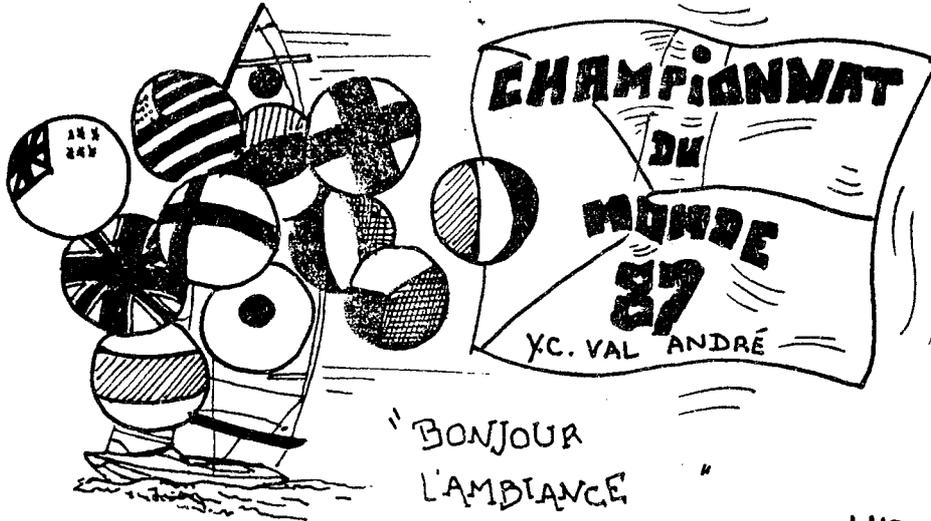


INTERNATIONAL FIREBALL FRANCE

**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



Des Petites annonces supplé.

l'Association vend machine à écrire, F B M . type à boule. avec quatre boules; récemment révisée.

Faire offre à la BP N°17

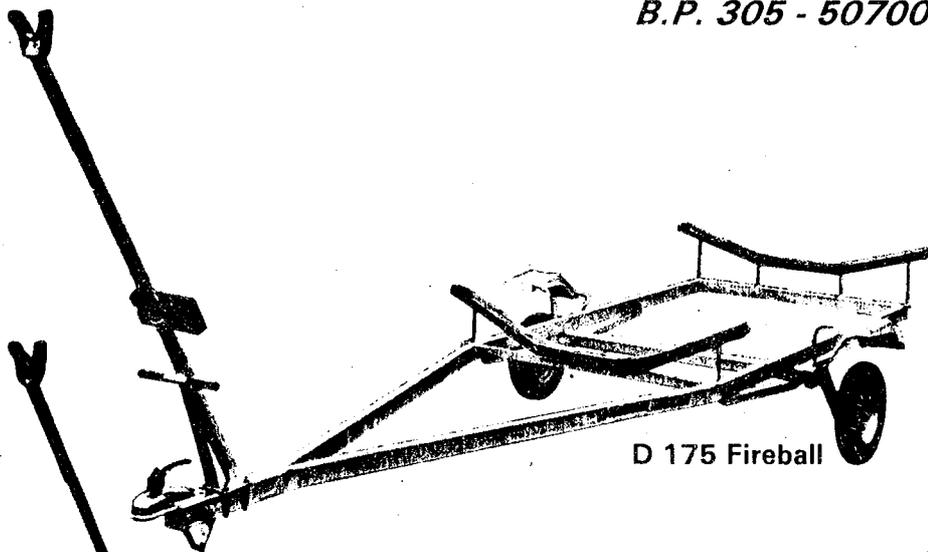
Vends "Barker", complet, avec remorque: 20.000

tél: 96 748 638 ou
96 748 075

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

REMORQUES MÉCANOREM

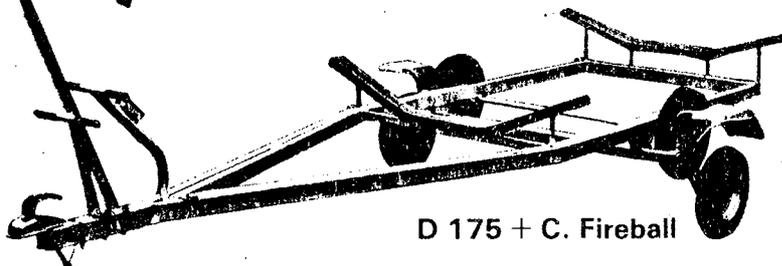
B.P. 305 - 50700 VALOGNES - 33.40.14.40



D 175 Fireball



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



D 175 + C. Fireball

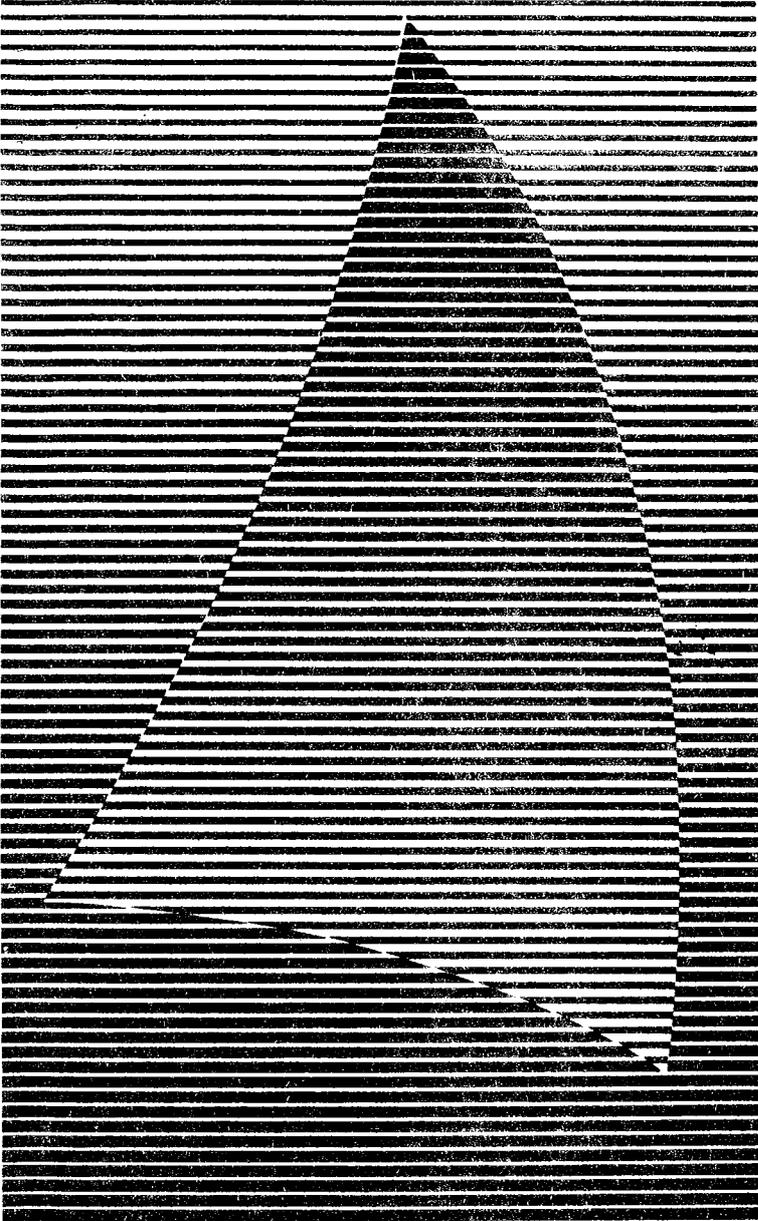
en Belgique :

Ets DEBRUYN
204 Rue Houssière
6020 DAMPREMY
071.31.42.09

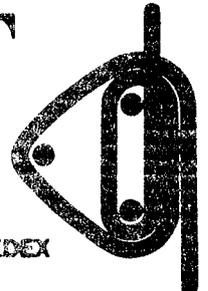
sur Paris :

BOATIQUE Diffusion
26, Rue du Colonel Gillon
92120 MONTROUGE
16.1.46.57.33.06

LA SÉCURITÉ D'UN GRAND NOM



CHERET voiles



Z.I. PERIGNY - 17027 LA ROCHELLE CEDEX
TEL. (46) 44.17.99

Claude PETIT Av. de Bretagne 66510 St-P. OUMBERON (07) 80.96.56
Eric LECOT/TELEY St Servan Marina 3, rue des Bas Sablons 35400 SAINT-MALO (09) 56.03.43
GERBERLING & CHEVAL 33, rue des Pêcheries 1170 BRUXELLES 020.49.03 BELGIQUE
INTERNATIONAL IMPORT 5, route de Saureyry 1290 VERSOIX 022.53.37 SUISSE
CHRIST YACHTING 57, av. de Verdun 92320 CHATILLON 868.24.27

S. L. à côté

Pour vos achats, donnez la
préférence à nos ANNONCEURS.



LE MAGASIN
QUI PROPOSE:

L'ACCASTILLAGE *on stock*
DERIVEUR/YACHTING LEGER

Harken, Grateau, Iix, Rwo, Holt Hallen, Wichard,
etc.

LE LASER À 76 450F
prêt à naviguer. disponible!
POINT LASER. en stock!

LES VÊTEMENTS.

NOUVEAU: ensemble semi-étanche **990F**
bolero étanche (soufflet étanché)
Long John Isocampe (coutures soudées) semi sec

Cirés: **COTTEN, PLASTIMO.** Bottes: **AIGLE, MUSTO**
Vestes de quart: **COTTEN, HELLY HANSEN, MUSTO,**
COTTEN. Fourrure nordique: **HELLY HANSEN,**
DOCKSIDES. Et puis...
BOTTES: **BOTALO, TBS,**

PULL OU GILET
FOURRURE NORDIQUE
295F

ET -70%
SUR TOUT
PENDANT LE SALON!
SAUF PROMOS.

LES PLANCHES

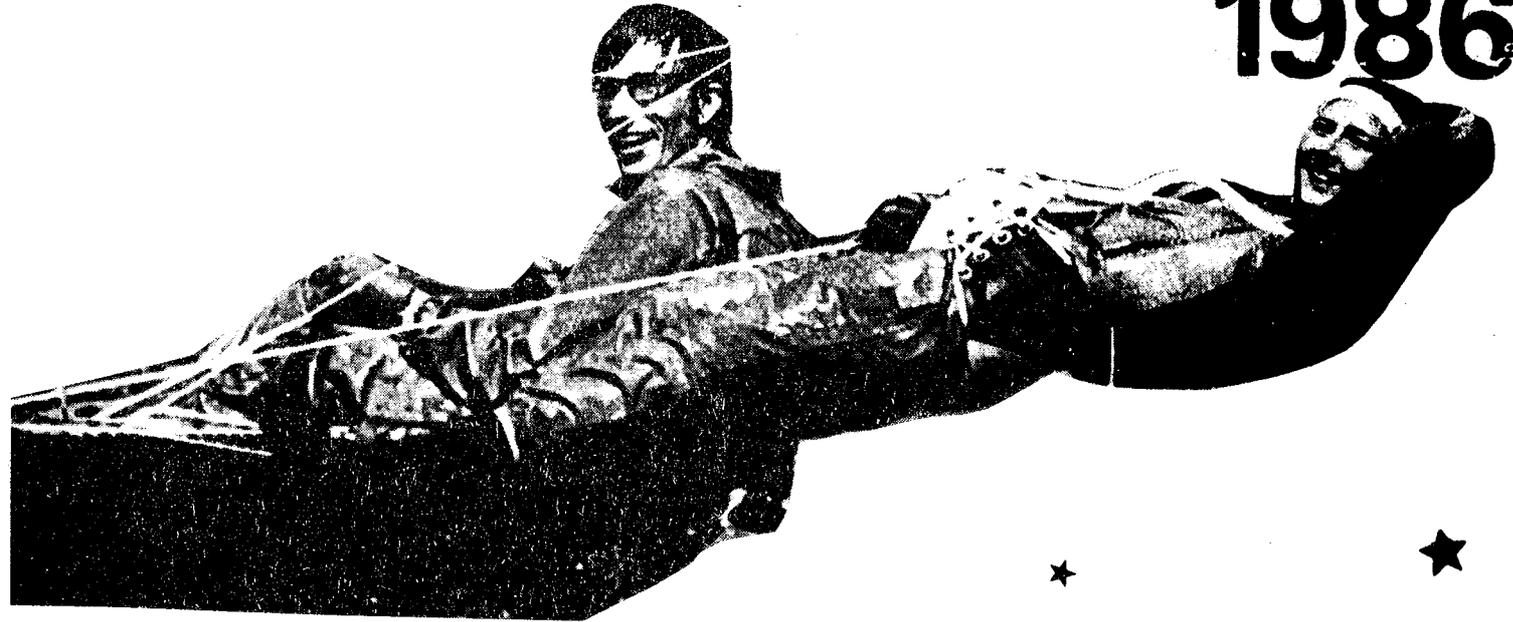
19 modèles en stock! quelques
modèles **65** à prix canon!
Egulse RASMO sur les
voiles 65. et puis les gréments
et le COIN DU BRICOLE!



**C'EST...
NAUTI-STORE**

40 av. de la gde armée. PARIS 75017
(1) 43-80-28-28

INTL. FIREBALL EUROPEANS 1986



MYNANDRARNÄ, KARLSHAMN MOTIV VID SILVERFORSEN SEGELBÅTARI SKÄRGÅRDEN ROSENBOM SJÖMANSSTUGOR FREDRIKSKYRKAN KARL XI MÅSTKRAN

LES STATISTIQUES

Dans l'espoir de rentabiliser mon micro-ordinateur, je me suis amusé à analyser quelques chiffres. Je ne vous garantis pas que ce que j'ai fait est intelligent! De toute façon, les statistiques, on peut leur faire dire bien des choses. Voici cependant quelques explications.

J'ai obtenu comme données les positions des bateaux aux bouées pour chacune des courses. En tripotant les chiffres, voici quelques statistiques que j'ai pu déduire.

Sept séries de résultats sont données. La dernière présente le classement officiel, avec les points accumulés. La première donne la position moyenne de chaque bateau à la première bouée.

Quant aux cinq autres, elles sont le fruit de mon imagination et de ma patience!

La colonne "PRES" tente d'évaluer la performance de chaque équipage pour l'ensemble des bords de près. Le chiffre attribué à chaque concurrent est en fait une moyenne de tous ses gains et de toutes ses pertes. Le gain est la fraction des bateaux dépassés pendant le bord. La perte est la fraction des bateaux perdus pendant le bord.

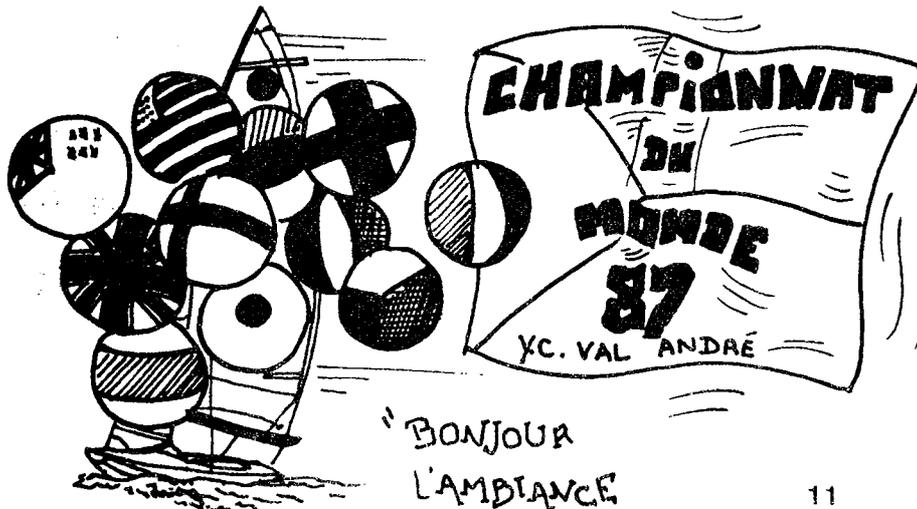
Je sais, c'est du chinois! Je donne donc un exemple. 40 bateaux prennent le départ, KC13703 est 31ème au début d'un près et passe 21ème à la bouée au vent. Il a remonté 10 bateaux sur une possibilité de 20. Il obtient tout simplement un score de 50%. Dans

un autre coin du parcours, F13033, qui passait en 20ème position à la bouée sous le vent termine le bord en 30ème place. Il a perdu 10 positions sur un maximum possible de 20. Il obtiendra un score de -50%.

En faisant une moyenne pour tous les bords de toutes les courses, on obtient les chiffres montrés. Pour les colonnes intitulées 1er LARGUE, 2ème LARGUE et VENT ARRIERE, la cuisine est la même. Le sixième groupe exprime la performance globale. Et voilà!

L'intérêt principal de ces chiffres est de montrer les forces et les faiblesses de chaque équipage. Malgré quelques biais, on constatera certains résultats intéressants. Par exemple, on peut constater la faiblesse des équipages français au près et au premier largue, alors qu'ils réussissent très bien aux allures portantes. De même, plusieurs semblent avoir leur spécialité: 11451, 13300, 13714,...

