs français classés par Ligue avec adresse du secrétaire,
-entrée gratuite au Salon du c.n.i.t

Prix de la Licence:

-Seniors : 20 francs
-Juniors : 10 francs
-gratuite pour les jeunes effectuant leur service militaire et qui étaient auparavant licenciés dans un Club.

Publicité: Remarque "spéciale Fireball" avec porte-mât, sangles, équipement électrique: 650 francs. Lancelot, galvanisée à chaud.

Chantier Guindé: Bateau fini, version bois, sans voile : 3.140 francs.

Dans le Bulletin Numéro 19-Avril 72

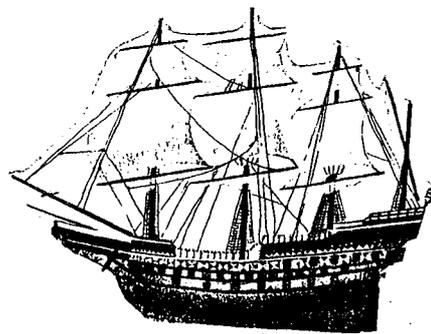
Le Salon par Jacques Arbus:....

... Les Associations étaient cette année bien mal logées, tassées les uns près des autres dans les moindres recoins.... le stand de l'Association avait été décoré par Junca...

Coupe Nationale : Carnac, du 23 au 29 Juillet 1972.

Notre Cotisation: 40 francs.

Commentaires du bibliothécaire poussiéreux: les difficultés étaient déjà les mêmes mais les rapports des prix ont bigrement changé. J;M.



SOUVENIRS du CAPITAINE
AU LONG COURS
ALFRED JEANIN .

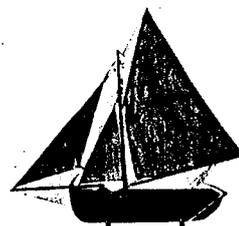
Je pense le moment venu d'expliquer à quoi est due la très mauvaise réputation, dont jouit la mer du Cap Horn et, d'une façon plus générale, les mers australes, car hélas, il n'y a pas qu'au "Cap Dur" qu'il fait très mauvais.

Les vents dominants, et de beaucoup, dans cette région, ainsi que dans la majeure partie de l'hémisphère Sud, sont des vents de secteur W, (du SW au NW généralement).

Ils sont en général très forts et atteignent la force de grosse tempête souvent même celle d'ouragan. Absolument aucune terre, aucune chaîne de montagne ne les casse. De ce fait ils arrivent à former une mer monstrueuse où les creux de 15 à 20 mètres et plus peut-être sont fréquents. Rien ne casse non plus ces lames énormes, qui font ainsi impunément le tour de la Terre.

A cela s'ajoute, surtout pendant l'hiver austral, une température sibérienne, des blocs de glaces à la dérive peuvent remonter jusqu'à 45°, voir 40° de latitude, ce qui correspond à la latitude de la Gironde en hémisphère Nord.

Ajoutons à cela une visibilité souvent très réduite, parfois nulle, en raison de la brume et des chutes très abondantes de neige, qui, gélant sur les voiles et les manoeuvres, sans parler du pont, redent celles-ci aussi dures que du bois, et, par suite très difficiles à carguer, à établir, bref à manoeuvrer.



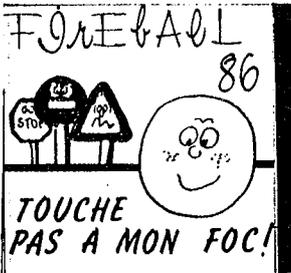
A toutes ces difficultés et dangers de la navigation, l'incertitude fréquente en longitude aidant s'ajoutent encore des vents contraires persistants lorsqu'il fallait passer le Cap Horn d'Est en Ouest, à savoir de l'Atlantique au Pacifique. N'oublions pas en effet, que les voiliers à phares carrés remontaient très peu au vent.

