INTERNATIONAL

99 FIREBALL FRANCE

INTERNATIONAL

FIREBALL FRANCE

Bulletin n°99

novembre 2000

EDITORIAL

Du Nord au Sud

Fécamp n'a pas failli à sa réputation, les vagues et le vent étaient au rendez-vous, le soleil a brillé malgré quelques ondées passagères en début de semaine.

Nous avons pu découvrir l'intérêt tactique d'un plan d'eau ou il n'y avait pas de bord obligatoire malgré le courant et ou les accompagnateurs pouvaient suivre les régates du haut des falaises. Ce National à Fécamp a été organisé de main de maître par une nouvelle génération de Fireballistes, en parfaite symbiose avec le club. Pour la première fois, nous avons disputé un grand nombre de manches courtes qui ont permis de limiter les écarts et de rendre les régates plus vivantes.

Je remercie plus particulièrement Laurent DELIGNY pour la réussite de ce National en Normandie.

Nous étions au nord cette année, nous serons au sud l'année prochaine, la force du FIREBALL, c'est la richesse de sa diversité.

En 2001, le National FIREBALL sera à ISTRES. Ce sera l'occasion de redonner un nouvel élan au FIREBALL dans le sud. J'en appelle à la trentaine d'adhérents IFF de la moitié sud de la France pour se mobiliser, pour aller chercher les FIREBALL qui dorment dans les garages et raviver la boule de feu. Nous avons une argumentation de choc, c'est la qualité de l'organisation que nous prépare Alain SOTTEAU avec son équipe du club et de la municipalité. Ce sera encore mieux qu'en 1985, ceux qui y étaient savent que c'était un super National, avec une atmosphère extraordinaire.

Du nord au sud, de l'est à l'ouest, les débutants comme les champions, tous à ISTRES en 2001 !