	1ère-BOUEE		PRES		1er LARGUE		2ème LARGUE		VENT ARRIERE		ENSEMBLE		CLASSEMENT		
1	13216	8	13204	18.2	13216	13.8	13300	26.1	13216	27.1	13216	14.4	KA 13216	8.7	1
2	13716	9	11451	11.1	13741	13.6	13785	20.4	13785	12.3	13741	11.7	K 13741	30.4	2
3	13741	9	13741	11.1	13492	13.5	13715	15.7	13715	10.3	13785	9.9	K 13785	36.0	3
4	13204	9	13122	9.1	13715	13.2	13216	14.4	13741	9.5	13715	8.8	KA 13204	58.4	4
5	13785	10	13785	8.4	13714	11.4	13204	13.2	13492	8.4	13204	8.4	K 13716	58.4	5
6	13122	11	13216	8.2	13156	10.9	13741	13.0	10493	6.4	13300	6.9	K 13715	61.7	6
7	13484	11	12845	6.8	13024	10.8	10493	11.5	11882	6.4	13716	6.0	K 13485	73.4	7
8	12361	12	13485	5.5	13485	8.5	13486	10.5	13714	4.9	13485	5.1	K 13122	81.7	8
9	13300	12	13716	5.5	13567	7.8	13703	9.4	11057	4.3	13492	4.5	K 13492	83.7	9
10	11451	13	9340	5.0	13716	6.1	13255	9.0	13714	4.2	13703	3.8	K 13486	87.0	10
11	12845	14	13703	3.0	13486	5.6	13714	8.4	13156	4.0	13122	3.5	UB 12361	98.7	11
12	13715	14	13482	4.1	13300	4.4	13156	6.7	12361	3.5	13482	3.5	K 13714	114.0	12
13	13485	14	12941	3.3	13446	3.6	13033	6.8	13255	3.2	13156	3.5	IR 13300	114.7	13
14	13492	15	12361	2.9	9360	2.6	13446	6.5	13446	2.6	13486	2.8	K 13156	125.0	14
15	13714	15	13715	2.4	13482	2.5	13485	4.3	13667	1.4	13714	2.2	K 13482	126.0	15
16	13272	18	11105	2.3	13667	1.0	13482	6.8	12940	1.4	13446	2.1	UB 11451	131.0	16
17	11882	18	13667	1.8	13204	0.5	13567	3.8	13033	1.4	13567	1.8	K 12567	132.0	17
18	13667	19	13017	1.4	13122	0.6	10027	3.2	13017	1.4	12357	0.6	UB 12845	135.0	18
19	10145	20	11882	0.4	12940	0.3	13122	2.7	13024	1.2	12361	0.6	K 13667	143.0	19
20	13017	20	13300	0.5	3886	0.0	12940	1.7	13300	0.0	11882	0.1	KC 11882	146.0	20
21	13024	21	11161	0.3	12357	0.0	10744	1.6	12357	0.9	13667	0.0	K 13017	155.0	21
22	13482	21	12357	0.3	13785	0.7	12357	1.8	13482	0.9	12845	-0.5	KC 13703	157.0	22
23	11161	21	11153	0.2	13703	-0.4	13714	0.6	13486	0.7	11451	-1.0	UB 9360	158.0	23
24	13156	21	13492	0.1	13033	-0.7	13492	0.1	13703	-0.1	13017	-1.1	K 13446	158.0	24
25	13567	21	13486	-1.2	10493	-0.8	10145	-2.4	13567	-0.2	9360	-1.3	KA 13024	168.0	25
26	9360	21	13446	-1.2	11882	-2.2	13024	-3.2	13485	-0.8	12940	-1.4	KC 13272	176.0	26
27	13033	22	13567	-1.2	12361	-3.2	12361	-3.2	13272	-0.5	13024	-1.4	F 13255	185.0	27
28	11105	22	13272	-1.9	12845	-3.6	11153	-3.3	10744	-0.7	10493	-2.0	KC 10493	205.0	28
29	13703	25	13156	-2.7	13272	-5.8	13017	-4.5	13204	-2.0	13255	-2.0	KC 12940	206.0	29
30	13446	24	13714	-3.0	10744	-4.4	11882	-4.7	11161	-2.1	13033	-3.1	KC 11161	207.0	30
31	13255	24	10027	-4.4	13017	-5.3	11039	-5.2	12941	-2.8	10744	-3.6	UB 10145	210.0	31
32	10493	24	12940	-5.2	11161	-5.6	13667	-5.9	13122	-3.8	13272	-3.1	KC 11105	216.0	32
33	3886	24	10145	-7.1	11105	-5.6	12845	-7.0	10145	-4.2	11161	-4.1	F 13033	224.0	33
34	12941	24	10744	-7.3	10145	-5.7	11105	-9.9	10027	-5.4	11105	-4.6	KC 11153	231.0	34
35	11057	29	13255	-7.7	11451	-7.1	13272	-10.2	12845	-5.7	10145	-5.3	KC 10744	237.0	35
36	12940	31	13024	-7.9	11153	-7.7	11451	-12.1	9360	-6.5	10027	-5.5	KC 10027	250.0	36
37	10027	31	13033	-11.4	11059	-8.7	9360	-12.8	3886	-6.8	11153	-5.5	F 11039	250.0	37
38	10744	31	10493	-13.5	13255	-10.3	11161	-13.5	11451	-7.9	12941	-8.8	UB 3886	260.0	38
39	11153	33	11059	-18.9	10027	-16.5	3886	-13.4	11105	-12.1	11039	-9.5	KC 12941	260.0	39
40	12357	39	3886	-20.8	12941	-20.6	12941	-27.0	11153	-16.9	3886	-12.4	F 12357	275.0	40



REGATE EN NOUVELLE - FRANCE (ou LE MONDIAL raconté par un Québécois)

Dollard-des-Ormeaux, le 22 août 1986.

L'automne est arrivé la nuit dernière à Montréal. Dans le ciel frais et bleu du matin, les rares nuages sont dispersés, déchirés par le vent du nord-ouest qui amène à coup sûr l'hiver. Des érables ont profité de notre inattention pour virer au rouge et ils perdront bientôt leurs feuilles. Les écureuils sont réapparus et ils nous rappellent que l'été est fini et qu'il est temps de reprendre le boulot!

Première tâche, mais aussi la plus agréable: ce texte promis depuis juin dernier à *Cordelle / Cordelle* et *Basset / Junca*. Il s'agit, vous vous en doutez déjà, d'un compte-rendu du dernier championnat du monde, tenu chez nous au printemps. Le voici donc!



Montréal recevait cette année le XXème championnat du monde de *Fireball*, le deuxième de l'histoire au Canada. C'est à la suite du désistement du Kenya que le Canada a été sollicité, et c'est le *Pointe-Claire Yacht Club* qui a accepté de recevoir l'événement.

Il ne fallait pas manquer d'audace! Le plan d'eau du lac Saint-Louis a en effet une bien mauvaise réputation dans le pays... On prétend qu'il n'y a pas de vent, pas d'eau, et que des algues répugnantes s'attaquent aux bateaux! Mais tout ça n'est pas gênant: les européens n'en savent rien...!

Reportons-nous un an en arrière, dans leQG improvisé de la *Québec Fireball Association*, alors que les organisateurs font face à leurs premiers problèmes...

- *Si nous voulons du vent, les statistiques suggèrent le mois de janvier.*

- *Mais nous n'avons pas les moyens de louer un brise-glace!*

- *Alors, il y a juin! Beaucoup de vent au mois de juin: une moyenne de 15 noeuds. Et puis, le niveau de l'eau est d'un mètre au-dessus de la normale. Pas de problème de profondeur. Pas d'algues non plus, l'eau est encore trop froide...*

- *12 degrés! C'est pas chaud pour la "pompe à l'eau"!*

A ces bonnes paroles, ils auraient pu rajouter quelques considérations au sujet de la pollution de l'eau. Celle-ci est moins grave au début de l'été. Plus tard dans la saison, la baignade est interdite et la vaccination des plaisanciers est recommandée! C'est que toute cette eau, elle nous vient de Chicago, Détroit, Cleveland, Buffalo, Hamilton, Toronto et Ottawa... des coins pas très propres!

Enfin, d'autres préoccupations moins écologiques tourmentaient l'esprit des organisateurs. D'abord, le problème de l'espace pour les bateaux. Le yacht club sort de son hibernation vers la mi-mai. C'est à ce moment qu'une énorme grue vient lever les quillards pour les remettre à l'eau, où ils resteront tout l'été. C'est aussi ce jour-là que les dériveurs peuvent reprendre leur place. Jamais dans les 107 ans d'histoire du PCYC, la saison de voile n'aura-t-elle commencé si tôt.

A ces difficultés s'ajoutaient évidemment toutes les tâches habituelles liées à l'organisation d'une régate: formation du comité de course, logement des concurrents, divertissements, mesures, publicité, nourriture, bière, sweatshirts, correspondance...

Quand les premiers concurrents se montrèrent la marotte à la grille du club, il fallut se rendre à l'évidence: le championnat aurait bien lieu!



Comme la tradition l'exige, et les irlandais aussi, tout commença par les vérifications de jauge, instant plein de suspense.

Après quelques démêlés sans espoir au sujet de l'usure normale, nous fûmes forcés de rallonger notre coque de près d'un centimètre... Quelques coups de marteau sur les cadènes, un peu de sablage et nous étions prêts.

Il y eut d'abord la semaine internationale. Pour la plupart, un entraînement supplémentaire. Pour les Québécois, les premiers bords de l'année. Et pour nous, la chance d'expérimenter une nouvelle coque, fraîchement pontée: un bateau n'oeuf, quoi!

Je voudrais bien vous raconter chacune des courses, mais alors, ma description se limiterait au centre de la flotte, ce qui vous en conviendrez n'offre que peu d'intérêt. Je vous décrirai plutôt une course typique...

D'abord, un coup de fusil, ou deux... ou dix-huit. Puis une première bouée à l'horizon et des kangourous qui la contournent déjà, poursuivis par une tribu de sauvages peinturlurés d'écrans solaires fluorescents. Ensuite, parsemés ça et là, quelques canadiens encore à flot et des français égarés.

Par la suite, une ligne d'arrivée et des australiens qui enlèvent d'une même volée le canon et la sirène du comité de course...

Nigel Abott et *Craig Smith* répéteront l'exploit plusieurs fois pour l'emporter. Sans nier leur talent remarquable et le sérieux de leur préparation, il faut dire que le vent aura vraiment coopéré avec ces amateurs de brise...



Vous savez, il y a trois sortes de mensonges: les petits, les gros, et la météorologie... Lorsque les statistiques disent que le vent souffle à 15 noeuds en juin, c'est en supposant qu'il n'y a pas de Championnat du monde de *Fireball*! Dans le cas contraire, il faut s'attendre au pire...

Parlez-en à ces Français qui étaient venus prouver leurs talents de petit temps... "Que de la plaule infernale!" dit le rouspétant duo "Fred Basset" / Vincent Junky. Ces deux-là, il n'ont pas arrêté de se plaindre! Et encore, ils n'avaient pas suivi, comme cet équipage anglais, un régime alimentaire pour perdre du poids!

Quand à Brigitte Cordelle, c'est pendant le championnat qu'elle a suivi son régime... Parce que le matin, elle peut pas avaler son bacon quand les feuilles bougent dans l'arbre. Ça lui fait comme des noeuds dans l'estomac qu'elle dit... Et la Cordelle est nouée. Hé! Hé! (Il faut m'excuser ici, je regarde trop souvent la télévision française!) Frédéric a eu beau lui expliquer que le vent du nord-est, ça secoue davantage les arbres, le lendemain il avait tourné au sud-ouest... Quels Cordelle, je vous jure!

Pour en avoir, il y en a eu des noeuds! Pendant la troisième course, on a enregistré un vent de 25 à 35 noeuds, avec des rafales à 40 et une à 50! Malgré tout, il n'y a pas eu trop de casse, sauf pour les bateaux locaux (d'où le KC sur la voile!). Preuve supplémentaire pour les sceptiques qu'il n'y a jamais de vent ici!

Quant aux quelques trous, ils furent réparés par l'équipe sensationnelle des mesureurs: l'anglais *John Haygher* et l'américain *Bill Beard*, artisans de choc. Ils eurent entre autre à recoller le tableau arrière de notre vétéran de Calgary, *Uncle Bobby*, agressé sauvagement par un tronç abandonné.

En fait, les dégâts les plus épiques eurent lieu à terre, mais nous taisons le regrettable épisode, triste rappel des Plaines d'Abraham.

Il y aurait encore tant de choses à raconter. Il faudrait parler de Michel Massé et de son flair remarquable pour localiser les brasseries montréalaises. Ou encore du marché noir des t-shirts *Fireball*. Ou bien finalement des talents d'animateurs de certains de nos anglophones confrères.

Pour l'an prochain, nous allons essayer de remplir un container avec les américains. Il faudra les convaincre que la radio-activité a baissé au Val André, et puis aussi que les terroristes sont en vacances à cette époque-là!

Pour finir, nous tenons à vous mettre en garde. Nous avons eu la chance de visiter le Val-André au mois de juillet... Nous savons tout! A bientôt sûrement.

Pierre Blanc appuyé moralement par son frère et barreur Olivier

alors que là bas; on a 2 nations dans un rayon de 5 000 Km. N'empêche que les européens continentaux auraient pu faire un effort.

Un niveau très homogène aussi dès que le vent descend en dessous de force 6 ... le 25e arrive à 10 minutes du premier dans une manche de près de 3 heures. et les autres derrière. ne sont pas loin.

L'EQUIPE DE FRANCE :

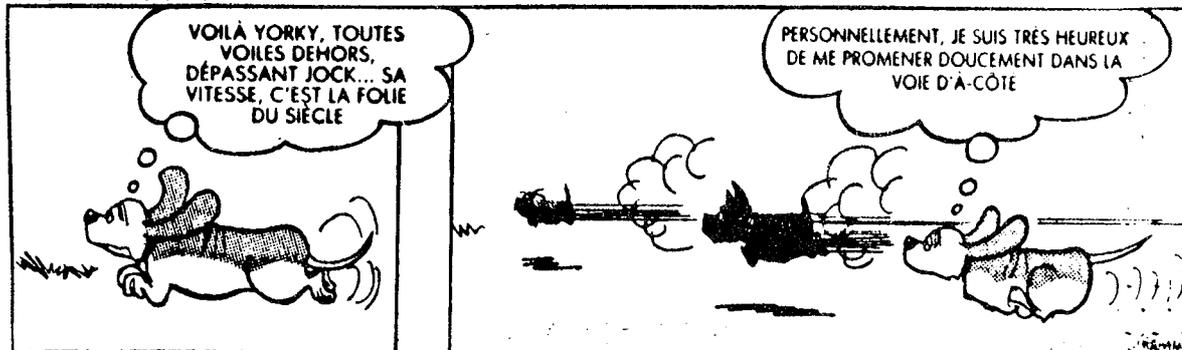
L'aventure commence en janvier quand notre bulletin du 10 janvier annonce 10 passages gratuits pour les bateaux continentaux au départ d'Anvers. Une seule condition - S'incrimer avant le 22 janvier ... Trois équipages se décident ; Basset-Junca, les Hernandez et les Cordelle. Au mois de mai à Anvers, pas de problèmes. Nos amis belges font très bien les choses. Ils prenent en charge les bateaux et les remorques samedi, nous invitent chez eux, nous font visiter Bruges, nous nourrissent, nous laissent partir le dimanche et s'occuperont d'installer les bateaux dans les containers pendant la semaine. Un grand merci pour leur gentillesse et bravo pour leur efficacité.

Grace à un équipage français résidant au Québec, l'équipe française a quatre bateaux. Avant la course et autour d'une bière avec les concurrents québécois, cela donnera dans l'ordre des favoris.

Le basset, Junkie
Bordel, Bordel
Foutaise, Fernandel
et Lotus, Renaud

Sur l'eau et vu par la presse québécoise. ça donne ceci :

FRED BASSET



"LA PRESSE" du lundi 16 juin 1986 - MONTREAL -

Les frères Blanc, deuxième meilleur équipage canadien

Le Championnat du monde Fireball qui s'est terminé vendredi sur les eaux du Lac St-Louis, s'est conclu de belle façon pour les frères Pierre et Olivier Blanc qui y ont réalisé leur meilleure course de la série, avec une 13e position. Ce sont les Australiens Nigel Abbott et Craig Smith, vainqueurs de quatre courses sur sept, qui terminaient sans surprise premiers au classement final du Championnat avec le plus petit nombre de points au cumulatif de la série: 8.7.

Les équipes britanniques Cook-Cage et Wetherell-Barker ont pris les second et troisième rangs avec des résultats respectifs de 30.4 et de 36 points tandis que les Australiens Myles et Chadwick se sont classés quatrième ex-aequo avec les Britanniques Lennon et Orrell, en totalisant le même nombre de points: 58.4.

Au niveau des Canadiens, la barreuse de Vancouver, Terry Thomas et son équipier Rupert Holmes-Smith sont les

premiers avec une 20e position (146 points). Pierre et Olivier terminent seconds chez les Canadiens (et premiers chez les Québécois) en prenant la 22e position avec 157 points. Les troisièmes parmi les Canadiens, sont Don Osborne et Tim Marshall de Beaconsfield qui ont accumulé 176 points pour obtenir le 26e rang.

Avec une 22e place sur 41 bateaux, les deux frères de Dollard-des-Ormeaux sont venus tout près d'atteindre leur objectif au cours de ce Championnat, comme l'explique Pierre: «On visait le milieu de la flotte et on termine un rang derrière. Les dix meilleures courses sur sept comptaient pour le classement mais on a eu quelques difficultés: il y a une course que l'on n'a pas terminée et une autre qui n'a pas été commencée...»

CHAMPIONNAT DU MONDE

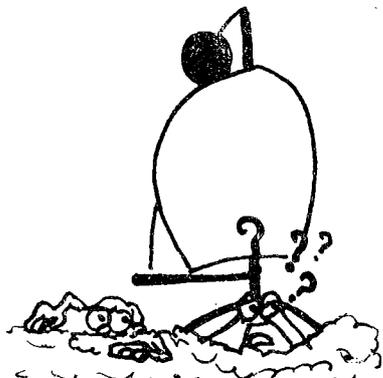
On n'a pas brillé (27, 33, 36 et 40 sur 41). Et pire, l'absence de manches complètes de vent médium ou faible ne nous a même pas permis de voir ce que l'on valait par des vents plus propices. voyons notre meilleure manche, la 6e. Elle commence par un force 3 raisonnable. Comme jusqu'à présent, c'était toujours passé à gauche au premier près, l'ensemble de la flotte part à gauche. Basset-Junca complètement enfermé au départ tente le bord du facteur à droite et ... passe largement en tête la première bouée. Le vent forcé à 5 le reste de la manche et c'est la dégringolade jusqu'à la dix huitième place. Dur-dur. Et en plus une erreur au passage d'une bouée entraîne leur disqualification. Ce sont finalement les Cordelle qui se sont les moins mal tirés de ce championnat. Assez lents dans les près par vents forts, ils ont pu sauvé les meubles grâce à une très bonne vitesse sous spi. Fuentes-Hernandez n'ont jamais pu faire mieux que 30 è et Nguyen cahn (qui avait délaissé la barre de son Moth à Annecy Reynaud (qui passe ses vacances en Bretagne sur Fireball) manquaient d'expérience du bateau à ce niveau de la compétition. Finalement, on peut regretter l'absence de nos équipages de brise pour ce championnat ; Gault, Koch, Bertin etc ... Il est douteux cependant qu'ils auraient pu faire mieux que 10 ème. Le niveau international par vent force 6 ou 7 semble très éloigné du niveau français Il va falloir réviser pour le championnat du monde en Australie en Janvier 88 dans 18 mois. Les australiens l'ont dit avec une pointe d'enthousiasme dans le regard. Le vent sera "strong". Mais pour le championnat de France et du Monde au Val André en 87, c'est promis, il y aura force 2,3. Qu'est ce qu'on va leur mettre!