La réunion de tous ces effets faisait que nombre de navires mettaient 30 jours, quand ce n'était pas plus, pour pouvoir doubler ce terrible Cap.

Certains même, l'équipage étant à bout de forces, ont dû battre en arrière: "mettre le cul dedans", pour employer le terme consacré et se résigner, non sans nouveaux risques, à faire le tour de la Terre, en passant au Sud de l'Afrique et de l'Australie, pour pouvoir atteindre la Côte Ouest de l'Amérique du Nord ou du Sud, qui était leur destination.

Capitaine A. Jeannin
Commandant du Dunkerque
ayant 4.600 m² de toile.

"Le Courrier du Cap" Janvier 1986.



De la technique en vla!

Steve Benjamin est probablement l'un des meilleurs barreaux de double de ces dix dernières années. C'est aussi sans aucun doute le champion qui écrit le plus d'articles techniques sur le dériveur.

A travers tous les articles qu'il a écrit, il est possible de définir une technique "Benjamin". C'est ce que je vais essayer de faire.

Benjamin considère qu'il existe 4 types de conditions de vent.

I) De 0 à 3 noeuds de vent. (pour un Fireball avec un équipage de poids moyen)
Catégorie qu'il appelle: "Sub-powered"

Dans ces conditions de vent, il est important de conserver un écoulement laminaire dans les voiles.

Pour cela:

- Ne pas border dans l'axe
- Ne pas faire trop de cap
- Ne pas bouger dans le bateau
- Aplatir les voiles

La grand-voile est aplatie par le cintre du mât. Ce cintre est appelé pré-cintrage car il est obtenu sans utiliser, ni le hale bas, ni l'écoute de GV. Ce cintre longitudinal est obtenu, soit par des barres de flèche poussantes, soit par la cale de mât, et correspond sensiblement au rond de guindant de la voile.

Il faut noter que Benjamin préfère n'utiliser que la cale de mât pour pré-cintrer. (Lorsque la jauge autorise des cales adaptées: c'est le cas du Fire.) Ce choix s'explique par le fait que Benjamin ne veut pas de barres de flèche trop longues (Nous verrons pourquoi plus loin), et par le fait qu'une trop grande tension de drisse risque de déformer le foc qui a été coupé pour un certain dévers du guindant. (Cette déformation s'observe par la naissance de plis partant du point d'amure.)

IV) De 15 à 30 noeuds (au dessus on navigue aussi bien sans les voiles) Le bateau est sur-puissant. Il devient nécessaire de réduire la puissance. Le cintre longitudinal permet d'aplatir la voile; Mais lorsqu'il est très important, il empêche le mât de cintrer latéralement.

Benjamin préfère n'avoir qu'un cintre longitudinal réduit (obtenu au hale bas) qui permet à son mât d'ouvrir sous le vent. Ce phénomène peut être accentué en libérant la drisse de foc (ce qui augmente également la quête). Le point de tire de foc sera reculé pour détendre la chute. Enfin le bateau sera toujours maintenu à plat en essayant d'avoir une barre neutre. L'équilibre s'obtient en remontant plus ou moins la dérive.

II) De 4 à 10 noeuds (Under-powered) Pour ces forces de vent, il faut, selon Benjamin, choisir si on recherche de la puissance ou de la vitesse (puissance dans le clapot, vitesse sur eau plate.)

La puissance s'obtiendra en réduisant le cintre, en relâchant un peu la bordure, en utilisant très peu de cunningham.