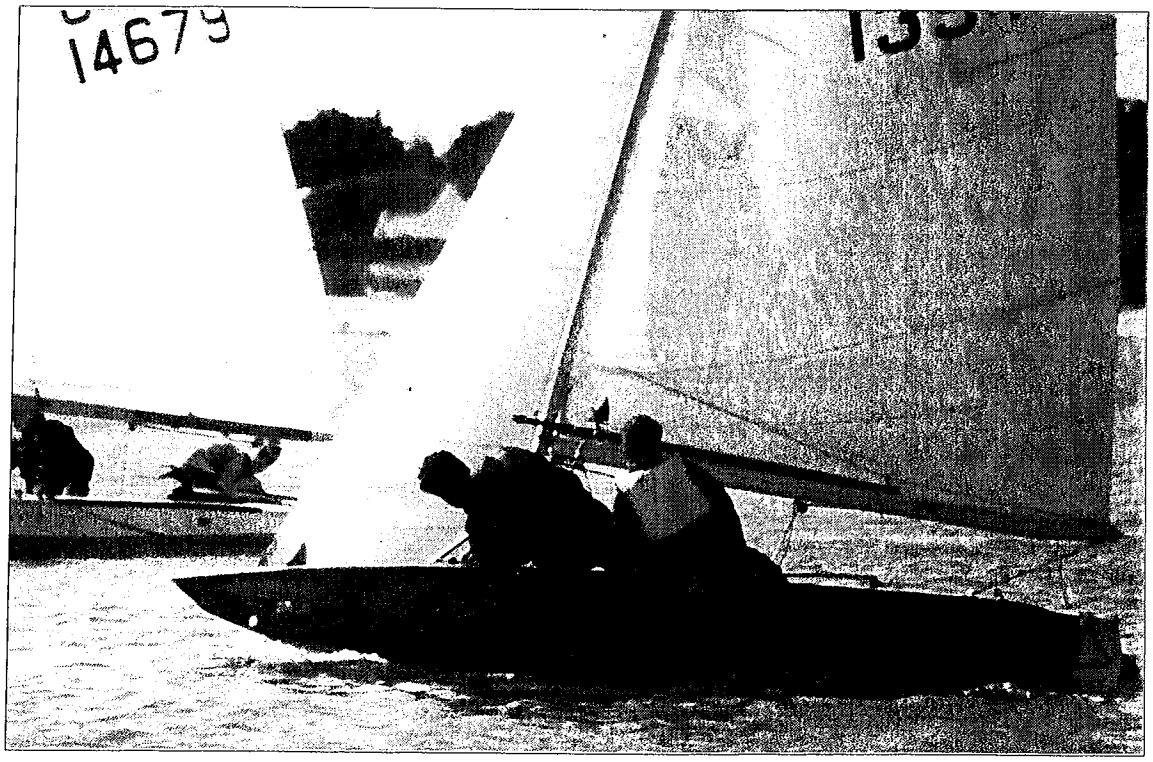
BEG ROHU 2000

LES FONDAMENTAUX, C'EST FONDAMENTAL

Le métier d'entraîneur est difficile, le métier d'entraîneur des fireballistes relève de l'exploit. Car si tous sont d'accord avec le titre qui précède cette trop longue diatribe, les difficultés commencent dès que l'on cherche à mettre en œuvre cet aphorisme. En fait, les approbations à l'adresse de votre serviteur quand il l'a sentencieusement prononcé dans cette longue séance de débriefing dans une salle d'un bistrot assez fonctionnel, les chopes de bière remplaçant efficacement la vidéo, c'est que, comme dans l'auberge espagnole, chacun y trouvait son bonheur.

Tous les barreurs, bien entendu, qui, avec indulgence, tenant compte de l'épuisement consécutif à une recherche intellectuelle trop intense, m'ont fait l'amitié de ne pas souligner qu'il s'agissait d'un néologisme, certes brillant mais un peu rapide, la formule exacte devant être "Les fondements, c'est fondamental". Toute personne ayant barré pendant trois jours, cinq à six heures un fireball ne peut être que d'accord avec cette affirmation que, foin de pédantisme, dans leur langage viril, les barreurs résument par un douloureux "J'ai mal au cul". Bien entendu, Nanette avec la délicatesse de son sexe prononce "J'ai le postérieur légèrement endolori". , Vinciane Borsenberger, représentait également courageusement la gente féminine mais avec la rigueur qui caractérise cet équipage, la répartition des poids étant optimisée, Venciane équipait, et c'est son père qui avait mal au fondement comme les autres..

Les équipiers, eux, se retrouvaient sur le précepte suivant "T 'es bien gentil, avec tes enchaînements de manœuvres mais il faut un temps pour tout. Comment veux-tu en moins de temps qu'il en faut à Kojack pour se faire une raie au milieu, que je me décroche, que je rentre, que je passe de l'autre coté sans m'emmêler les pieds dans le bout de réglage de la dérive, que je me raccroche et que je ressorte et



que bien entendu le foc il doit pas faseyer pendant que je me cogne partout dans le bateau !!!! et puis cela n'est rien comparé avec les problèmes de l'empannage avec des tangons de toutes sortes, automatiques, manuels, semi-automatiques, voire australiens, et des fois bleus et des fois d'une autre couleur. Et bien entendu, tout ça au milieu d'autres bateaux dans la même panade, et à tourner autour de bouées toujours trop proches". La révolte grondait. D'urgence à l'instigation d'Etienne et de Ludovic une séance de travail a été organisée le deuxième jour.

Nous avions renoncé à l'apport pédagogique de la bière car un des "fondamentaux" de cette dernière c'est que si la veille elle délie les langues, le lendemain elle serre la tête. J'ai déjà eu l'occasion de souligner l'approche artistique du Fireball par Ludovic Collin, la poésie de son accastillage au National de Notre Dame nous avait tous bouleversé. Mais ce soir là, Ludovic, avec sa modestie coutumière, nous a démontré que là où nous développons que mouvements patauds ou rapidité fonctionnelle, il fallait voir chorégraphie, mouvements gracieux et synthèse entre la bourrée bretonne, le twist et le Rock N Roll. Il est difficile d'en dire plus, il fallait être là. L'art n'est souvent qu'un instant fugitif et d'éternité.