PLACE	NOMS	Nos VOILE
1	ABBOTT/SMITH	KA 13216
2	COOK/CAGE	K 13741
3	WETHERELL/BARKER	K 13785
4	MYLES/CHADWICK	KA 13204
5	LENNON/ORRELL	K 13716
6	RUSH/PARSLAW	K 13715
7	PARTINGTON/VOOGHT	K 13485
8	THOMAS/DARLING	K 13122
9	Mc GILL/POORE	K 13492
10	HALL/FREER	K 13486
11	MASTORAS/WALKER	US 12361
12	HANDLEY/HANDLEY	K 13714
13	BELL/BELL	IR 13300
14	BEDELL/CURZON	K 13156
15	FISK/ELVER	K 13482
16	CRUMP/WOODS	US 11451
17	KNOWLES/WHATT	K 12567
18	Mc HENRY/MOSS	US 12845
19	RAVENHILL/ODLING	K 13667
20	THOMAS/HOLMES SMIT	KC 11882
21	CUNNISON/CUNISON	K 13017
22	BLANC/BLANC	KC 13703
23	AMTHOR/AMTHOR	US 9360
24	LINCILN/CRIPPS	K 13446
25	REES/NASH	KA 13026
26	OSBORNE/MARSHLL	KC 13272
27	CORDELLE/CORDELLE	F 13255
28	STEDMAN/Mac LEAN	KC 10493
29	WALDIE/WALDIE	KC 12940
30	HAINING/HOOPER	KC 11161
31	WERBLOW/PUDNEY	US 10145
32	NICOLL-GRIFFITH/KELLY	KC 11105
33	BASSET/JUNCA	F 13033
34	VAN HAEFTEN/VAN HAF.	KC 11153
35	CAGEORGE/CAGEORGE	KC 10764
36	CALLOW/MOORE	KC 10027
37	FUENTES/HERNANDEZ	F 11059
38	LOESEL/MANN	US 3886
39	REA/WALEC	KC 12941
40	NGUYEN CAHN/RENAUD	F 12357
41	SCHAEFER/BLOWSTINE	US 13277

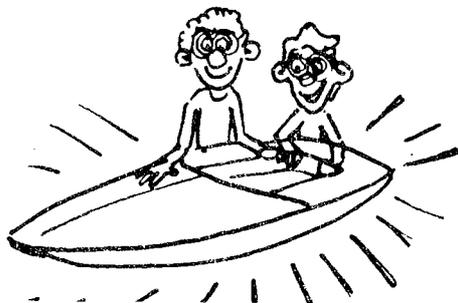
VOILES D'EMME



En tête : Au bout de quatre manches, la course pouvait encore tourner à un duel entre les australiens ALBOT-SMITH (1-1.1.3.) et les anglais WETHERELL-BARKER (2.2.2.1.), champion du monde 1985. En effet, les 3 premières manches très ventées autour de 6, avaient montré la suprématie des Australiens. Or, la quatrième manche (avec un 4 SEULEMENT !) rétablissait l'équilibre et montrait les possibilités de l'anglais par condition moins extrêmes. Et puis, la météo annonçait un retour à des vents médiums, habituels à la région pendant cette période de l'année. En fait, la météo s'est fichu dedant jusqu'au bout, les vents forts ont continué jusqu'à la fin. Wetherell s'est effacé (10-8-7 dans les 3 dernières manches) pour laisser passer de justesse un de ces compatriote Cook-Cage à la deuxième place au général. Dans les dix premières places, on retrouve 8 anglais et 2 australiens. Ouh la la ! Mais où sont donc les français ? Ne parlons des choses douloureuse qu'à la fin.



Le cadre : Le club de Pointe Claire est un petit paradis. Le fleuve St Laurent s'élargit à 5 Km dans cette banlieue de Montréal. Un terrain enclos qui contient un petit port pour les quillards (une centaine) un parking pour les dériveurs (une centaine aussi) un hangar pour remiser les bateaux l'hiver et un club sur pilotis au bord de l'eau avec bar, cafétéria, douches... On est en Amérique du Nord et rien n'est mesquin. Régates d'entraînement tous les mercredis et vendredis à 7h du soir quand les gens rentrent du travail. Il paraît que 10 Fireballs y participent sur les 20 Fireballs de la flotte. Le pied quoi ! Les québécois se sont arrangés pour que tous les concurrents soient chacun logés chez un membre du club. Génial. On a logé chez les Blancs. Attention, ça se prononce Bloo...ain. Mais il paraît que là bas, c'est nous qui avons de l'accent. Les nord-américains auront aussi l'année prochaine un container gratuit de 10 bateaux pour aller au Val André. Les Québécois comptent bien y venir. Ce sera le fun. Attention l'équipage Blanc-Blanc est dangeureux, il a fait 22e et premier francophone sur un bateau terminé dans la nuit avant les pré-mondiales.

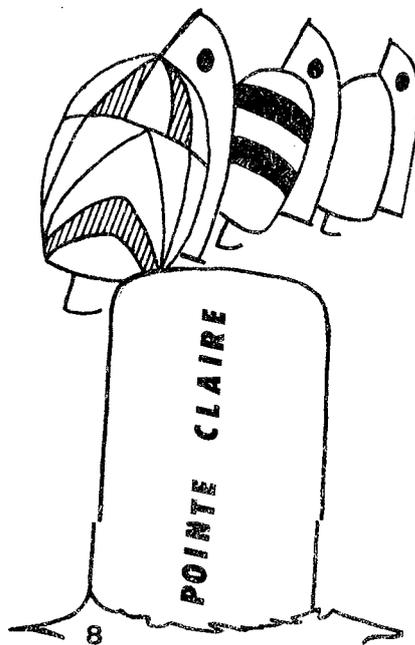


Les records : Ça a démarré le premier jour. Vent force 2, 3, contre un courant de 1 noeud. En début de championnat, tout le monde croit encore à sa chance. Que se passe-t-il dans ces conditions ? A la minute avant le départ, tous les bateaux sont sur la ligne. Et au départ, la flotte est 30 m devant (60s x 0,5m/s), complètement dépalée par le courant. Ajouter à cela que notre comité technique d'International Fireball avait trouvé très artistique de ne pas introduire la règle "qui tue" du pavillon rouge dans les instructions de course.

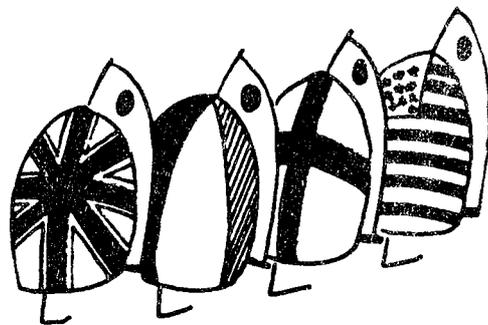


Le resultat : 14 rappels généraux (un record du monde paraît-il) et la course n'a pu être courue ce premier jour. Le comité de course s'arrachait la barbe. Les coureurs étaient de plus en plus nerveux et désagréables. En une journée, les chocs entre bateaux et trous dans les coques correspondaient à ce qui se passe en 2 semaines. Le championnat du monde commençait sévèrement. Rassurez vous, tout s'est bien passé par la suite grâce à l'introduction de la "REGLEQUITUE" aux instructions de course dans la soirée. Autre record, ce championnat a été un championnat de brise. D'après la station météo du Québec qui se trouvait à 1 kilomètre du plan d'eau, la manche d'anthologie a été la troisième. Vent 25-35 noeuds, claques à 40 noeuds, une claque à 50 noeuds à 15h30 pendant la course (soit vent force 7, claques à 8, 1 claque à 10). A mon avis pourtant les manches les plus dures sont les numéros 4 et 7. Bref ça pulsait. Et à ce niveau, tout le monde balance le spi.

Enfin un grand coup de chapeau à la météo québécoise qui en une semaine a réussi le tour de force de prévoir absolument n'importe quoi, sauf ce qui allait se passer le jour d'après. Le premier et les autres : Les australiens Abbot-Smith sont maintenant connus. Ils étaient à Istres pour notre championnat de France 85 avant le mondial en Italie. Avec un bateau assez simple, ils avaient montré leurs possibilités fantastiques par vent fort et leurs limites par vent faible ou médium. Et ils avaient revendus leurs bateaux.



MONDIAL



1986

Ce coup ci ils sont venus avec leur bateau -laboratoire- Un petit bijou construit par l'équipier SMITH. A faire palir un horloger bijoutier. Des incrustations, des collages quasi invisibles, des bois de toute beauté. Mais aussi une toile d'araignée où tout est réglable. C'est là dessus qu'ils mettent au point leur réglages et en plus ont l'air de comprendre. Ajouter à cela une forme physique impressionnante. L'équipier porte le poids maximum de lest), des talents de séducteurs sur le parking qui montrent qu'ils n'ont pas perdu la forme depuis Istres. Et un discours de fin de championnat de très bon goût, même saoul et terminé dans l'eau. Nos champions du monde 1986 sont de grands champions. Ils leurs restent à marcher dans le médium. Mais heureusement pour eux, les championnats de brise existent. Peu de nations représentés cette année cinq seulement, ça rappelle le mondial d'Afrique du sud en 82. Il faut dire qu'en Europe, c'est plus facile d'avoir un folklore international. Plus de 20 nations dans un rayon de 2 000 Km.

"ELLES VEULENT ETRE DOMINEES, MAIS AUSSI EGALES, C'EST INVIVABLE!"

L'ETANG DU PUIITS - C.V.C. NATIONAL MIXTE FIREBALL 7-8 JUIN 1986

- Bien que maintenant on fait de très bonnes opérations chirurgicales et que les homosexuels ne se cachent plus, les femmes, et de vraies, étaient là au rendez-vous de la très célèbre régata jalosée des autres séries (si! si!) Ah ; ces femmes, mais qui étaient elles donc et d'où venaient elles ? Les épouses, les filles ; les nièces de fireballiste ? ou peut-être des recrues d'autres séries (je n'en est pas reconnu bcp !)

IL EST
TERRIBLEMENT
BEAU



De toutes façons,
vous êtes bien,
vous êtes belle..

La régata se déroula donc en 2 parties :

- 1/ LA FETE
- 2/ LA REGATE

1/a - Le repas du samedi soir.

Alors qu'un punch on ne peut plus traire (en connaissance de cause) faisait arriver les retardataires plus vite, le saumon commençait à faire des sourires puis le couscous les rires, déjà, on faisait connaissance dans la meilleure des ambiances (enfin pour ma part en tout cas...hips...) Le dessert... ah ! hum !... fromage blanc du coin et fraises. J'ai pu remarquer la tendance du coin à mettre de l'ail, du sel et du poivre dans le fromage blanc. J'ai pas goûté...

1/b - ...LA FETE...

Juste après le repas, histoire de bien faire passer le fromage blanc et l'ail, personne ne perdit de temps pour pousser les tables et s'exprimer enfin (..) Je n'avais même pas imaginé qu'Edouard pouvait danser !!! Quelle ne fût pas ma surprise de l'apercevois derrière les brumes mal dissipées du punch qui tue, se défendre ici encore, comme un chef! (je vais avoir un prix sur l'accastillage si je continue comme ça!)

La fête fût donc très animée, mais la plupart des équipages allèrent se coucher vers 2h !...et alors? en voilà des façons...les fireballistes seraient ils un peu pantouflards ou fatigués ? ...pas tous! Nous restâmes 7 fous et folles n'ayant pas envie d'en rester à "l'ouverture"...et partîmes continuer de faire connaissance dans la boîte du coin, que nous animâmes par la suite à coup de streep tease afin de gagner des disques pour les lots du lendemain... quelle organisation!!!

...LA REGATE !...

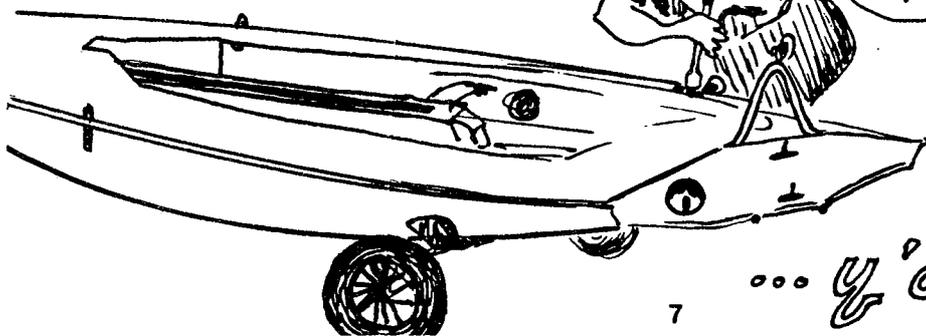
Pt'it vent sympa, histoire de tester le trapèze de ce bateau à sensations. 2 manches où PH.GAULT et Mme nous démontrèrent qu'ils sont les maîtres des lieux Pause bouffe de guerre où nous attendent des grillades qui nous alléchaient déjà depuis le vent arrière...(où nous écoeure, selon le degré d'alcool qu'on a ingurgité pendant la nuit...n'est-ce pas mr LE MEN...). Et pan!...ça repart et les esprits fatigués ont repris des forces ; ça régata dur, hurlements pour les tribords, aboiements pour les passages de bouées, tactiques titanesques, manoeuvres grandioses, bref ça devient très sérieux cette régata...on parlera même plus tard de "championnat du monde mixte du C.V.C."!!!, tellement l'heure était grave!(ce qui n'a pas empêché Mr et Mme AUMONT de nous virer dessus et de nous refuser un tribord pourgarder leur place de 1er à la 3ièm manche...ah la la, pas encore cette fois ci que je serai championne du monde mixte à l'Etang du puits!). La dernière manche dut être écourtée tant les clameurs du grand public venu des 4 coins du monde nous déconcentraient. La remise des prix fut brève et bien, quel succès, et sans façon, à l'année prochaine!

Les
mixtes ... ?
équipages

-UNE FEMME-(évidemment)
.....fétarde de surcroît!

P.S : Il est proposé que l'an prochain, on marque des points aussi à la fête ! ...bien sûr, il n'y a aucun problème pour vous!...

-Classement;bulletin 67-Juin 86-



... y'a pas de secret

NATIONAL (suite)

SAM 6è manche

Force 2

Junc 3e, Gault 10 pts, Basset 18 pts
Sotteau 21 pts.

Gault part carrément au bateau, 20m devant Juncu, il se recentre et se fait coincer entre nous ss le vent et un autre au vent eh hop doublé! C'est bien parti! Seulement du mauvais coté Sotteau est très loin, pour qu'il gagne faut qu'on fasse 15e et lui 1er. Au vent il est 2è et nous 12!! " On demande M Levallant au téléphone"...

1er Bedet-cochon (centre à D)

2e Sotteau, 3e Sayce, 4e Cage, 5e Cordelle, Le men, Leflohic Monot Basset, nous 12. Koch derrière à G, Gault encore pire.

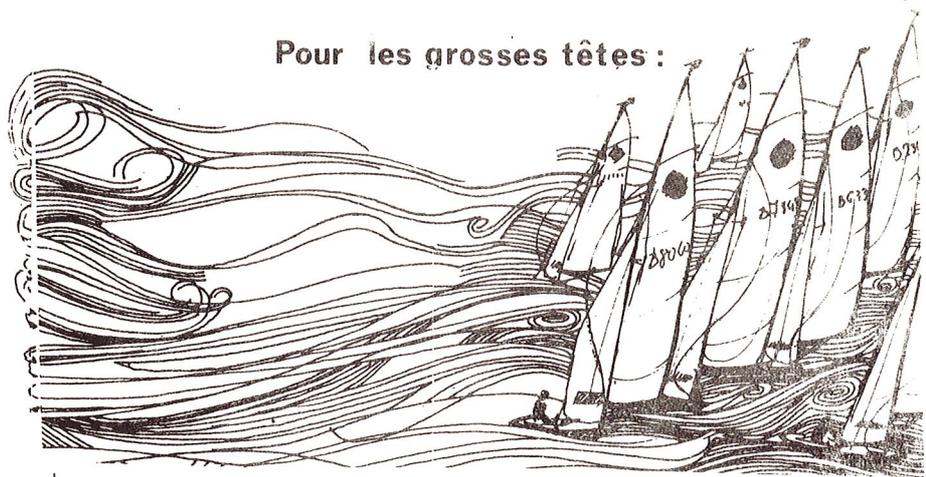
2e près Cage passe Sotteau, à fond à droite Koch se refait, nous on pers encore plus puis regagne au spi dernier près inchangé en tête :

Cochon/ Bedel, Sayce, Sotteau, Cage, Cordelle perd deux places au général pour une marotte perdue sur un anglais (insister ha! ha! ha!). Koch du chable vauvert suit soi-disant son compas, ça compte à longueur de temps 2 bord.

Devant Basset Le men anglais nous 12 on fait un tour que personne ne comprend (faut pas l'dire)

D. JUNCA

Pour les grosses têtes :



CLASSEMENT

GENERAL.....