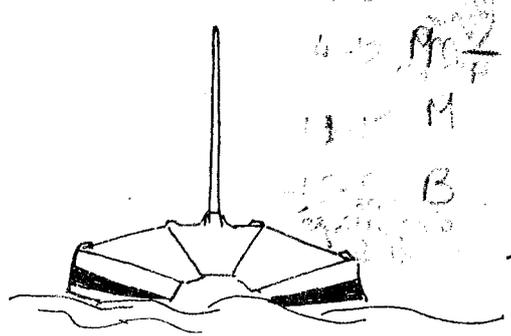
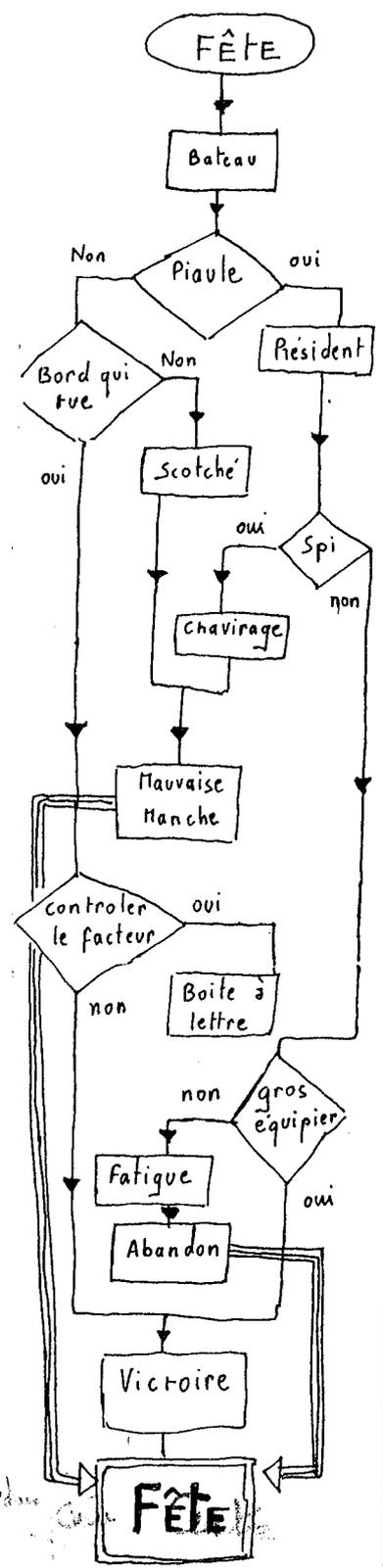
La vitesse s'obtiendra en aplatissant les voiles et en ouvrant les chutes.

Tout le problème réside dans la détermination de la puissance nécessaire.

III) De 11 à 15 noeuds (C'est dans ces conditions que Benjamin était le plus rapide en Fire.)

C'est là que le mât est le plus sollicité. Le mât doit être assez raide pour ne pas cintrer trop. Si le mât cintré à mesure que l'on borde ou que l'on met du hale bas, la voile ne cessera d'ouvrir et de s'aplatir; Par ailleurs, un mât trop raide conduira à une voile qui décroche facilement.

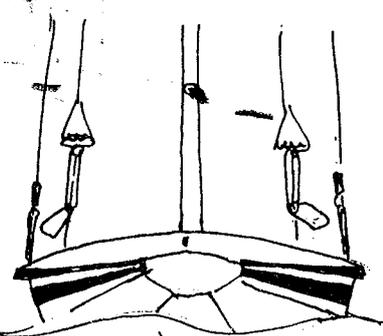
Benjamin utilise pour cela un mât maintenu rectiligne par des barres de flèche neutres (voire tirantes) et une cale de mât puissante. Les barres de flèche sont courtes pour éviter que le mât fasse "cuillère" au vent et surtout pour permettre un dévers automatique de la tête de mât dans la brise et dans les surventes. Le point de tire de foc est avancé pour augmenter la puissance.