La traditionnelle scission entre barreurs et équipiers a été transcendée quand a été abordé le délicat problème de l'empannage dans la piaule. Déjà, il fallut se mettre d'accord sur la définition de piaule, les approches variant selon le poids de l'équipage (et encore les Fouassier étaient absents) et les capacités techniques. Enfin tous furent d'accord pour dire que la piaule c'est quand il y a de la baston. Cet accord fragile, vola en éclats quand fut abordé le délicat problème des réglages de barber-hauler de spi. Rien de spécial à dire jusqu'à force 2 à 3 mais au-delà, certains

mirent en évidence des perfectionnements subtils mais indispensables surtout avec des vagues pas toujours amicales. Ludovic Collin, toujours magistral au tableau, résuma sa pensée, en disant que l'essentiel, dans ces conditions, est surtout de ne pas dessaler et qu'en l'occurrence "le fondamental" est, surtout d'être bien vent arrière et de choisir une bonne vague pour profiter de la vitesse; tout le reste paraissant d'un niveau philosophique trop élevé pour un artiste comme lui. A ce propos si quelqu'un peut récupérer le fire qui avant d'empanner attend toujours "la bonne vague ...", heureusement pour nous que les vents dominants sont d'ouest.

La flotte se fragmenta alors en deux paquets les subtils d'une part, les partisans de la survie d'autre part. Au milieu Fred Lebas hésitait, victime d'un système impitoyable de sélection pour former les groupes chaque matin, la sagesse et son expérience le poussaient à rallier les seconds mais son désir de progresser l'attirait vers les premiers. Heureusement le dernier jour en rentrant le premier dans la

baston il prouva à tous que raison il savait garder.

Entre les réunions et les bistrots, trois belles journées de navigation bien ventées, un excellent moment dans un endroit toujours aussi magique avec 12 équipages présents et deux entraîneurs, Mathieu et Sébastien, qu'il convient de remercier pour nous avoir supportés.

A part ça il a fait beau et les absents ont eu tort.

Maurice Coquerel

STAGE A L'ECOLE NATIONALE DE VOILE DE BEG ROHU

12 EQUIPAGES PRESENTS

BORSENBERGER Jean et Vinciane
BIHOREAU Philippe et KRIZEK Nicolas
HUTIN Christophe et BASTIN Mathieu
DAGUET Alain et BRUN Philippe
ROBERT Eric et PORTELANCE Etienne
Madame et Monsieur LEBAS et M. SCHEDEICKER
LEFEVRE Hervé et MULET Patrick
COQUEREL Maurice et RECAMIER Etienne
Madame et Monsieur LANGE BERTEAU
ALLEAUME Ludovic et PERDON Etienne
BOURGEOIS Marc et PATRICE Nicolas
COLLIN Ludovic et LAUTRIDOU Yves

LE CHAMP DU DEPART

70%, 75%, 80% : les conversations de parking tentent depuis toujours de chiffrer l'importance relative du départ dans la performance finale. Pour ma part et me basant sur les plus grands auteurs d'ouvrages techniques consacrés à la voile que sont Paul Elvström, Michel Pichard, l'abbé Cottard, Manfred Curry et Freddy Mercury, je situerai cette part autour de 74,92% environ. Autrement dit pour les non-scientifiques et autres mal-comprenants: c'est vachement « important » (« trop veugra» dirait la jeunesse périphérique, qui Dieu merci n'a pas loisir de venir polluer nos joutes nautiques). Je vais donc tenter avec les connaissances empiriques de régatier amateur qui sont les miennes, la grande subjectivité et le sens de l'organisation qui me caractérisent, de vous aider à mieux appréhender cette phase cruciale de notre beau sport, si esthétique et si viril cependant.