CHAMPIONNAT NATIONAL - CARNAC

PLACE	NOMS	Nos VOILE
1	SAYCE/GAACHER	K 13791
2	CAGE/BAILEY	K 13671
3	BEDELL/GARY	K 13796
4	JUNCA/JUNCA	F 13287
5	SOTTEAU/SOTTEAU	F 12880
6	DUVOISIN/DUVOISIN	Z 13298
7	BASSET/JUNCA	F 13033
8	LE MEN/LE MEN	F 13283
9	BART/DUVOISIN	Z 13464
10	GAULT/PELLE	F. 13727
11	CORDELLE/CORDELLE	F 13255
12	LE VAILLANT/KOCH	F 13286
13	BOND/ROHDE	K 13661
14	TURNER/BUCKLEY	K 13461
15	LEWIS/BEECH	K 13110
16	BIHOREAU/GROS	F 10617
17	JARRED/GIBSON	K 12398
18	BOND/BOND	K 13779
19	JARRED M/GIBSON B	K 12571
20	PERDON/PERDON	F 11941
21	ALLAIN/VERIOT	F 12246
22	GIAUME/BRUN	F 12887

23	BERQUE/BRUANT	F 13242
24	LE FLOHIC/BOTREL	F 12884
25	MONOT/LE NY	F 12882
26	LE MONNIER/PERROT	F 13035
27	BAIGUE/SCHNEIDER	F 12431
28	ROBERT/ROBERT	F 12240
29	MANZI/ANNESE	I 13474
30	COPPLESTONE/COPPL.	K 13480
31	AUBERT/LAMY	F 12979
32	BOND/BISHOP	K 13107
33	BOURIT/BOUDEAU	F 11933
34	ASFAR/GHISALBERTI	F 12442
35	LYS/TREGUIER	F 11791
36	THOBY/GOIMARD	F 12589
37	FLAMMANG/TIERCE	F 12875
38	BERNARD/BERNARD	F 13218
39	CORDELLE C/CORDELLE	F 2194
40	QUESSEVEUR/QUES.	F 13244
41	LANGLAIS/HARDY	F 12448
42	TIGOULET/JACQUIN	F 12582
43	BERNEYRON/VERNET	F 12980
44	JONES/JONES	K 12817
45	BACAVE/BURGAUD	F 13282
46	JEANBRUN/VACHER	F 12584
47	ROD/ ?	K 13453
48	MEIKLE/MEIKLE	K 13051
49	COURTAY/CAHITTE	F 13285
50	BARRE/ALBE	F 11095
51	GUINOTTE/GUINOTTE	B 12909
52	RECAMIER/RECAMIER	F 11021

PLACE	NOMS	N°S VOILE
53	HARDY/LAB	F 121
54	FOURRIER/SOURICE	F 11097
55	GAREAU/GAREAU	F 12872
56	ALAYRAC/MAILLARD	F 13
57	BERGE/DEVAUX	F 13288
58	HARRIS/ ?	K 13493
59	REYNAUD/FENARD	F 13725
60	HAMET/HAMET	F 10052
61	GUMEZ/DE COPPET	F 2205
62	FOUASSIER/HOFMANN	F 12978
63	FONTAINE/REYNAERT	F 13290
64	LE GOFF/MEZERETTE	F 11487
65	BARDON/BARDON	F 12427
66	BRUN/BRUN	F 12251
67	BROOMAN/GRIST	K 13050
68	SAVORET/SAVORET	F 13291
69	BROCQUET/BROUSTE	F 10439
70	BUSSCHOTTS/VAN HECKE	B 11425
71	LE GALL/MARTINS	F 13721
72	VERON/DURAND	F 13284
73	MARLOT/BRIANCHON	F 13037
74	BUSNEL/CLÉACH	F 11338

LA REGATE ...

DIM 20 : les 4 H
LUN 21 : entrainement

MAR 22 : le MANCHE

force 4 Nord depart favorable bouée
J Allain croise en tête mais repart à
G. Fin de bord à D - la bouée.
1e Z Duvoisin bis le
2 Anglais
3 Junca
4 Basset
5 Edouard dessale.
Bacave peloton, Cage passe en dessous
(déjà)
2e près Basset dessale
Bihoreau + cordelle + Sayce à 6 revien-
nent
Vent arrière Bacave se croit en IOR
et va dans le caisson à Burgot changer
le ballast de coté.
3e près Les trois anglais à 6 se
bananent.
Bait/Duvoisin Bihoreau Juncas à D
en haut Cage Bihoreau Juncu Z
Les anglais se refont au largue
dernier près Les anglais prudents au
centre mais c'est à D.
Bihoreau, Z, Junca juste avant un
peloton Sayce de loin Cage, Cordelle
bedel Basset.
Sayce est loin tout seul, Basset joue
bien : 2, Cage, Bedel, Z.
Tjs ligne super au bateau, ce coup-ci
on a compris, c'est Sotteau qui oublie
de virer, : Junca Sotteau.

MERCREDI 23 manche merdu

JEU 24 2e manche
Force 1 550
Levaillant Basset drapeau rouge
Iè bouée CAGE Lemen Gault Basset Koch
Junca Bedel, à l'empanage on inverse
Bedel Junca Basset. L'enfoiré de Basset
s'amuse avec nous.
2e près à D Sotteau (à fond encore)
passe 3 ou 4 Koch bien! Basset à G
perd 4 places. Abandons au vent de
Koch + Basset. Lemen dans le cul de
Cage... plus vite... Le vent monte à 3
Le men largués au près, sur place au
largue. Sayce se refait Bedel, passe
Lemen. Remi oublie de virer à l'arrivée
ligne très fav: " On demande M Luc
Levaillant au téléphone" (Ouf on bat
quand m l'anglais!)

3e manche

Ds les 30 secondes ça force et tourne
à droite. Partis à droite au bateau
anglais bleu + les filles, recherchent
à D Junca Sotteau, au vent Anglais,
Junca les filles, Cage lit son compas
et descend avec Koch et Basset qui
empanne carrément.

2e près plutôt à gauche Sayce revient
bleu, nous sotto Basset qui passe
Gault 11791 Koch anglais.

Vent arrière

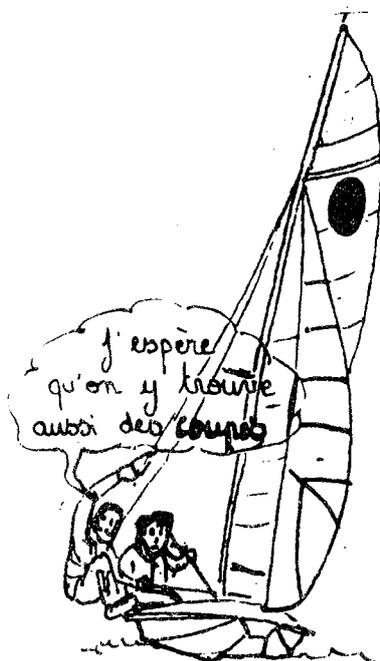
Sayce Bleu Nous Sotteau Basset
Basset revient au 3e près (et les
autres ? Demandes à Gault), nous passe
au largue ainsi que Cage l'un dessus
l'autre dessous... Fureur " On demande
M Luc Levaillant au téléphone". Heureu-
sement on se fait le bleu! Basset tient
difficilement Cage au spi et m au près.

VEN 25 4e manche

Vent 4 050
Junca et Basset enfermés -demander à
Gault.
1er Largue serré, ceux qui st en
dessous perdent
2e près Basset nous double.
Koch et Gault 6e et 7e , 8e
Bihoreau, 12442 ds les 3 premiers au
vent, 1 anglais, Le men tout le monde
à droite, nous, Cordelle, Basset
remonte, Bihoreau dessale puis perd
Gros (ds les deux sens). Nous 15,
Basset ?

5e manche

Le vent tourne à gauche :
CAGE BEDEL GAULT KOCH BASSET
1er largue hyper serré
Ds les 25e Le men ns double et double
Bacave, on double Bacave, qui en
dessale de depit.
2è largue on se refait avec Bihoreau
tt un paquet , peut-être 10 bateaux
dont Le Flohic Le men Basset
2è près ?
Vent arrière : ça force à la fin Bedel
dessale et abandonne. ça remonte ss la
baston : 6. Gault, Koch en tête, 3 ou
4 anglais; ça à tellement virer à D que
la bouée est d'un bord.
Gault et koch en profitent, Sayce et
les autres anglais aux paquerettes
perdent en distance pour les premiers +
Bihoreau, un suisse se refait + Sotteau
-Nous et (Perdon revient juste) Lemen
on perd trop rien.
Dernier largue : le vent tombe à 1
c'est du tout plein clapoteux.
dernier près, Gault marque Sayce à D
1er Koch qui passe plus au centre
2 Gault, 3 Sayce, Anglais, Suisse, 6
Sotteau, 7 Juncu, 8 Perdon qui font
un concours de largue pour passer
dessous et pour pas se laisser passer,
9 Lemen. Basset tente le suicide, 26
Aie!!



NATIONAL FIREBALL

Le yacht-club de Carnac était cette année le maître d'œuvre du National fireball qui s'est déroulé du 17 au 24 août.

L'épreuve a réuni cette année 77 bateaux dont 74 inscrits au classement général des six manches.

Le championnat national était ouvert aux équipages étrangers réunissant ainsi 12 bateaux anglais, 2 belges, 1 italien, 1 suisse. Le Fireball est un monotype très répandu en Grande-Bretagne, ce qui explique en partie la participation nombreuse des Britanniques et surtout leur présence aux trois premières places.

Côté météo, rien n'aura été épargné aux équipages, de la manche annulée pour faute de vent, au temps à grains (vendredi) avec des pointes d'environ 23 nœuds.

Toutes les manches se sont déroulées suivant un parcours super olympique, c'est-à-dire une fois et demie plus long qu'un parcours normal.

QUEST FRANCE

Autres Carnaqueries.

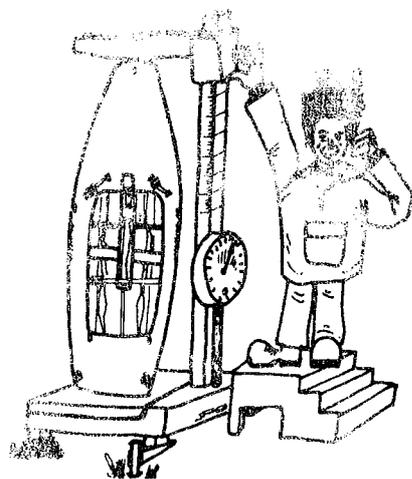
"Le Poids voilà l'ennemi"

ont dit moules tribus de techniciens, y compris ceux des chemins de fer depuis qu'ils peuvent remplacer le poids/adhère-rence par la multiplication des essieux moteurs. Mais il y a loin du "tyv" au dériveur.

Mais nous nous avons toujours la douce manie de vouloir peser les coques. Le démontage et le remontage des dérivés nous ravi (un rien nous contente) et nous avons un côté pervers à savoir qu'un bateau maté a du être dénudé pour satisfaire nos idées fixes.

Il faut reconnaître que les paires de pinces et autres outils métalliques oubliés dans les fonds des caissons se raréfient. Mais il y a augmentation des "accastillages" factices, des bouts de câble sertis tenant des hâte-bas pesants ou des mécanismes d'écoute de gv encore plus lourds. Le petit bout de machin qui tient le tout à la coque peut se dévisser, passe toute année, mais pour le Val-André il sera manique l'homme à la balance. C'est qu'il n'a vu des "poids" cette année, des poids, sur des vieilles coques de 1500 kg même plus et des très grands sur de toutes nouvelles sorties.

J. MARTIN



DIMANCHE 20^e Soir

C
A
R
N
A
C
C
S
B

Repas avec 1 faune / Edith Piaf + un gros roger qui se taille un vif succès qui couvre son chant mielleux.

Sputnik part en orbite complètement décalée, chante à tue-tête domino minette, renverse 3 tables en allant pisser, fait un strip arrêté à tp par Basset, va chercher un autographe à un rosbastu (attroupement devant le restau) qui ressemble vaguement à Jean Rochefort.

J Allain se fait piquer sa bagnole par les filles defoncées qui embrassent les mecs : rodéo sur le toit. Les filles partent la nuit-m et ramènent le rhinoceros ss plaque et le trou sur les bers (+ scotch) L'arrivée de la 404 avec fire sur le toit.

- La fausse regate de Gault
- Les 4heures

- Edouard arrive, on le prend pour son petit frère (-15 Kg)

- Le repas avec J Burgaud et les histoires et chansons d'Armelie Meiliad
- Le repas foiré du club

- Le pesage des plastiques boatique!
- La remise des prix, cidre qui giclé
J Burgo dechainé, les anglais se reveillent, gros succès des filles.
- Les canettes de bière à coté des anglais.

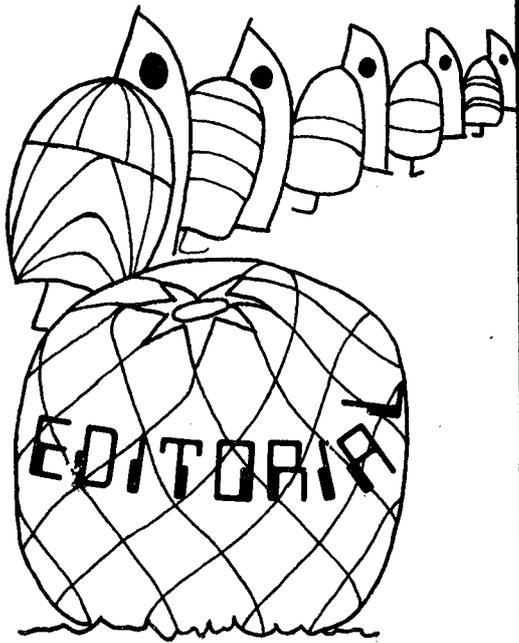
-Le sourire de Basset après sa manche de 2e, sa tronche le lendemain
-Les bateaux hyper beaux des anglais (Sayce goatcher cochon)
- La guerre psycho. de Gault avant la dernière manche en se mettant dans notre sillage.

- Concours de lever de mat M. Lemen le Edouard RIDICULE

- Trisunic + J Allain offre l'apéro au camping.

- Les femmes du parking(?)





H - 1 an, le mondial rentre dans les esprits. les selections commencent. L'organisation se met en place. Peut-être est-ce cela aussi qui stimule un nombre croissant de Fireballistes et les poussent à agir pour l'association. Soulagement et bonheur d'abord parce que Irène et Jean acceptent de reprendre leur mandat de secrétaires de l'association, et cela sous un torrent d'applaudissements à l'AG. Comment nous passerions-nous de leur efficacité et de leur dynamisme? Surtout à la veille de l'année 87 qui va être chargée.

Ensuite quatre nouvelles équipes de composition du bulletin se sont proposées : Frédéric Cordelle, Christophe Cordelle, aussi Catherine et Alain Reynaert qui assurent le classement par points, et une équipe d'Angers, autour de Bruno Fourrier ; Trois nouveaux jaugeurs : C. Aubert, P. Perdon, Ph. Bihoreau, une responsable de la pub du bulletin : Nadine Alayrac. Frédéric Cordelle se charge aussi du suivi des revues nautiques.

Toutes ces candidatures sont très encourageantes et permettent de partager les tâches qui font vivre l'association.

Encore quelques bonnes volontés, et nous pourrions réaliser nos projets en suspens faute de temps ou de bras : la réalisation d'un speedo optique ou électronique pour un concours de vitesse, la mise en place des concours en course-racing lors du tour de France à la voile, etc...

Nous cherchons encore un jaugeur sur Paris, pour permettre à notre presque unique constructeur de vendre des coques jaugees et à la jauge !

SELECTIONS

A - Classement actuel: Voir le classement du National de Carnac. C'est tout pareil. On fera le compte des points à Maubuisson. Les Reynaert nous mijotent encore le programme. La petite Sandrine apporte peut-être de nouveaux éléments de calcul.

B - Par rapport au programme présenté dans le bulletin de Juin, tous les étrangers comptent 3 points pour simplifier les calculs car nous ne disposons pas toujours de leur classement national.

C - Les régates de sélection.

1. **CARNAC**: Coefficient 0,5. C'est fait

2. **MAUBUISSON**: Cercle de voile de Bordeaux Noroit. 8 (14h30), 9, 10, 11 nov. 86. Inscriptions avant le 31.10.86 à :

Mme Lucette Loriot
40 route du moulin
33950 Lège-Cap Ferret
Frais 200F au CVBN

A chaque inscription, mentionner sur votre lettre la série, le no de voile, les noms du barreur et de l'équipier, adresse.

3. **LA ROCHELLE**: Coupe des doubles. 29 (14h00) et 30 novembre 86. Inscription sur place.

4. **SKI VOILE**: Antibes-Juan les Pins. 5(aki).6, 7, 8 février 87. Inscriptions:

Club nautique d'Antibes
Port Vauban
Quai du Fort Carré
06600 Antibes
Tél. 93658000
Frais: 300F

5. **REGATE en MARS-AVRIL** en cours de négociation. 21-22 mars ou 4-5 avril ou 25-26 avril au Der ou Angers

6. **VITROLLES**: 18-19-20 Avril 87 à Pâques.

7. **VAL ANDRE**: 1-2-3 mai 87

8. **NIEUWPORT** (Belgique): 28-29-30-31 mai

9. **PENTECOTE**: Lieu à confirmer. 6-7-8 juin

10. **TROUVILLE D5**: 20-21 Juin

11. 11-12-13-14 Juillet: en cours de négociation.

D - Erquy n'est plus Erquy. Le club s'est déballonné et n'organiser pas notre National 87. Il aura lieu soit au Val André, soit à St Cast, soit dans un troisième club du coin aux mêmes dates (8 au 15 août)

CALENDRIER

Délégués de ligue, Capitaines de Flotte, Fireballistes, Mesdames, Mesdemoiselles, Messieurs.

Il nous faut vos dates de régates. Assistez aux réunions de ligues, demandez aux responsables ou et quand elles se déroulent. Proposez des dates en évitant celles de vos sélectives et celles des ligues voisines. mettez vous en accord avec les clubs. Et faites parvenir les dates de régates de clubs ou de ligues à P. Gault. 16 avenue Dauphine. 45100 Orléans dès que possible, en tout cas avant fin décembre. Merci. Grosses bises.



MAUBUISSON

Tenir la barre, c'est gouverner... et gouverner c'est prévoir !

Une occasion formidable de le prouver en 1986 ; pour au moins deux bonnes raisons:

- le 11 Novembre sera un mardi.
- le gd. prix de l'armistice comptera pour la sélection de notre mondial 1987, au Val André.

Soyez pratiques, et notez dès maintenant, les éléments suivants;

INSCRIPTIONS: C.V.B.N

LOGEMENTS:

-En "villages vacances"

-Oxygène; chalets en bois dans les pins.

Hébergements de 2 à 7 lits.

3 lotissements;

-Les Sentes-Les Bruyères

-Les Cavales.