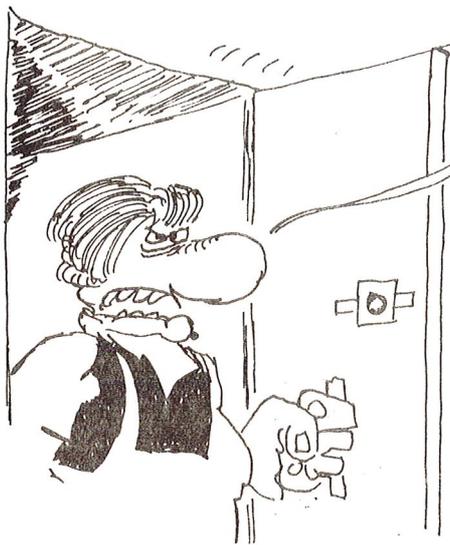
MAL



MIEUX



BIEN



LA REGATE
ELLE EST PAS
LÀ !

LE DER

Une quinzaine de bateaux pour une selective : c'est peu.

L'afaval ammenée par son dynamisme capitaine de flotte, Christian Lamic était en force (comme d'habitude !).

Samedi :

Arrivés sur place nous apprenons qu'il n'y a pas de régata prévue l'après midi (une pensée pour ceux qui habitent de l'autre côté de Paris se sont levés dès 5 heures du matin pour être à l'heure) mais un entraînement avec les Funs.

Après un pique-nique conséquent (vu le vent de : force 5) nous nous retrouvons sur l'eau avec les Funs pour prendre le départ.

Le vent a baissé (3-4) heureusement, car le parcours est long très long. Personnellement, nous n'en ferons qu'une partie; après avoir passé la bouée au vent derrière Basset-Junca et Bihoreau-Gros, nous assistons au dessalage (aidé par un Fun) des premiers. Pour ne pas les vexer on en fait autant... terminé pour la manche d'entraînement, l'eau est décidément trop froide !

Les choses sérieuses commencent enfin après l'entraînement avec :

- Un pot offert par les organisateurs (cacahouètes arrosées, ou plutôt noyées dans le punch).

- Une bouffe sympa dans un petit restaurant du coin recommandé par le barbouilleur en titre de l'AFIVAL (le beau Victor).

- Et grâce à la générosité des organisateurs, la soirée s'est terminée dans une folle ambiance, dans la boîte "IN" du pays (dixit Didier).

A ce propos on peut noter 2 préparations psychologiques de la régata au sein de l'équipage Combillet-Lamic :

L'un, ex enfant de troupe, prépare le bivouac, allume le feu (à l'essence !!) avec extinction des lumières à 22 H. L'autre use ses dernières forces dans un rythme endiablé jusqu'à l'aube (ou presque...)

Classement:

1-BIHORPEAU P.-GROS B.	5,7p.	C.V.SILLEBU
2-GAULT P. -PELLE G.	6	C.V.CENTRE
3-BASSET F. -JUNCA	8,7	C.V. ABLON
4-PERDON P. -PERDON F.	24	C.V.CENTRE
5-TREGUIER J.L.-COMADES	27,7	C.V.S.Q.
6-CORDELLE C.-CORDELLE I.	31,7	C.N.O.B.L.E.
7-VEALLE D. -SHANG F.	38,7	E.MOSELLE
8-RBYNAERT A.-RBYNAERT C.	40,7	C.H.St OURN
9-COMBILLET J.B.-LAMIC C.	42	U.S.C.
10-BRUN B. -BRUN P.	50	C.V.M.
11-FOUASSIER B.-HOFMANN D.	51	U.S.C.
12-BROUSTE I. -BROCQUET F.	54	U.S.C.
13-FAVIERA V. -DELAHOUSSE D.	57	U.S.C.
14-BRANCHU L. -BRANCHU V.	59	U.S.C.

championnat mixte

RECETTE DE SUCCES

Imaginez un amour de plan d'eau, ajoutez y une forêt verdoyante, un vent cajoleur, une plage de sable fin, un repas pantagruelique et un club house chaleureux. laissez macérer pendant un week-end et vous obtenez le magnifique résultat d'une régata gaie, décontractée mais non moins sérieuse.