PRENDRE DES REPERES FIABLES

La période qui précède le départ devrait être normalement le théâtre d'une intense activité chez le fireballiste qui met à l'eau toujours trop tard (et qui déjà est super mal barré par rapport à Péponnet Pillot qui mettaient à l'eau 1h30 avant le départ). Dès qu'on est sur l'eau (donc déjà en allant sur le parcours), pendant qu'un des deux « clampins » s'occupe des réglages (plutôt le barreur), l'autre doit prendre un maximum de repères en divers points du plan d'eau (vent, courant, état de la mer, comportement d'autres bateaux sur le plan d'eau, forme de la côte ou plus généralement toute chose susceptible d'entraîner des effets de site).
La stratégie n'étant pas l'objet de cet article, nous supposerons l'option du premier près déterminée. En réalité, la détermination de l'option n'est pas

indépendante du départ et son évaluation doit se poursuivre pendant toute la phase de départ et bien sûr après, conjointement à ce qui va suivre. Soyez persuadés que nombre d'équipages de bon niveau ne savent pas systématiquement ce qu'ils vont faire (en dehors bien sûr du sempiternel « tous les niq... ! ») au moment d'un départ.

Il faut impérativement prendre quatre mesures avant un départ : le top départ, l'azimut de la ligne (1 mesure), l'azimut du vent (multiples mesures), l'azimut et la force du courant (1 mesure). Il va sans dire que la dernière est facultative en fonction du plan d'eau, des horaires de marées et du taux d'alcoolémie du capitaine.

Le top chrono : Il doit être pris par les deux équipiers, sachant que sauf problème technique c'est l'équipier qui doit décompter le temps pour le barreur. Personnellement je m'y emploie de la manière suivante : deux fois par minute au moment où les manœuvres le permettent dans les cinq dernières minutes (donc à intervalles irréguliers), toutes les cinq secondes dans la minute et toutes les secondes à partir de –10 ou –15 sec. Ce dernier décompte doit s'effectuer sans regarder le chrono, afin que la vision soit disponible pour lancer au mieux le bateau.

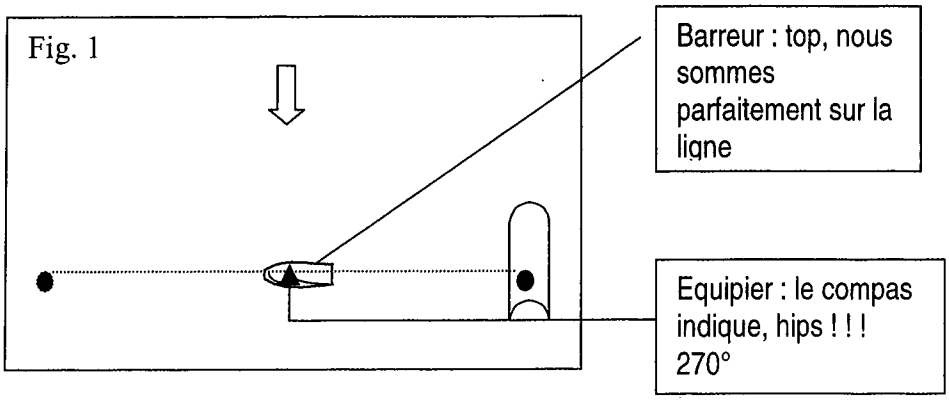
L'idéal (mais c'est souvent difficile) est de prendre le top au signal des 6 minutes et d'évaluer l'écart au 5 min. Dans le cas d'un premier départ de la journée avoir une montre réglée à l'horloge parlante le plus exactement possible peut s'avérer très utile. En effet nombre de Présidents de Comités mettent un point d'honneur et de rigueur à déclencher un signal (retard ou –6 min) à l'heure très exacte (à la seconde près) précisée par les instructions de courses. C'est en tout cas ce qui leur est conseillé pendant leur formation. Dans le cas d'un départ ultérieur, il faut préciser que les comités de courses les plus rigoureux décomptent exactement une minute entre l'affalage du pavillon L (manche à suivre), du pavillon retard (manche retardée) ou du 1er substitut (rappel général) et le signal suivant (-6 min ou –5 dans le dernier cas). Cette indication permet là encore d'anticiper le lancement de la procédure et donc d'améliorer la précision du décompte.