Réservations: PROMOVAC

110 Av. de la Jallère

quartier du lac

33075 BORDEAUX CEDEX

tel: 56.39.44.64

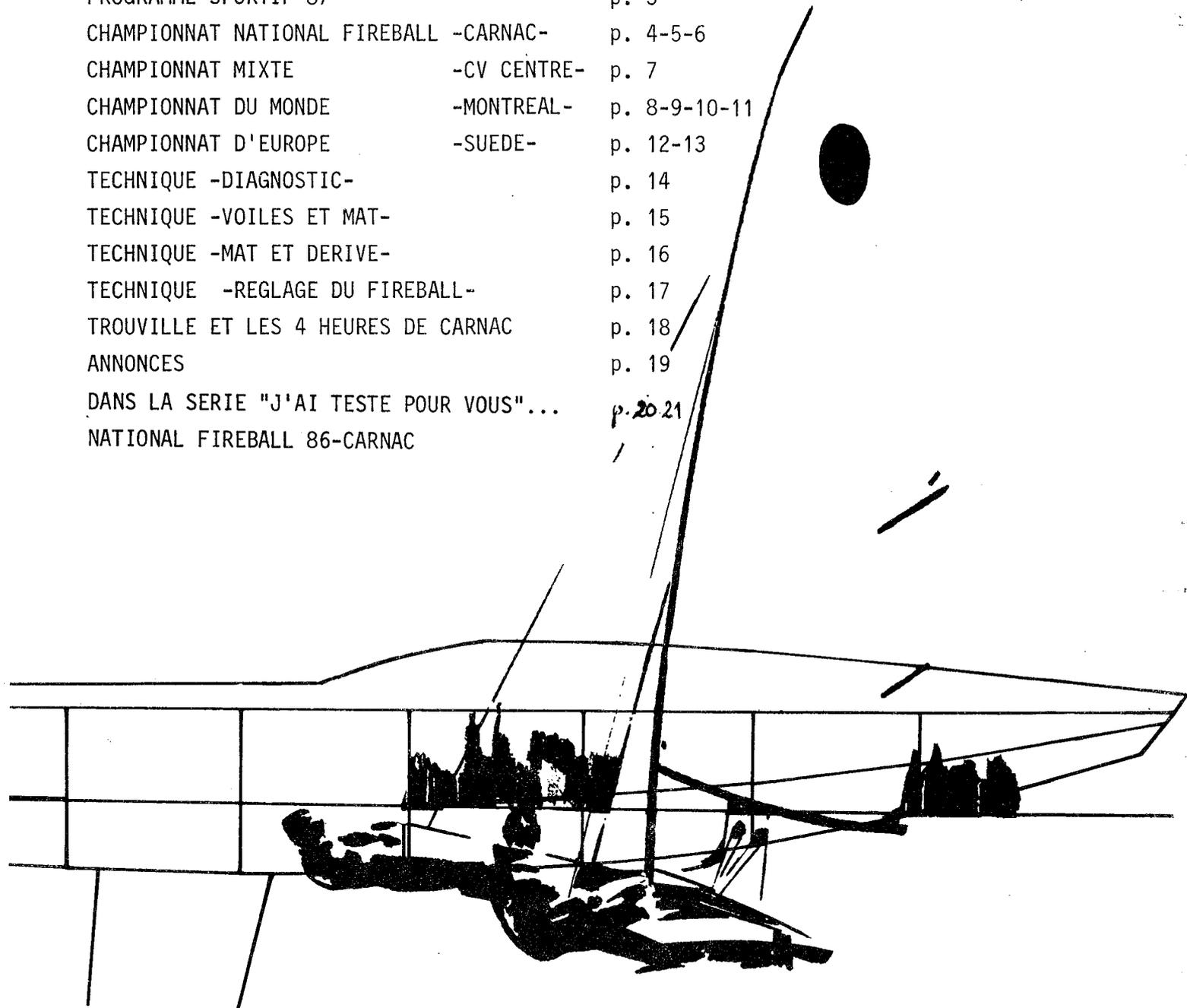
(P.M. coût d'un chalet de 6 lits, 3nuits-dont une gratuite-704F en 85)

-Les Dunes (petits immeubles)

-7 à 8 personnes.

SOMMAIRE

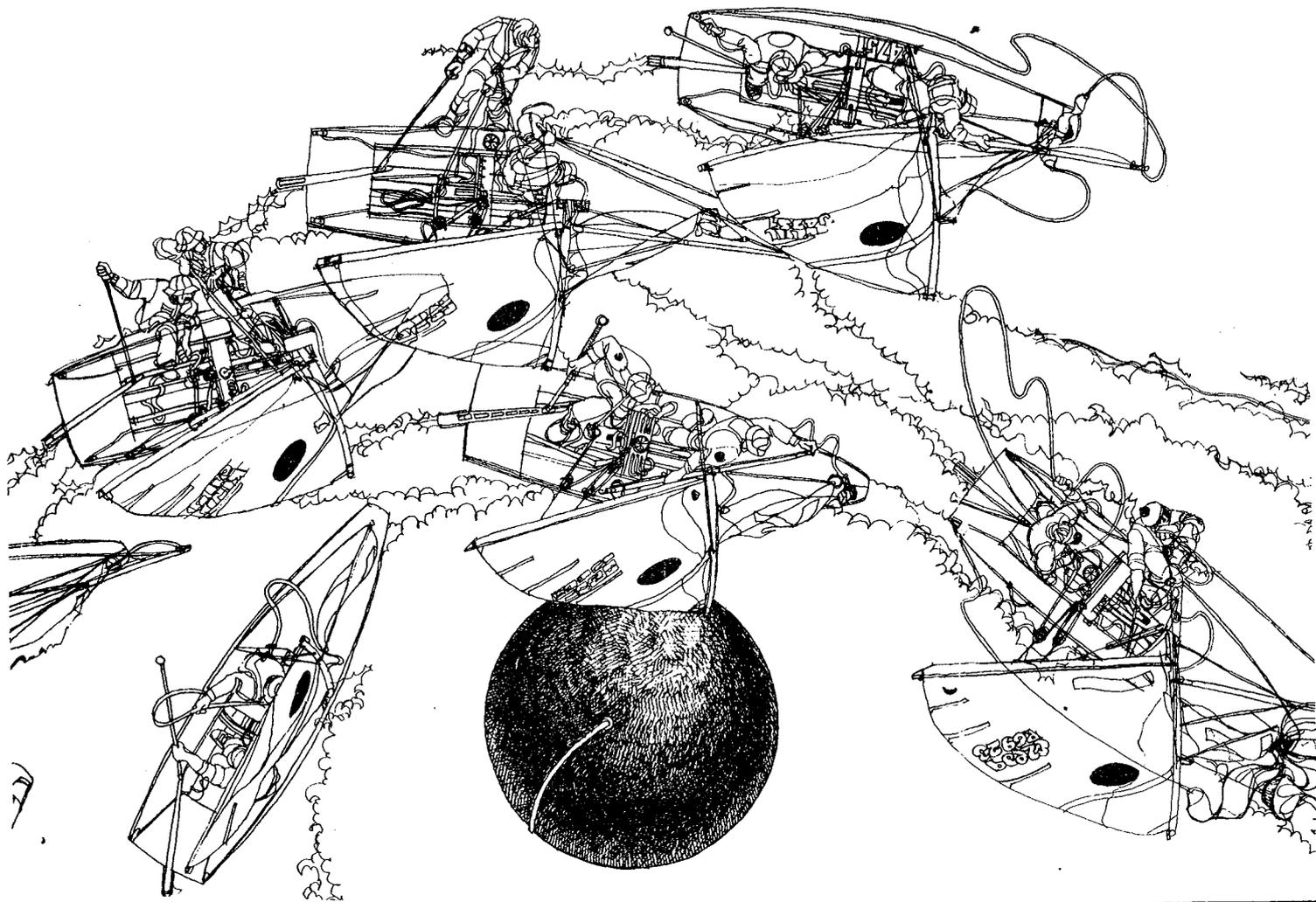
EDITORIAL	p. 3
PROGRAMME SPORTIF 87	p. 3
CHAMPIONNAT NATIONAL FIREBALL -CARNAC-	p. 4-5-6
CHAMPIONNAT MIXTE -CV CENTRE-	p. 7
CHAMPIONNAT DU MONDE -MONTREAL-	p. 8-9-10-11
CHAMPIONNAT D'EUROPE -SUEDE-	p. 12-13
TECHNIQUE -DIAGNOSTIC-	p. 14
TECHNIQUE -VOILES ET MAT-	p. 15
TECHNIQUE -MAT ET DERIVE-	p. 16
TECHNIQUE -REGLAGE DU FIREBALL-	p. 17
TROUVILLE ET LES 4 HEURES DE CARNAC	p. 18
ANNONCES	p. 19
DANS LA SERIE "J'AI TESTE POUR VOUS"...	p. 20-21
NATIONAL FIREBALL 86-CARNAC	/



IMPRESSION : *Irène et Jean MARTIN*

REALISATION, GRAPHISME, MISE EN PAGE : *Une équipe de PROVENCE*

PROCHAIN BULLETIN : Les textes (colonnes de 8 cm dactylographiées S.V.P.)
doivent être adressés à : *Harry GIAUME*
15, rue Dunois
45430 - CHECY -



INTERNATIONAL FIREBALL FRANCE

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

99 463 129



BULLETIN n° 68

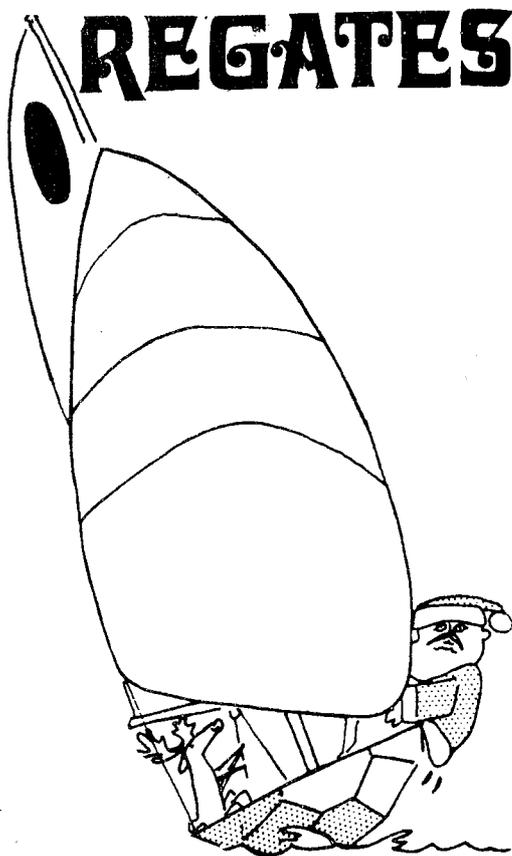
octobre 86

Allant vous promener vers le 15° Est & 56° Nord, à quelques jours du solstice d'été vous serez amené à admettre que la Terre ne tourne pas sur un axe vertical. Si vous ajoutez (algébriquement parlant) deux heures d'avance sur l'heure solaire vous verrez le Soleil à quatre heures du matin....

... et l'oeil du kenyan, habitué sous son équateur à la stricte alternance : 6/18 h pour le jour et la nuit, vous paraîtra moins glauque. Pas de couverture aux fenêtres pour masquer l'astre histoire de respirer l'air pur, c'est vaillant, mais ne l'a pas empêché d'être, à l'arrivée au beau milieu du peloton, à son âge: faut le faire.

Les navigateurs marins ou aviateurs sont habitués à de semblables situations, pas moi non plus....

C'est bien de Ronneby dont il s'agit. Vous l'aviez deviné, sans y être. of course....



REGATES

ALLUMETTES

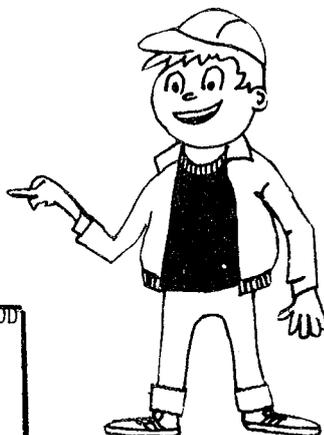
Beau port de mer, sans aucune marée, à l'eau quasi douce voilà pour quoi il y a de si beaux canards et cygnes sur l'eau calme; les vagues sont coupées par la foulditudes d'ilôts granitiques, comme en Bretagne, au Huelgout.-mais pas de chapeaux ronds....

Deux miles du port à la zone de régates en cheminant dans des fonds de 0,75 m cela affute les bouts de dérives et donne du charme aux safrans fixes.

Mais c'est très joli, magnifique, les Suédois très accueillants, parlant votre langue pour vous faire plaisir-tous ne parlent pas français, l'épouse d'un organisateur avec joie et compétence-. Remarquez que la langue locale est "in-pompable", des mots de 15 lettres avec seulement deux voyelles c'est dur.

Dans le mot "Suède" il y a sud, est-ce une illusion, ou il y a-t-il une réelle relation?.

Ayant envie de causer de l'actualité aborder le sujet tchernobyléen amène des sourires narquois, pas faciles à interpréter, comme un peu moqueurs. La lecture de la presse rapportant que le gouvernement du pays va faire abattre des dizaines de milleirs de caribous et autres bêtes du pays, devenus contaminés par les nuages sombres vous amène à réfléchir sur l'immunité des suédois, c'est la vie.....



1- K 13668	ROWLAND/HAZELWOOD
2- K 13127	DRIVER/WOODHEAD
3- K 13655	KENNAUGH/REEVE

4- IR 13300	BELL/BELL
5- K 13777	ROBINSSON/POORE
6- K 13445	KING/TURNER
7- K 13660	SPELLER/BOYES

8- S 12902	ANDERSSON/JAGHAGEN
9- K 13747	DUCKER/TAYLOR
10-K. 13750	KIRK/KIRK
11-J. 13794	YOSHIDA/YAZUKOUCHI

SUEDOISES

Mais ne nous éloignons pas du sujet.

le Cht. d'Europe. Il y avait 41 inscrits et 39 présents: un Japonnais d'Angleterre venu s'entraîner pour le Mondial 505 de La Rochelle, le kenyan de tout à l'heure, un Italien, un Hollandais, un Irlandais, deux Allemands, quatre Suisse autant de Belges et toujours 14 Anglais.

Six belles manches avec tous les vents, tous les temps et de l'ambiance à la dernière. Le futé Comité de Course ayant mis à cette occasion la règle d'exception. Là où rien ne peut ensuite être rattrapé il a quand même envoyé un rappel général, en a vu trois, les a renvoyé à terre et pain béni pour les autres: pas vus, pas pris. Chaude l'arrivée à terre des rentrants prématurés. Deux étaient "ministrables", foutu avec 46 pts à la clef.

Remarquez que c'était de la faute à la "ligne" placée entre trois points: son bateau, une toute petite chose à vingt mètres de lui et encore la même bulle à vingt plus loin, passer messieurs!

A propos d'ambiance le pays est vraiment magnifique, route dans les forêts profondes -il faut toujours qu'une forêt soit profonde- de jolis lacs, des maisons en bois autour, pas de clôture, des rangées d'arbres, c'est tout.

Coté "rigolades" c'est plus triste: à 18 h tout est fermé, plus un bistrot pour se rincer la glotte, pas un resto d'ouvert, sauf un presque chinois et un vrai Italien, tous deux armés de fusils à gros coups, mais ce sont les vacances, n'est-ce pas....

Messieurs les Français? Où étiez-vous, difficile à expliquer lorsqu'on prétend organiser un Mondial l'année suivante!

S'avez pas un peu honte. Où sont nos vaillants animateurs, sportifs et autres? nos ardents coureurs? Ya des coups... de sonnettes à tirer les matins pour en réveiller beaucoup.

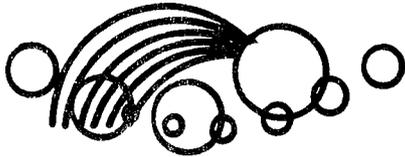
Coté résultats c'est naturel: aux 15 premières places 10 Anglais, deux Suédois, un Suisse -et le Japonnais. Soit dit en passant elle avait un exquis kymono la japonnaise.

Le nom du premier: Rowland/Hazelwood, et sans les fantaisies décrites ci-dessus il y aurait eu Robinson/Poore ou Bell & Mme.

Allez en Suède c'est loin, mais les auto-routes sont larges et gratuites seuls les ferry sont longs à attendre

et voyager entre des wagons de chemin de fer est impressionnant.

L'article qui suit est traduit d'un livre de LAWRIE SMITH : "Réglez votre dériveur". Dans ce livre LAWRIE SMITH décortique le dériveur, analyse le rôle et l'effet des différents réglages. L'article qui suit est la conclusion du livre et en constitue la partie la plus intéressante. Il nous donne en effet, à la fois les observations à effectuer et les mesures à prendre pour chaque type de problème.



Votre bateau ne fait pas de cap -

VERIFIEZ :

La tension de la chute et le vrillage.

Comme règle, une chute ouverte donnera une bonne vitesse et une chute fermée ou tendue un bon cap.

CHUTE DE GRAND-VOILE :

Essayez de quitter votre bateau et d'un bateau accompagnateur, d'étudier votre voile et de la comparer avec celles de bateaux plus rapides. Si elle vrille plus et que la coupe de la voile est la même que celle des concurrents, alors votre problème vient de la façon dont vous contrôlez votre mât. Vérifiez que le cintre de votre mât n'est pas excessif. Un signe fiable sera la formation de plis entre le point d'écoute et le mât à mi-hauteur. Si cela se produit, plus de tension de hale-bas ou d'écoute de GV ne fera qu'augmenter le cintre, aplatis la voile et même faire ouvrir la chute davantage.

Pour contrecarrer le cintre, essayez de mettre plus de cale de mat. Si cela ne marche pas, alors ouvrez les barres de flèche. Gardez le pennon supérieur sur le point de décrocher, et si vous avez encore des plis qui se forment avant que le pennon ne décroche, votre mât est encore trop cintré. Continuez d'ouvrir les barres de flèches, en ajoutant de la cale de mât pour le retenir, et ce, jusqu'à ce que vous ayez le pennon supérieur qui travaille avec le mât. Assurez-vous que votre bôme n'est pas choquée à plus de 75 à 100 mm de l'axe du bateau.

CHUTE DE FOC :

Vérifiez que votre chute de foc n'est pas trop ouverte en étudiant les pennons. Le cap sera affecté si le pennon supérieur au vent décroche avant celui de dessous. Pour résoudre ce problème, bordez davantage sur eau plate et avancez le point de tire dans le clapot.

LA TENSION DU GREEMENT :

Votre foc sera coupé pour un dévers total du guindant donné. Si votre gréement est trop lâche, le guindant déversera plus qu'il n'est déterminé pour ; d'où une attaque trop pleine de la voile. Si cela se produit, le cap sera mauvais, à moins que vous ne naviguez avec l'attaque du foc à contre.

Vous pouvez vous faire une idée de la façon dont l'attaque de foc doit être pleine, en sentant la "réponse en puissance du bateau". Si vous trouvez que le foc dévente constamment quand vous faites le même cap que le reste de la flotte, alors elle est certainement trop pleine. Si par contre vous constatez une grosse réduction de puissance lorsque vous pointez suffisamment pour déventer l'attaque, vous avez une attaque trop fine. Augmentez la tension du gréement pour corriger l'attaque trop pleine, réduisez la dans le cas contraire.

Vous pouvez malgré tout être content de la tension de gréement en considérant la raideur et le précintrage. Dans ce cas, il est assez simple pour votre maître voilier de recouper le foc.

Quand vous êtes satisfait des modifications, une nouvelle voile peut être recommandée.

LA BORDURE :

Essayez de relâcher la bordure pour creuser un peu le bas de la voile, ce qui tendra la chute. Vous devriez constater une augmentation ou une diminution immédiate de la vitesse.