C'est ce qui s'est passé les 7 et 8 juin dernier au championnat mixte près d'Orléans. Deux journées à logner les trucs et astuces des autres bateaux, et découvrir d'autres "dingues" du Fireball. Des rencontres se sont faites des amitiés sont nées, des rendez-vous se sont pris. C'est aussi une fête du samedi soir que l'on oublie pas. Repas et danses délient les langues et tous, du plus modeste navigateur ou crack chevronné subissent le charme de ce club accueillant. Une telle régata ne vous fait pas regretter de vous être déplacé, croyez moi.

Le championnat mixte ne se raconte pas, il se vit, venez le vivre avec nous l'année prochaine !.

Didier V.

Classement

- 1 Isabelle GAULT-Philippe GAULT
- 2-Marie C.PIGET -Harry GIAUME
- 3-Brigitte MALBO-Gérard MALBO
- 4-Véronique AUMONT-Gérard AUMONT
- 5-Pascale DROUIN-Franck LANGLAIS
- 6-Pouny DEVAUX-Pierre PERDON
- 7-Pascale LICONG-Olivier LEMEN
- 8-Dominique HOFMANN-Bruno FOUASSIER
- 9-Pascale POULEMARD-Etienne PERDON
- 10-Sylvie RECAMIER-Etienne RECAMIER
- 11-Corinne FELDMAN-Edouard KOCH
- 12-Béatrice LAB-Bruno HARDY
- 13-Catherine BONTEMPS-J.L.TREGUIER
- 14-Mireille LAMIC-Christian LAMIC
- 15-Evelyne BESSONIES-Victor TRAVERA
- 16-Evelyne CORBET-Xavier DROUIN
- 17-Pièrrette BLANCHARD-Michel PICHARD
- 18-Véronique BRANCHU-Lionel BRANCHU
- 19-Annie MORIN-Bernard JAQUET
- 20-Isabelle BROUST-François BROCQUET
- 21-Isabelle HOFMANN-Didier VIALLE
- 22-Sylvie AUZOUX-François MAXEL

BOUTIQUE FIREBALL

LA
COLLECTION
1986
EST
ARRIVEE

SUPER
CLASS
TRES BELLE
QUALITE

SWEAT SHIRT	150 F.
PANTALON JOGGING	150 F.
L'ENSEMBLE	280 F.
POLO	115 F.

SOYEZ
"BRANCHES"
HABILLEZ
VOUS EN
FIREBALL!

AUTRES ARTICLES : *

Lot de 4 Tee shirt
(port-louis, Notre Dame de Monts, Istres,
IFF ancien motif, IFF motif violet,
ou IFF motif orange)

190 F.

Pull manches longues	enfant	80 F
(rouge, gris, bordeau, marine, beige)	adulte	100 F
Pull manches courtes	enfant	80 F
(rouge, gris, beige)	adulte	90 F
Blouson coupe vent		100 F
Serviettes		100 F
Bandes pare brise		25 F
Briquets		5 F
Autocollants exterieur		5 F
interieur		5 F

* Port en supplément.

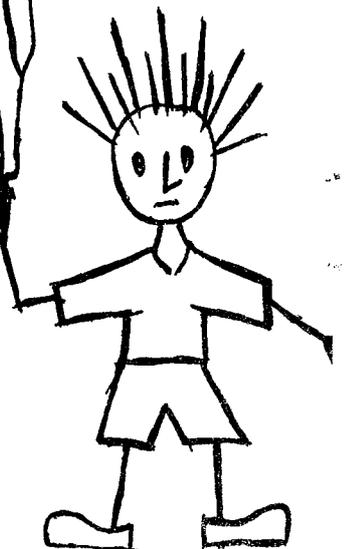
Notre "Boutiquière" de choc:

Sylvie ROBERT

33 rue du Bois Sabot
28100 Dreux

37 424 046

Pour vos achats: faites confiance à nos Annonceurs:



Ordre du Jour:

- organisation du Championnat du Monde 87 au Y.C. Val-André.
un point rapide sur ce qui est déjà connu, fait,
.... et ce qu'il reste à faire.

la Jauge, c'est-à-dire des bonnes volontés pour aider à : "faire ce qu'il faudra faire" le moins possible, mais quand même beaucoup de choses qui ne peuvent être toutes mises sur le dos de J.P.

L'Aide sur l'eau il faudra des compétences pour : pointer aux passages des marques, assister le Pdt. du Comité, (qui sera toute vraisemblance possible Bernard Carré.

Donner la Main aux bénévoles du Club qui nous ont déjà montré pour le Championnat d'Europe de quoi ils sont capables, mais ils ont vieillis (nous aussi certe) mais nous devons les aider.

- déterminer le montant de la Cotisation à payer pour 87, depuis trois ans elle est restée au même montant, il est normal que nous lui fassions subir l'augmentation naturelle des prix (officiels)

- de plus nous pensons demander aux Equipiers de collaborer réellement à la vie de l'Association. La Cotisation "volontaire" qui a eu son succès est tombée en désuétude, comment lui redonner vie.

- renouvellement ; par éléction des Membres du Bureau venus à terme de leur mandat.

Il s'agit de: Irène & Jean Martin Secrétaies

et de dégager d'autres collaborateurs dont nous avons grand besoin.

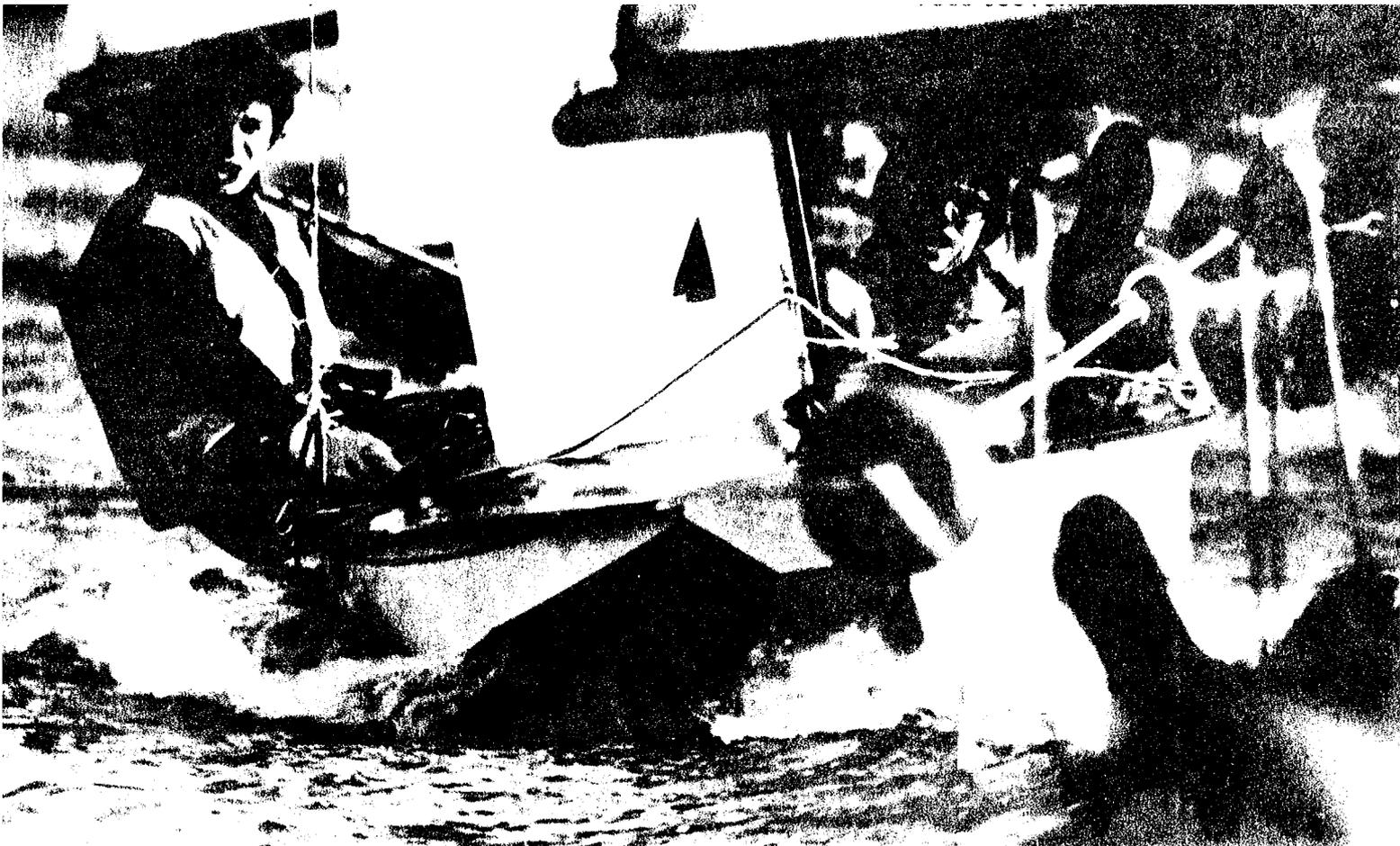
- Répondre à toutes vos suggestions concernant le fonctionnement de l'Association, qui fait quoi, est-ce bien, comment améliorer, réduire la chute des participants / cotisants etc. Donnez vos idées par écrits dès votre In scription au Secrétariat du Club, sous enveloppe marquée: A.G.