Votre bateau fait du cap mais avance lentement -

VERIFIEZ :

LA DERIVE-

Si vous utilisez une dérive orientable, il se peut qu'elle s'oriente trop. Essayez de fixer des cales sur son bord d'attaque pour diminuer son angle d'orientation.

Vérifiez que la dérive à la même raideur que celles employées sur les meilleurs bateaux. Une dérive plus raide donne plus de portance mais aussi plus de traînée.

Vous pourrez vous en sortir avec une section plus fine.

Assurez-vous que le bord d'attaque de la dérive n'est pas trop arrondi.

Encore une fois un avant plus effilé sera plus "rapide", mais décrochera plus rapidement.

Essayez d'incliner la dérive davantage sur l'arrière pour rendre le bateau moins ardent et augmenter la vitesse.



LES LEVRES DU Puits DE DERIVE-

Retournez le bateau et inspectez les lèvres du puits de dérive. Les meilleures que j'ai trouvées sont faites de tissu à voile avec un épais film de mylar. Ajustez les en tendant le tissu le long du puits et ensuite glissez le mylar entre les deux couches du tissu replié.

Assurez-vous que vous avez un joint de caoutchouc à l'avant du puits qui viendra en contact avec l'attaque de la dérive en position basse (à près). A l'arrière du puits, les lèvres devront être découpées en forme de venturi de manière à laisser l'eau s'échapper du puits. Si les lèvres fonctionnent bien, vous devrez entendre le puits "sucrer" à mesure que l'eau s'en échappe par la lumière.

LE TABLEAU ARRIERE-

Assurez-vous que le tableau arrière est construit avec un angle aussi vif que possible. Le moindre arrondi à l'extrémité augmente les tourbillons lorsque les filets d'eau quittent le bateau.

LE SAFRAN-

Si votre classe n'a pas de limite pour la taille du safran et que vous n'avez jamais eu de problèmes de "cavitation", votre lame est peut-être trop large. Une réduction de la taille réduira la traînée et augmentera la vitesse du bateau.

Comme règle :

Optez pour plus de profondeur que de largeur, et réduisez la surface jusqu'à ce que vous subissiez une perte de contrôle. Vous connaîtrez alors la plus petite surface avec laquelle vous pourrez naviguer en toute sécurité.

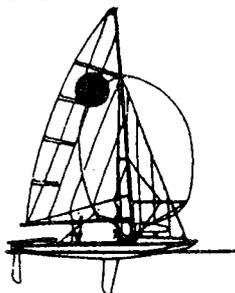
Dans votre tentative pour augmenter la puissance et le cap, il se peut que vous ayez réglé vos voiles trop pleines avec la chute trop tendue. Vous devez par conséquent, faire marche arrière et revenir sur chaque réglage pour faire en sorte que le flux d'air quitte la voile plus tôt. Ainsi, la vitesse pourra être augmentée.

Les écoutes :

Relâchez à la fois les écoutes de foc et de GV pour augmenter le vrillage des deux voiles. Si vous manquez de cap, amenez la bôme au delà de l'axe et rentrez les points de titre de foc en conservant la tension d'écoute.

Profondeur de la courbure :

Si relâcher les écoutes ne marche pas, vos voiles sont certainement établies avec une courbure excessive et vous devez augmenter le cintre longitudinal et ouvrir le couloir FOC-GV. Avancez les points de tire de foc et augmentez la tension d'écoute pour que tous les pennons dévient en même temps. Regardez la GV, et, si le pennon supérieur dévente avant qu'il y ait le moindre signe d'apparition de plis horizontaux à partir du guindant, alors refermez les barres de flèche.



Le pennon supérieur devrait décrocher juste avant que la voile ne dévente.

Ajoutez de la cale de mât ou déplacez la pour garder le cintre du mât du pont à la tête, et rappelez-vous que la tension du gréement diminue lorsque le cintre augmente. Par conséquent, augmentez la tension pour garder le même dévers du guindant de foc.

Position de la courbure :

Augmentez la tension à la fois sur le cunningham de GV et de foc pour avancer le creux et augmenter le vrillage.

Bordure :

Etarquez la bordure jusqu'à la bande de jauge pour aplatir la GV et ouvrir sa chute.

Hale-bas :

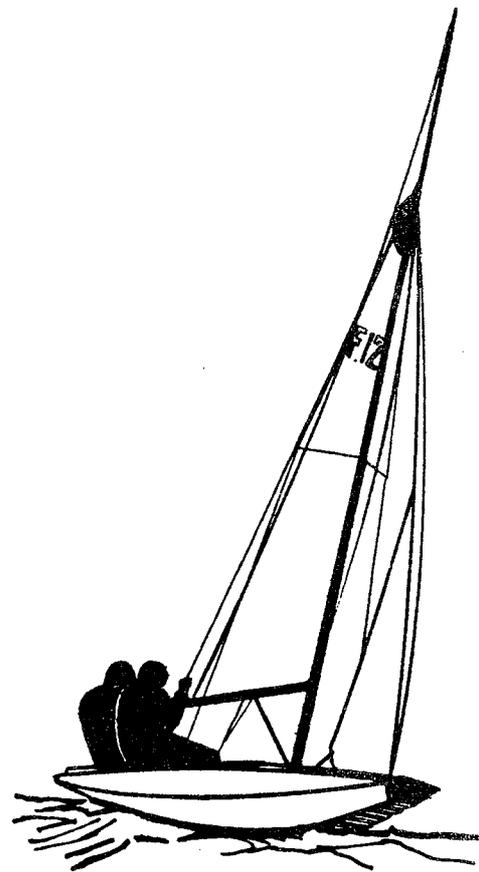
Transférez la tension d'écoute en tension de hale bas pour tôt. Cela réduira la puissance et le cap risque d'en souffrir. Cependant, le gain de vitesse peut faire plus que compenser ceci, et la perte au vent sera réduite car vous irez plus vite.

Lattes :

Essayez d'utiliser une latte forcée plus raide pour aplatir et faire ouvrir par vrillage la tête de voile plus tôt.

Quête :

Avancez le pied de mât. Cela augmentera la quête et agrandira la distance entre le foc et la GV.



TECHNIQUE ... LE MAT

Dévers latéral :

Donnez la barre à votre équipier et boservez le mât. Vérifiez que le milieu du mât ne cintre pas sous le vent. (FIG. 4).

Si c'est le cas, la largeur du couloir foc-GV sera réduite et la vitesse faible. Cela peut arriver lorsque les barres de flèche sont très longues et s'ajoutent à une tension de haubans lâche. Le hauban au vent sera soumis à une tension supérieure à celle du hauban sous le vent, poussant le milieu du mât sous le vent par l'intermédiaire des barres de flèche.

Pour solutionner le problème, augmentez la tension du gréement ; et si cela ne marche pas, raccourcissez les barres de flèche.

Si la vitesse est encore faible, il sera peut être nécessaire d'augmenter encore la largeur du couloir foc-GV.

Vous pourrez essayer d'avancer les points de tire de foc (pour accroître le vrillage) ou de les écarter de l'axe ; dans les deux cas, la possibilité de faire du cap sera réduite.

L'autre solution est d'éloigner le mât du foc. Vous pouvez compléter ceci à la fois en laissant le mât déverser latéralement grâce à l'angulation des barres de flèche et en laissant le mât libre dans l'étambrai.

Cette dernière solution est préférable dans la mesure où le dévers latéral peut être contrôlé en accord avec la force du vent.

Enlever les cales latérales à l'étambrai, augmentera le dévers car la bôme poussera le mât au vent, et le couloir deviendra plus large.

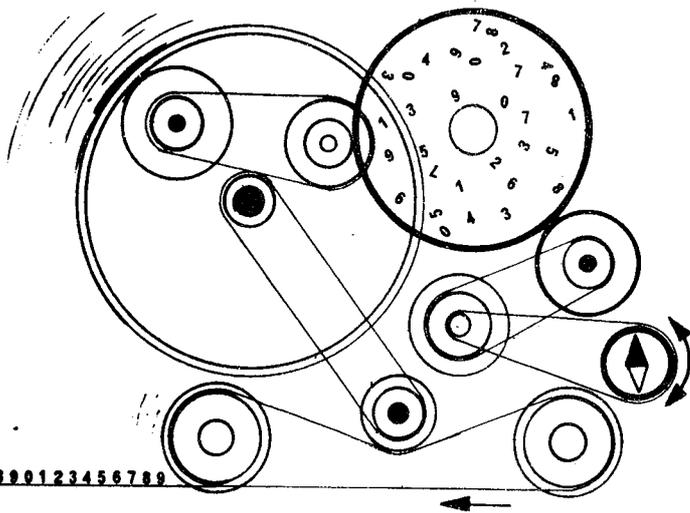
Notez que 6 mm de déplacement au niveau du pont se traduiront par des centimètres de dévers plus haut dans l'espar.

Poids du mât :

Sur eau plate, le poids total du mât n'est pas trop important.

Bien qu'un mât lourd augmente le poids total et la gîte, il n'entraînera pas des différences de vitesse significatives dans de telles conditions.

Dans les vagues, cependant, le poids du mât devient plus crucial. Chaque fois que le bateau monte ou dévale une vague, la tête de mât bouge approximativement de deux fois la distance dont bouge l'étrave. Donc, si votre étrave s'élève de, disons 65 cm, le mât se balancera sur 1,30 m. En mâtant sur le parking, vous vous êtes rendu compte de la difficulté qu'il y a à tenir le mât lorsqu'il est incliné d'un tel angle. Quand vous naviguez, c'est votre bateau qui effectue ce travail, et le résultat est une énorme augmentation du moment de tangage.



45678901234567890123456789

Le tangage ralentit le bateau en enfonçant davantage l'étrave et le tableau arrière dans l'eau et en perturbant le flux d'air sur les voiles.

Par conséquent, le gain de, disons 1 kg, sera très significatif principalement si le poids est enlevé de la moitié supérieure du mât.

Dévers de la tête :

Contrôler le centre de gravité du mât, vous donnera une idée de la raideur de votre tête de mât (i.d. de la section au-dessus du capelage). Bien que désirable pour des bateaux sous toiles ou pour des équipages lourds, une tête de mât raide ne sera peut être pas souhaitable pour votre bateau lorsque la puissance n'est pas libérée aussi vite du haut de la voile.

Laisser le mât déverser latéralement augmente le vrillage de la voile et aplatit la courbure dans la zone de la latte forcée. Certains mâts sont spécialement dessinés dans cette intention, avec la section du haut de l'espar qui s'incline dans les risées ou lorsque le vent se lève au-delà d'une certaine force. Ce type de mât peut vous convenir si vous êtes léger ou si vous avez plutôt des problèmes de vitesse en ligne droite que de cap.

DEVERS DU MAT :

Vérifiez que tout l'accastillage mentionné auparavant est sur, que les barres de flèche ne bougent pas, que le tenon de pied de mât est ajusté, assurez-vous de l'ajustement du mât chez vos partenaires, etc... Donnez la barre à votre équipier et observez le mât en navigation au pres. Le moindre cintre latéral entre le pont et le capelage affectera la vitesse. Le cap sera mauvais si le milieu du mât cintre au vent (FIG. 1). Cela se produira lorsque les barres de flèche sont trop longues, ou lorsqu'elles sont trop courtes et combinées à une tension de haubant incorrecte.

D'abord, vérifiez la tension des deux haubans. Avec votre équipier au trapèze, il est possible que le hauban sous le vent soit plus tendu que celui au vent. Si c'est le cas, la barre de flèche sous le vent deviendra prépondérante et poussera le mât au vent, ouvrant le couloir FOC-GV et réduisant la puissance.

La GV deviendra également plus plate avec la chute qui ouvrira plus tôt, et le cap sera moins bon.

Pour éviter cela, ou bien raccourcissez les barres de flèche ou bien augmentez la tension des haubans jusqu'à ce que le hauban au vent soit aussi tendu que le hauban sous le vent.

Si le mât cintre au vent sans que votre équipier soit au trapèze, le problème viendra de ce que vos barres de flèche sont trop courtes ou de ce que la tension du gréement est trop lâche. Si les barres de flèche sont trop courtes, la tension des haubans ne sera pas suffisante pour tenir le mât rectiligne lorsque la barre de flèche au vent essaye de forcer le hauban au vent au delà de son axe (FIG. 2-3).

Si la tension est trop lâche, la même chose se produira y compris si la longueur des barres de flèche est correcte.

Essayez de résoudre le problème premièrement en augmentant la tension et si cela ne marche pas, en augmentant la longueur des barres de flèche tout en conservant leur angle de poussée.

RAIDEUR :

Essayez de trouver comment les meilleurs de votre série construisent leurs dérives.

Il est probable qu'ils utilisent des dérives plus raides que la vôtre. De la souplesse dans la dérive est agréable dans la brise, mais sera désastreuse dans le médium lorsque vous recherchez de la puissance pour faire du cap (la dérive travaille exactement de la même manière que le mât : à mesure qu'elle cintre elle réduit la puissance).

Essayez la raideur de la dérive en couchant le bateau sur le côté et en appuyant sur la dérive pour juger de sa flexibilité. Si vous pensez que vous pouvez faire mieux, faites le et acquiez une dérive plus raide.

SECTION :

Cet article n'a pas été écrit pour discuter des dernières sections des appendices immergés.

Toutefois, la règle fondamentale est :

Dans le doute, arrondissez le bord d'attaque. Un bord d'attaque effilé sera plus "rapide" qu'un bord d'attaque arrondi. Les engins à voile très rapides comme les CATA MARANS ont des appendices plus effilés que les bateaux plus lents, simplement parce qu'ils vont plus vite et qu'ils dérivent moins.

Cependant, si votre dérive est trop effilée, elle décrochera de la même manière que les voiles, et, si vous avez des problèmes de cap, le premier endroit immergé à incriminer sera le bord d'attaque.

Vous pouvez essayer avec la section dont vous disposez de rendre les entrées plus rondes. Si cela ne marche pas, progressivement, amincissez les jusqu'à ce que vous trouviez le meilleur compromis.

Le mastic polyester ou les autres mastics sont parfaits pour des modifications rapides quand le bateau est sur la tranche.

AA

Fig 1

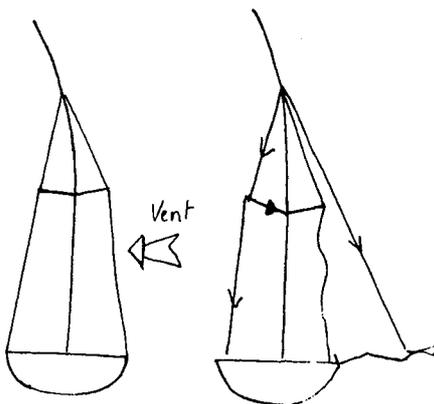


Fig 2

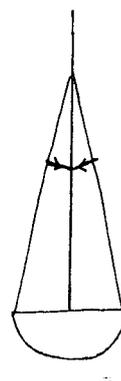
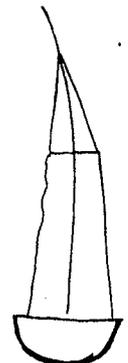


Fig 3



TECHNIQUE ... LA DERIVE Par L. Smith

PUITS DE DERIVE :

Vérifiez que le puits de dérive est parallèle sur toute sa longueur et sa profondeur.

Sur certains bateaux mal construits, le puits est plus large au milieu que sur l'avant et l'arrière.

Si c'est le cas, l'avant de la dérive sera serré dans le puits tandis que l'arrière sera libre ; avec pour effet d'orienter la dérive dans le mauvais sens.

De la même manière, si le bas du puits est plus large que le haut (ou vice versa), il sera impossible d'empêcher la dérive de bouger d'un côté sur l'autre, et le bateau ne fera pas de cap.

Assurez-vous que les parois du puits sont rigides sur toute leur longueur.

Si le haut du puits peut bouger, la dérive deviendra moins efficace.

De la même manière, si les parois du puits sont souples entre le haut et le bas, la flèche de la dérive se prolongera jusqu'à son extrémité au lieu de s'arrêter à la base du puits de dérive.

DERIVES ORIENTABLES :

Plusieurs séries n'ont pas de restrictions en ce qui concerne l'épaisseur et la section de la dérive.

Tailler la tête de dérive en forme de losange fera pivoter la dérive autour de sa plus grande largeur (VOIR LES FIGURES).

La largeur maximum doit être à au moins 60 % de l'avant pour être sur que le bord d'attaque de la dérive s'orientera au vent sous la pression de l'eau. Les effets d'une dérive orientable peuvent être dramatique et, si elle fonctionne correctement, la dérive vous aidera à faire plus de cap.

Si cependant, la dérive s'oriente trop ou pivote autour d'un axe trop avancé, le profil décrochera et une augmentation de la traînée apparaîtra.

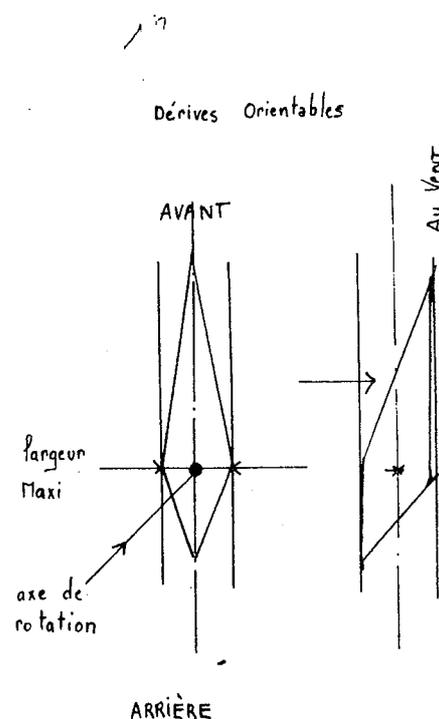
Pour être sur, la première dérive orientable que vous essaieriez aura son axe (i.d. sa largeur maxi) bien en arrière avec son angle d'orientation inférieur à 2 degrés (4 degrés en tout). Si vous pouvez faire fonctionner celle-ci il sera facile d'essayer avec de plus grands angles et différentes positions d'axe sur la dérive que vous possédez.

Comme il est rarement payant d'orienter la dérive dans la brise, il est essentiel de prévoir une cale sur l'arrière de la section juste en dessous de la flottaison, de sorte que la dérive cessera de pivoter lorsqu'elle sera relevée.

La cale devrait être idéalement placée entre la base du puits de dérive et les lèvres lorsque la dérive est juste avaisée dans sa position orientable. Relever la dérive, la calera alors.