Trésorerie: Nous espérons bien que Robert sera présent, accompagné de Christophe d'ailleurs, mais il nous a déjà communiqué la situation de notre Caisse. En résumé nous manquons d'Annonces, il demande de passer à 190 frs la Cotisation Propriétaire et à 90 frs celle de l'Equipier, etc.

Il indique qu'au 9 Mai le nombre de Cotisants était de 95, soit une légère augmentation sur l'effectif à la même date en 85, est-ce que cela a continué?

Voilà c'est tout, ou presque.

J.M.



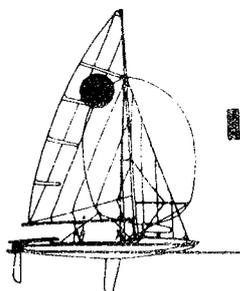
LE FIREBALL ÇA MAAAAARCHE ! SERIEUX (J.P.SOTTEAU, PRÉSIDENT, À DROITE) ET FANTAISIE (L'AFFREUX PETIT FRÈRE, À GAUCHE).

BULLETIN N° 39

INTERNATIONAL FIREBALL FRANCE

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

Juillet 1976



BON de COMMANDE des articles
de LA BOUTIQUE

Nom:

Prénom:

Adresse

Localité:

Téléphone:

Code Postal:

Désignation de l'article	Taille	Couleur	Quantité	Prix

adressez votre bon de Commande, avec un chèque du montant de la marchandise souhaitée à:

compas Silva
85 regata 240 f
103 R 659 f
safrans
derives
tauds dessus ou dessous
pvc 610 f
coton acrylite 940 f
dessous nylon 560 f
nombreuses pieces detachees



PROCTOR MASTS

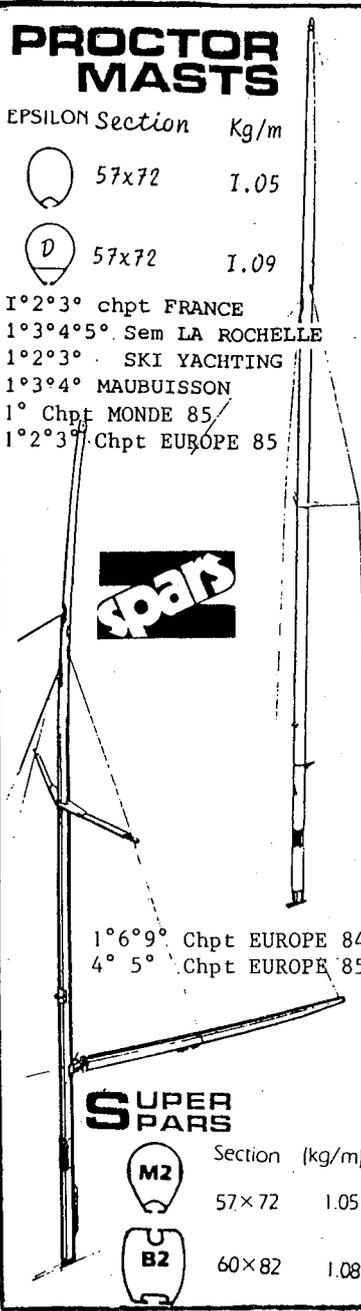
EPSILON Section Kg/m

57x72 1.05

57x72 1.09

1°2°3° chpt FRANCE
1°3°4°5° Sem LA ROCHELLE
1°2°3° SKI YACHTING
1°3°4° MAUBUISSON
1° Chpt MONDE 85/
1°2°3° Chpt EUROPE 85

spars



1°6°9° Chpt EUROPE 84
4° 5° Chpt EUROPE 85

SUPER
SPARS

M2 Section (kg/m)

57x72 1.05

B2 60x82 1.08

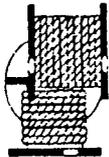
le fireball passionnément!

FABRICATION SUR MOULES
COQUE POLYESTER EN SANDWICH

320

GORDAGES

marlow-liros
kevlar
greement
sertissage



CEINTURES de TRAPEZE

RWO
MUSTO
MOUNTIFIELD
BRUCE BANK
NENUPHAR



COMBINAISONS

NYLON

holt allen 592 f
musto 620 f
shipmate 490 f

nouvelle combinaison
renforcee en dacron
590 f



COMBINAISONS SECHES

helly hansen pvc 1400 f
goretex 1880 f
musto 2 pieces 2300 f
harishok 1880 f



BOTILLONS ISOTHERMIQUES

javlin

330 f



VETEMENTS FOURRURE POLAIRE

veste 380 f
monopiece 540 f

gants cuir 170 f et 210 f



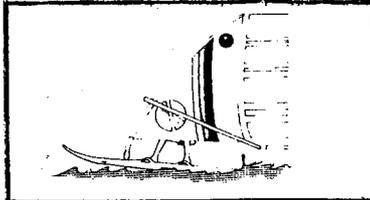
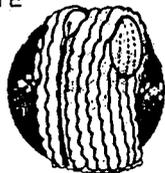
SAFRANS
DERIVES
TAUDS
COMPAS
PEINTURES
RESINES

Tensiomètre 250F



GILETS SECURITE

watski 320 f
holt allen



VOILES - SPI

VOILES BOATIQUE

1° Championnat France 85 Eoc yarn 960 ttc
2° Championnat France 83 G.V. " 2 320 ttc
1° Maubuisson 82 - 84 Spil7p. 1 980 ttc



MOUNTIFIELD

ULLMAN



MUSTO
& HYDE



ACCASTILLAGE

FIGO HARKEN

JACK HOLT HOLT ALLEN RWO IYEL

SEA SURE

DIFFUSION
BOATIQUE

26, rue du Colonel Gillon - 92120 MONTROUGE
tel : 46 57 33 06 Telex 205421

Angle Avenue de l'Aéroport RN 559
Route de l'Almanarre-83400 HYERES tel: 94:57.70.40