(i.d. lorsque vous remontez au vent dans la brise ou lorsque vous naviguez au portant).

Marquez la tête de dérive de façon à connaître la position exacte à partir de laquelle la dérive devient fixe ou orientable.



le réglage du Fireball d'après la voilerie Alverbank

(2e, 4e, 6e, 7e, 8e au championnat du monde 85)

Tension du grément

135 à 160 Kg mesuré sur le câble d'envergure du foc.

Quête du mat

6900 mm. Mesurer avec le foc hissé, grément sous tension et sans grand'voile. Hisser le mètre avec la drisse de grand'voile et prendre la mesure au sommet du tableau arrière.

Réglage du foc

Avec le foc bordé à plat, le prolongement de l'écoute doit couper l'envergure du foc à 40% de la hauteur (soit à 1730 mm du point d'amure).

Par gros vent en situation de surpuissance, vérifier le foc davantage pour ouvrir le couloir entre le foc et la grand voile. Ceci peut être réalisé en remontant la poulie de renvoi de l'écoute de foc ou en la reculant.

Barres de flèche

Longueur de 420 mm, mesurer du hauban jusqu'au côté du mât. Vérifier l'ouverture des barres de flèche, en plaçant une latte entre leurs extrémités.

Mesurer du centre de la latte à l'arrière du mât.

pour améliorer le cap au près, ouvrir les barres de flèche. Pour améliorer la vitesse, par gros vent, fermer les barres de flèche.

PROCTOR D, SUPERSPAR M3 150/160mm
PROCTOR Epsilon, SUPERSPAR M2 140/150mm

Vérifier avec le foc hissé seulement, le grément sous tension et le mat

libre de bouger au niveau du pont.

Mesurer la distance entre l'arrière du mat et la droite joignant la tête de mat au point d'amure.

Grément droit : Epsilon, M2 0/25mm

Grément précintré : D, M3 50/75mm

Calage du mat au pont ou béquille

Avec le bateau gréé comme pour la vérification du précintrage, bloquer le mat dans cette position. Permettre au mat d'avancer de 5 à 10 mm au niveau du pont par gros vent.

Hauteur du tangon

Vérifier en hissant un mètre avec la drisse de spi et en mesurant à l'extrémité du tangon. 3700/3500 mm. Utiliser cette hauteur dans la plupart des conditions. Cependant, si le vent est très faible, abaisser le tangon largement pour rendre le spi plus facile à remplir.

Note du traducteur.

Cette article confirme et complète les réglages communiqués dans le bulletin 65 sur le bateau des TYLER.

Il existe même des dériveurs heureux, je les ai rencontrés. C'était les 21 & 22 juin à Trouville. Devrais-je raffraîchir certaines mémoires par trop défaillantes ? Il y a dix ans l'auteur de ces lignes, accompagné de quelques amis, avait émis l'idée très simple (donc excellente) de faire courir ensemble, en temps réel, les bateaux ayant le même temps rendu. Cela concernait le 470, le Fireball, le ST 16 (Strale), le Jet et le 485. Un peu plus tard Ponant et Windy venaient nous rejoindre. Les deux premiers champions nés de France eurent lieu à Trouville. En somme cette année, un retour aux sources, qui nous a permis de faire des comparaisons matérielles, entre les séries concernées... nous y reviendrons!...

Le samedi 21 juin à 12 H les explications commencèrent. Les derniers arrivés, avaient du mal à se presser. Jean Chaussade lui, laissait tranquillement une manche d'avance aux autres en bricolant quelques manilles et pouliés sur sa coque de plus de 10 ans rachetée peu de temps avant et, presque par hasard. Un médium de force 3 permettait de li-bérer les candidats au titre National sur un parcours olympique, changeant les habitudes de beaucoup, accoutumés aux plans d'eau intérieurs. Le courant, les vents solaires et la côte permettaient une belle empoignade de qui voyait la victoire de PRINCE/DECOCQ (Ponant) devant LE MEN/LE MEN (Fireball) et l'équipage Belge DUQUENNOY/VERROKEN (Po), précédant 53 autres concurrents.

La 2ème manche voyait un original prendre un superbe départ babord devant toute la flotte. Cela n'empêchait pas Jean Chaussade de remporter la manche devant PRINCE/DECOCQ et BASSET JUNCA. Cette 1ère journée dans une joyeuse ambiance surchauffée par le soleil torride (sic) le tout agrémenté de risées à température Sahariennes (re sic). Pour la première fois depuis longtemps, le tee shirt remplaçait la combinaison isothermique.

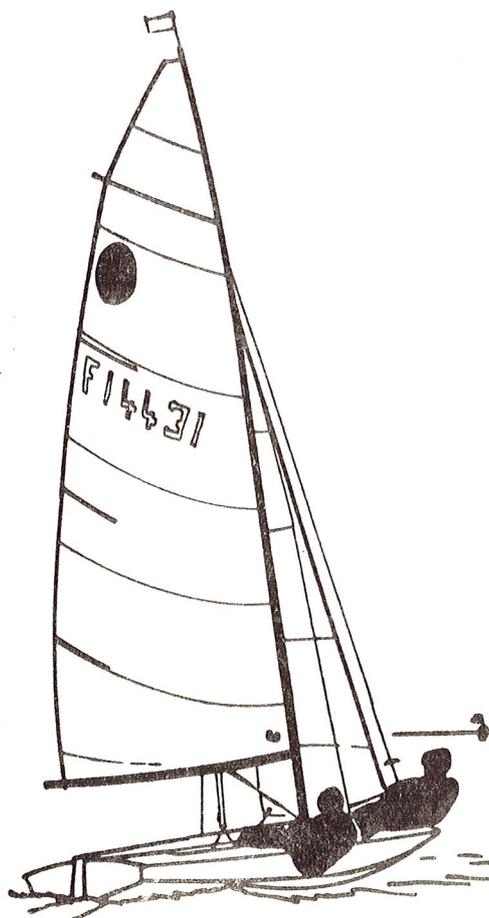
Après une tempête de force 10, de nuit le dimanche, le vent s'est fait attendre jusqu'à midi, pour s'établir au NW. Chaussade s'imposait à nouveau devant LE MEN/LE MEN et DUQUENNOY/VERROKEN, dans ce chaud médium. Dans la 4ème manche, LE MEN/LE MEN recevaient le coup de canon du vainqueur devant DUQUENNOY et CHAUSSADE.

La cinquième manche voyait quelques changements en tête, puisque GAULT/PELLE (FB) franchissaient l'arrivée en vainqueur devant DUQUENNOY/VERROKEN et PERDON/PERDON (FB).

CLASSEMENT GENERAL

1	CHAUSSADE/BURETTE	Jet	C.V.S
2	DUQUENNOY/VERROKEN	Ponant	T.Y.C
3	LE MEN/LE MEN	Fire	VCVA
4	PRINCE/DECOCQ	Ponant	CNMB
5	GAULT/PELLE	Fire	CVC
6	BASSET/JUNCA	Fire	CVA
7	GIAUME/BRUN	Fire	CVC
8	PUISSANT/MERCY	Jet	CVT
9 ex	PERDON/PERDON	Fire	CVC

10	LE PALUD/LANGE	Ponant	CVESQ
11	LUVTS/DECOCQ F.	Ponant	T.Y.C
12	JOUON/MELLAT	Ponant	CVESQ
13	HAUGUEL/HAUGUEL	Ponant	Les MU.
14	MERLE/PIERON	Ponant	CVESQ
15	ZAKARIAN/GUILLOU	ST 16	CND
16	BERQUE/BRUANT	Fire	CVCEPR
17	PILLON/DEVAUX	Fire	CVC
18	BERNARD/LAGRENE	Jet	SNECMA
19	RECAMIER/COMBILLET	Fire	USC
20	AUBERT/AUBERT	Ponant	Vixy
21	BAFFON/DRAVE	470	SRC
22	HERLEM/HERLEM	Jet	CSV
23	CRESPEL/RONDEAU	Fire	CUCPR
24	de la Garanderie/Meyer	Jet	CNTH
25	MARTIN/SEGRET	Jet	CSV
26	ROY/SAUVAGE	Ponant	AS Po.
27	GOSSIN/MOUREAU	CNV	
28	DUFOSSE/FRETEAU	ST 16	VCM
29	SLAVIERO/GAGNON	Ponant	Vixy/V.
30	LARRIBE/LARRIBE	Ponant	CVESQ
31	FOUASSIER/HOFFMAN	Fire	USC
32	BOLCHERT/BOLCHERT	Ponant	CNV
33	VERON/DURAND	Fire	CVSillé
34	LANGE/FUNFSCHILLING	Jet	
35	FONTAINE/SEGUELAS	Jet	CVSens
36	DRAVE/BESNARD	470	SRC
37	GUILLOT/ASTEGIANI	Jet	Vigneux
38	APREMONT/MELIS	Jet	CVSillé
39	LECURIEUR/CRESTIN	Jet	Vigneux
40	TAVEIRA/DELA	Fire	USC
41	CASEZ/CASEZ	Jet	Vigneux
42	PAT/GAUDRY	Jet	Vigneux
43	DUPLESSIS/DUPLESSIS	Win.	SRC
44	MICHAUD/MELIS	Jet	CVT
45	ZEITLER/TAINTURIER	Ponant	NCJ
46	BRANCHU/BROCQUET	Fire	Gagny
47	MARTIN/BERNARD	Jet	CVSens
48	LEROUX/LEROUX	Ponant	CVESQ
49	CLOIX/HUET	Flib.	SRC
50	LEBORGNE/GERARD	470	CNTH
51	PROUST/LIOT	Ponant	CVESQ
52	ROBIN/ROBIN	Flib.	CVESQ
53	GANDON/LOTHE	Jet	CNTH
53 ex	DUCASSE/DUCASSE	Ponant	CVESQ



Après l'énorme promotion faite dans la série, 12 Fireballs étaient sur la ligne de départ ensablée de la plage, et les 65 autres équipages de Fireball présents, les encourageaient du bord. Sinon 100 dériveurs en tout dont une quarantaine de catamarans. Plusieurs Fireballs anglais ont voulu jouer le jeu. Départ canon de Basset-Junca dans des airs légers et aléatoires. Ils s'accrochent un demi tour aux meilleurs cata et 505 présents. Puis le vent décida de corser la régata. Un tout petit début de thermique venait buter contre un nordet souffreteux et asthmatique. Entre les deux un superbe ascendance, pile au beau milieu du parcours, prodiguait par intermittence une interruption totale son et image. Les bateau de tête se faisaient rattraper puis dépasser, et lycée de Versailles au demi-tour suivant, quand il fallait retraverser le mes des Sargasses. Eric, spécialiste en petits airs tordus, apprécie la situation à sa juste valeur et abandonne, trop c'est trop. Surtout qu'à ce moment-là il était à 200 m du club, du bar et du baby-foot. Pourtant ça a continué, en paquet tour après tour. Certains craquaient, les anglais par exemple; les cata, handicapés dans les manoeuvres, n'arrivaient pas à décrocher les mono qui pouvaient exploiter beaucoup mieux les sautes de vent. Puis, à un passage de la barrière ascensionnelle, le paquet bien bloqué, un petit courant d'air a permis à un Ponant de démarrer, puis un Fireball, puis un autre Ponant et un autre Fire, 4 échappées loin devant le peloton. Le vent c'est alors un peu plus établi, mais à peine. Il fallait absolument gagner, pour le Fire... Une course poursuite farouche s'engageait. Ponant Fireball, au bout d'un autre tour, le 1er Fire arrive à se dégager du 2è Ponant, tous les coup sont bons. Il faudra deux tours encore pour qu'il rattrape le 1er, dans une période évanescence où Gilles Pelle arrive à faire porter son spi comme par miracle et, enfin, le boatique bleu et gris clair passe bord-à-bord avec le ponant dépité et scotché, qui ne s'en remettra pas. Encore un tour de gloire pour creuser le fossé entre le FIREBALL et le reste des batraciens.

LES QUATRE HEURES
DE CARNAC (suite) Deux Tornados

arriveront à repasser devant en temps
réel au dernier moment. En temps
compensé, je ne vous en parle pas!
Le 1er cata est 38è. Vive le monocoque,
Vive le dériveur, Vive le Fireball!

1er GAULT - PELLE. Il n'y a pas de
second, majesté, mais il y a un 4e :
Fontaine - Reynaert.

- PETITES ANNONCES -

A VENDRE

Foc + GV HOOD-1er La Rochelle 86-1500F
Spi DEME 83-300F
H.GIAUME 15 rue Dunois 45430 CHECY
(16)38.86.90.84 WE

A VENDRE

FIREBALL GUINDE 75 n°8143.Exc. état.
Prix 6000F-Visible à Nantes.
A.de Monbeillard 13 rue des Etats
44000 NANTES
40.20.12.26 dom.
40.48.12.13 bur.

A VENDRE

Foc + GV Sobstad 1500F
Foc Sobstad 500F
" " 300F
Spi DEME 900F
Foc HOOD 600F
Ph. GAULT 16 Ave Dauphine
45000 ORLEANS
38.66.06.28

EX LASERISTE - TOURS -

CHERCHE FIREBALL

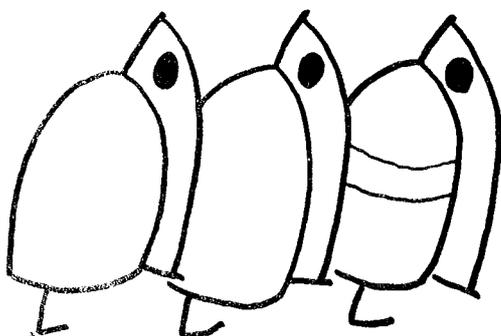
Tél : 47.56.14.37.

I.F.F.
RECHERCHE JAUGEUR SUR PARIS

WANTED

Contacteur :

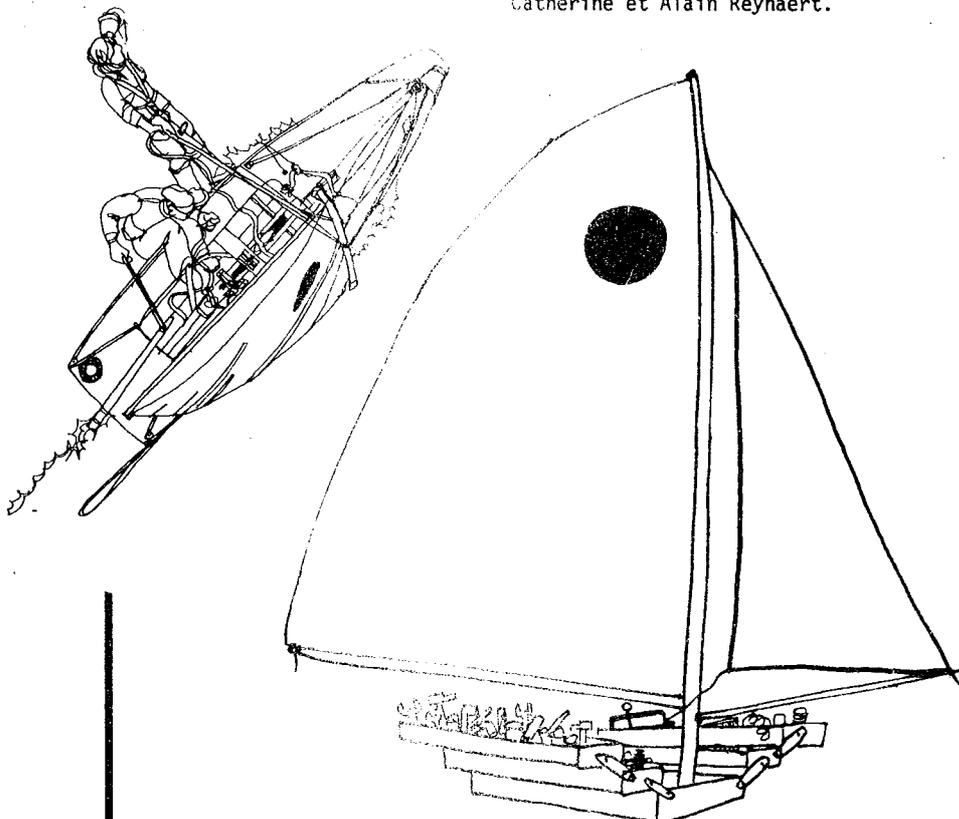
Le Secrétaire de l'Association



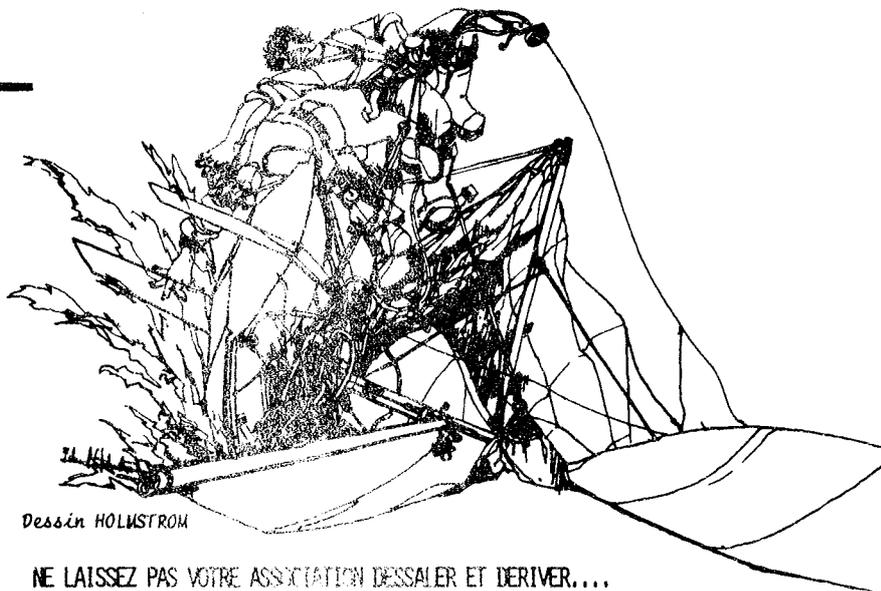
BULLETIN ROSE

Je m'appelle Sandrine et je suis née
le 8 septembre 86. J'ai "mangé" le
départ et je suis bien en dessous du
poids de la jauge !

Cependant tout va très bien pour la
plus grande joie de mes parents,
Catherine et Alain Reynaert.



Nadine Ferce



Dessin HOLMSTROM

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

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

cotisez

ENVOYEZ VOS 200 F A ROBERT MARTY
8 IMPASSE DES SAPINS 64600 ANGLET

J AI TESTE POUR VOUS

(Déjà on se préparait à ne penser que du bien de la série et des gens).

Nous arrivâmes le lendemain avé le batô d'enfer, les cernes, mais le sourire! Après une nuit calme (la seule), on commença la journée à taxer du sintofer, du mastic, du papier de verre, une ponçeuse...etc... alors que vous aviez tous les voiles hissées et les batôs prêts depuis des mois... déjà notre embarcation du diable était l'attraction du parking et on eut bien du mal à vous prouver notre sérieux(!) ...merci à P. PERDON pour nous avoir jaugés au dernier moment et pour nous avoir entièrement gréé le spécimen!

1ère manche...

KEEP COULE LA VIE !!!

Force 4 sympa, s'il avait été en 420... tempête et survie en fire! Merci pour le rappel général sans lequel on ne serait jamais parti! (ça valait peut-être mieux!), on se paye quand même le luxe de faire un tribord à Édouard (pour vous dire s'il devait être mal!) on met le spi...mais où est le tangon? les bras de spi? au secours les barbers... C'est le bout' rouge le halebas?...Mama, qué sport le fire! ouf! Après le 4X100m, le ski nautique et la nage libre, on se raccrochera aux barres de flèches pour essayer de suivre la régata la tête hors de l'eau ...et de se trouver des frères pratiquant le water-polo avé l'écope; MADINE & MAIIIIILLAAAAARD! Je laisse le déroulement de la vraie régata à mon très cher ami E. BASSET, spécialiste du : "A 2h53, ça a refusé de 3° et il fallait envoyer à gauche, puisque les

anglais y sont passés!..." (enfin c'est pas moi qui l'ai dit).

L'arrivée au "port" fut des plus remarquées (et remarquables)-ô honte DOMINIQUE JUNCA a dû user très fort sa chemise hawaïenne à force de se rouler par terre de son grand rire saccadé (hi-han), quand on a ouvert les trappes-geiser... quant à ERIC BASSET, il a eu une crampe aux rides du rire pendant une semaine lorsqu'il a découvert qu'on avait -oh si peu! oublié 2 trappes savamment cachées par les baillies à spi... ..C'en était fini, HARRY GIAUME nous colla l'étiquette "BOUFFONNES" ...Nous étions donc acceptées!!! Le lendemain...dommage, on était bien parties, mais on est mortes à la règle qui tue (B) ainsi que L.LEVAILLANT (téléphone!)- E. KOCH, E. BASSET- V. JUNCA, 2 Z et les autres.

Après, à part les dégâts des soirées -uniques à la série - je ne me rapelle plus de rien, ayant pris un coup de tangon sur ma case "régate"; juste un pénible souvenir des superolympiques... 1 manche, mais 2....!

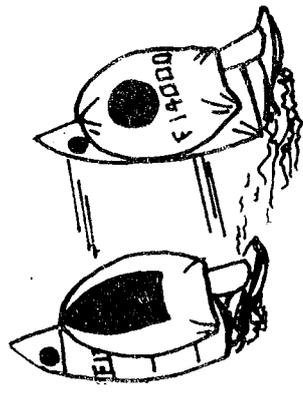
Nous avons pu remarquer quand même les têtes de série...très "K" ou "Z" dans leurs voiles, et puis tous ceux qui faisaient partie du pronostic ; largués par les outsiders, les JUNCA BROTHERS (prononcer YOUNCA), champions de France 86, ex-champion de l'I.D.F. sur la Seine en 76, bientôt champions de Belgique, m'ont-ils confirmé ! ...Enfin, merci pour l'attraction de l'A.G (était-ce vraiment improvisé?)

merci à tous ceux qui ne reverront pas leur sintofer, sinon, l'idée d'inviter JÉRÔME BURGAUD pour l'ambiance le soir était des meilleures !...ainsi que les 34 cousines LE MEN, assez infernales dans leur genre, enfin ça, il paraît que c'est de famille!(...)

FIREBALLEMENT VOTRE (si j'ose), LES FOLLES DU RHINOFEROCE (principalement sponsorisées par TESA ADHESIF) AGNES & POUNY, quat'cent vintistes converties (HIPS!)

P.S: A la remise des prix, tout le monde a pu apprécier les récompenses de leurs efforts, ainsi DOMINIQUE JUNCA s'est vu offrir un fantastique voyage à Paris...où il réside ! Tout ému, il a dit que c'était encore un coup du Hooligan Liverpool! Kop Boulogne Quant au Capitaine OLIVIER LEMEN, après siêtre fait traité de "BRETON PARISIEN" -ô suprême insulte-, en public de surcroît, a droit à l'excursion de ST Pierre Quiberon entièrement guidée par le meilleur qui soit : Jean PLEMER (caporal-chef à la dernière). Nous ?'envions tous d'avoir un tel honneur.

P.S bis: Les grands vainqueurs des 4h de Carnac ont eu une coupe plus grosse que les champions de France!...



(Non, Édouard, ce n'est pas ce que tu crois!)

-Veuillez tout d'abord (quel affront!) nous excuser de faire du 420 avant le fireball, excusez-nous ensuite de ne pas avoir su rester bassement femmes en nous permettant de naviguer (merci Édouard !) excusez-nous aussi d'avoir essayé de boire autant que vous...on est encore étanches et on a pas (ou mal) suivi (...); enfin excusez-moi de faire l'article à votre place car je ne sais pas de quoi je parle !

B I E N H E U R E U X

L E S E S P R I T S S I M P L E S,

L E R O Y A U M E D U

F I R E B A L L L E U R E S T

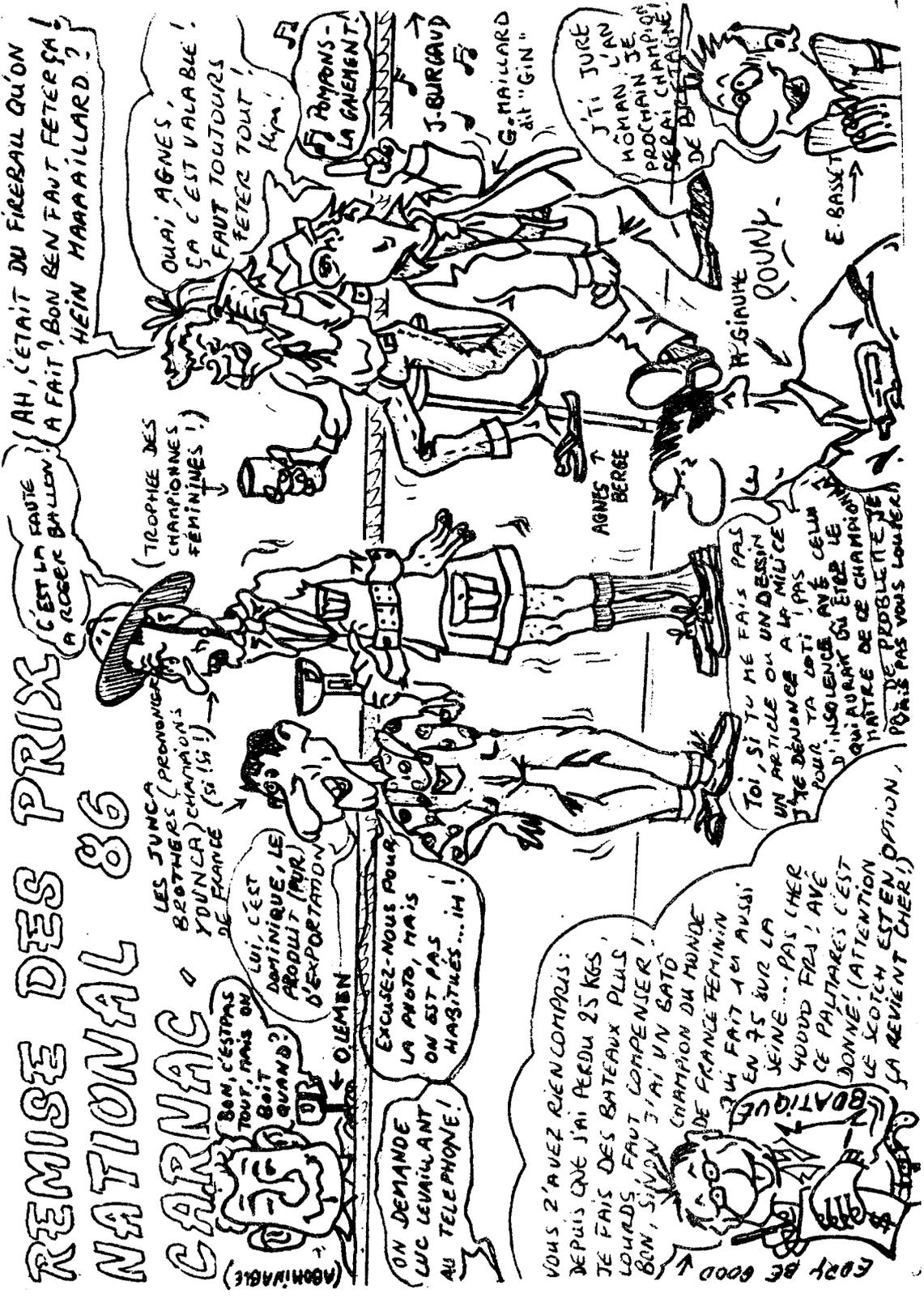
O U V E R T . . .

(ou la fabuleuse découverte de la famille LEMEN)

...Bref, histoire sainte du rhinoféroce

...Arriver à Carnac la veille du championnat, les mains vides-sans-batô nous désolait titaniquement (si! si!) Nous entraîâmes alors quelques âmes sensibles à notre désolation, si bien que très vite, remarquant que l'on s'insérât "correctement" à la difficile secte du Rond Rouge, on nous proposa une voiture afin d'aller chercher l'objet manquant. Nous défailîmes de joie de suite, et noyâmes notre triste début par les quelques kms de Carnac-Paris-Carnac, laissant nos licences aux merveilleuses POUNE & MARJO.

LE NATIONAL 86 A CARNAG



Pour vos achats, donnez la préférence à nos Annonceurs

Sport Nautique.

Nous sommes cette année au Stand:
3 C 31.
D'après des informations sûres nous
ne serons encore au CNIT que pour
le Salon 88 à des dates normales,
ensuite le Salon 89 aurait lieu en-
core au Cnit, mais mi-Décembre 89.
Après nous irions au Parc des exposi-
tions de la Porte de Versailles, avec
plus de place... Sans Blaguel !;

Ski-Voile.
Au Club de Antibes-Juan-les-Pins.
Le 5 Février 87: ski à Auron
les 6-7 & 8 régates en baie de Juan.

Initialement c'est à Erquy que nous
avons prévu cette importante mani-
festation précédant le Mondial du
Val-André.

Pour cela nous avons pris contact
avec le Club vers Avril/mai dernier,
envoyé notre Cahier des Charges et
reçu un accord écrit. Tout allait bien.

Le 27 Août dernier, juste après Car-
nac nous sommes allés, Irène et moi
préparer ça. Rencontré deux bonnes
heures de Pat le Pdt., son Secrétaire
pour débayer la situation, bien
préparer en sommes. Nous nous quit-
tons avec des sourires et des poignées
de mains. Aucune ombre à l'horizon.

Et le 30 suivant une longue lettre du
Pdt. disant, je résume aux passages
essentiels: Le Comité Directeur, ...
lors de sa réunion du 29/8 a étudié
le projet d'organiser du 8 au 14/87
votre Coupe. ... Malheureusement
le Comité Directeur a décidé de ne pas
donner suite.. et ce principale-
ment pour des questions de dates. En
effet, en premier lieu la période
choisie correspond à un cycle de mar-
ées (grande marées) ce qui poserait
à Erquy de graves problèmes techni-
ques...

En second lieu, cette semaine du 15
Août est traditionnellement, la semai-
ne "de pointe" de CVE, où tous ses
membres ont l'habitude de se retrou-
ver en famille. Et le chevauchement
des activités internes du club avec l'
organisation de cette épreuve serait
mal perçu par un certain nombre de
nos membres.

Cette goujaterie est signée
du Pdt. du Club.

Serait-ce alors de l'incompétence ?
reconnue tardivement ?
Allez savoir.

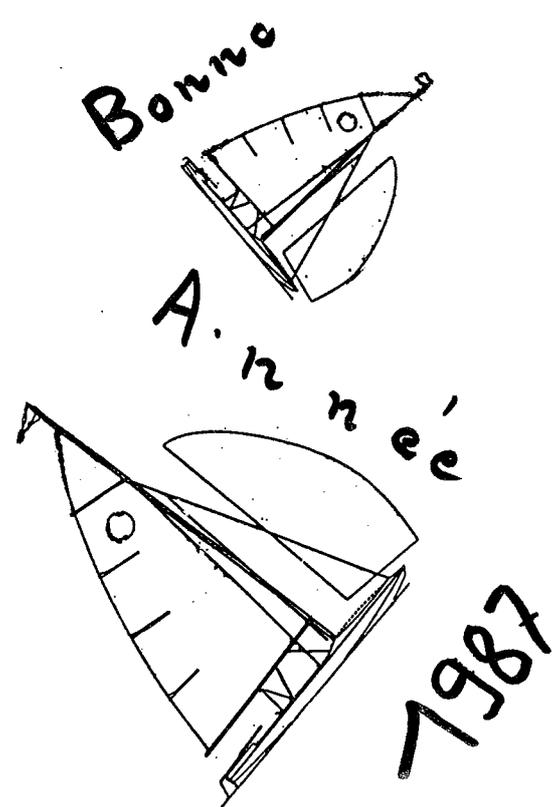
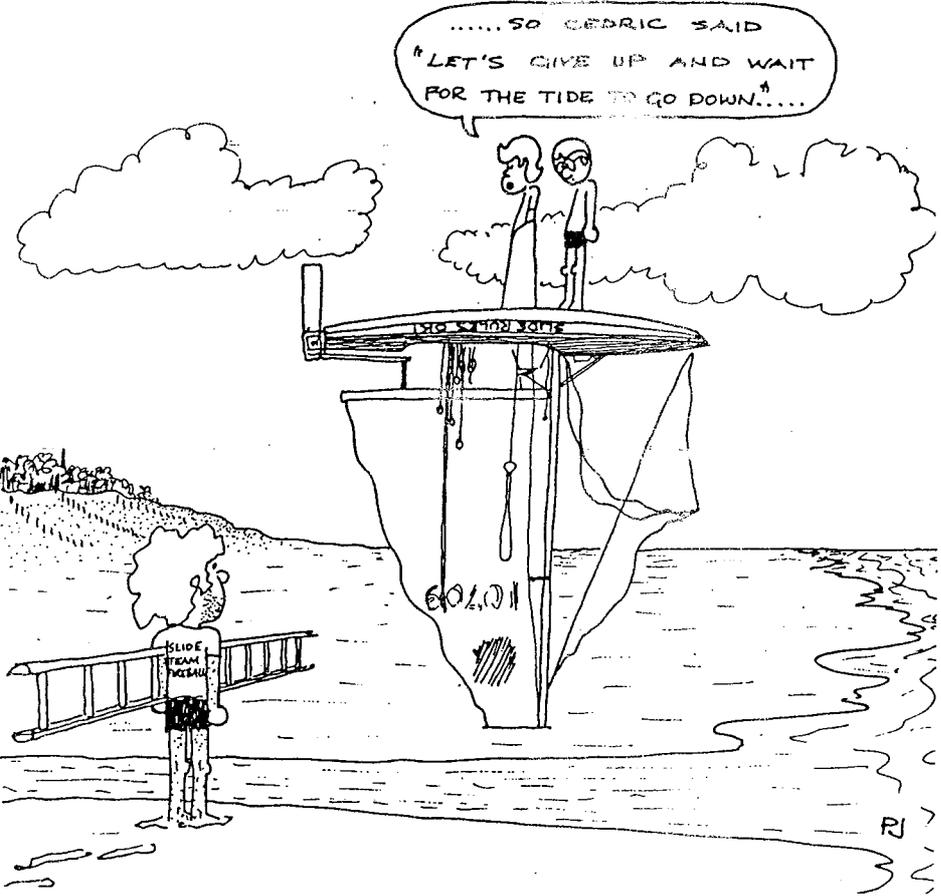
Mais nous nous sommes démenés et
nous avons trouvé, à quelques km. à
l'Ouest, à Plérin, au lieu dit:
Les Rosaies, (CMVsB) un accueil
chaud, dont l'Ami Jacques Legoff
qui saura, sur place faire sentir nos
désirs profonds mais honnêtes.
Donc vive "Les Rosaies"
(toujours du 8 au 14/ Août, suivi du
Mondial au Val-André du 15 au 23.

L'après chavirage, avec le mât planté
vu par nos Amis Anglais:
Cedric a dit : "On renonce et on attend
que la marée descende".

Avec l'aimable et tacite autorisation
de l'éditrice de l'époque du Bul. FI:
Lesley Brooman. (page de couverture
du N° de Janvier 80)

J. Martin.

**FIREBALL
LA CLASSE!**



L'après chavirage, avec le mât planté
vu par nos Amis Anglais:
Cedric a dit : "On renonce et on attend
que la marée descende".

Avec l'aimable et tacite autorisation
de l'éditrice de l'époque du Bul. FI:
Lesley Brooman. (page de couverture 22
du N° de Janvier 80)

Pour vos achats, donnez la
préférence à nos Annonceurs

compas Silva
85 regata 240 f
103R 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

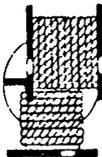
M2 Section (kg/m)

 57x72 1.05

 B2 60x82 1.08

GORDAGES

marlow-liros
kevlar
greement
sertissage



CEINTURES de TRAPEZE

RWO
MUSTO
MOUNTFIELD
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

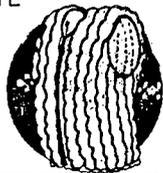
veste 380 f
monopiece 540 f

gants cuir 170 f et 210 f



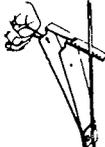
GILETS SECURITE

watski 320 f
holt allen



SAFRANS Tensiometre 250f.

DERIVES
TAUDS
COMPAS
PEINTURES
RESINES



VOILES - SPI

VOILES BOATIQUE

1° Championnat France 85 Foc yarn 960 ttc
2° Championnat France 83 G.V. " 2 320 ttc
1° Maubuisson 82 - 84 Spi17p. 1 980 ttc



MOUNTFIELD

ULLMAN



MUSTO
& HYDE

Bruce Banks
Sails Ltd

le fireball passionnément!

FABRICATION SUR MOULES RONDAR
COQUE POLYESTER EN SANDWICH P.V.C



ACCASTILLAGE



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