L'azimut ligne : Le comité de course peut changer la ligne jusqu'à 5 min avant le départ, il faut donc soit prendre la mesure à ce moment soit si on l'a prise antérieurement surveiller le comportement du comité. Le bateau viseur peut décaler la bouée, le bateau comité peut laisser filer son mouillage ou se hâler dessus de façon très discrète. Il existe deux méthodes que l'on peut mixer au début en attendant de trouver sa procédure (j'y reviendrai).

1. Se placer exactement sur la ligne tribord amure entre le bateau (attention de bien choisir le mât qui va servir à viser la ligne (cf. instructions de course) et la bouée et la longer, dans ce cas le barreur place le bateau sur la ligne pendant que l'équipier relève l'azimut.

Avantages : on a plus de place pour effectuer la mesure.

Inconvénient : il existe des risques d'erreur



si le barreur n'est pas habitué (il faut absolument parvenir à moins de 5° d'erreur)

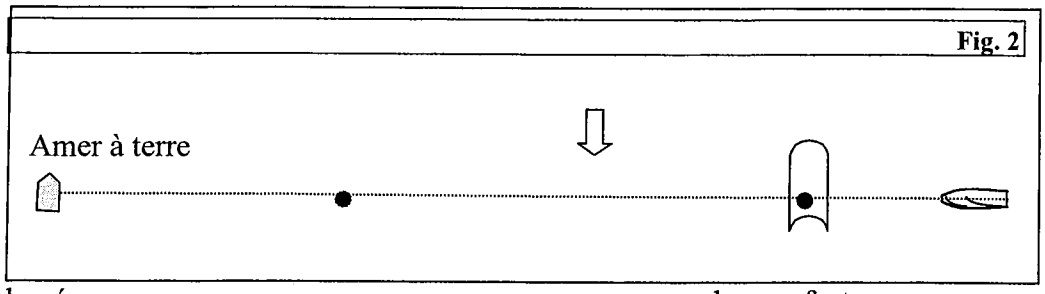
2. Se placer exactement sur la ligne tribord amure au-delà du bateau et viser la bouée et le mât servant de repère pour la ligne. Procéder comme précédemment. On peut là encore effectuer cette mesure en bâbord (en se plaçant au delà de la bouée).

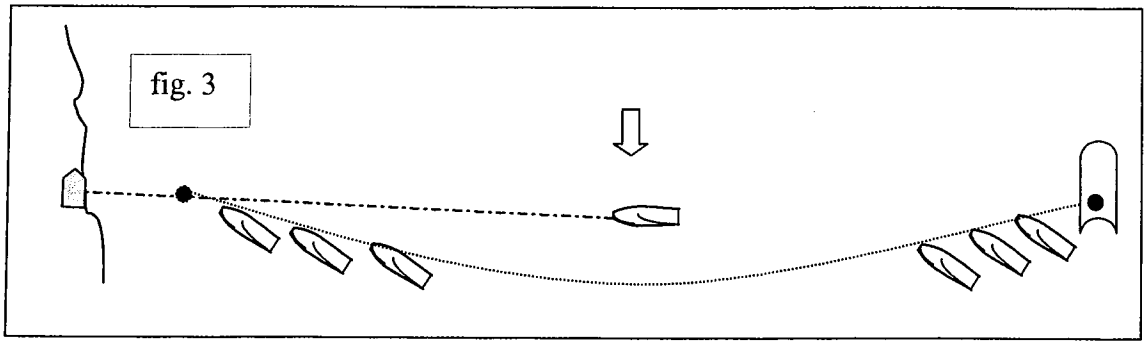
Avantage : mesure sans erreurs

Inconvénient : pendant les procédures de nombreux bateaux sont aux abords du bateau comité, il peut être difficile d'y circuler à son aise et encore plus de voir la bouée.

On peut, si l'on en a l'usage (Ludo, par exemple, s'en fout comme de sa première écoute de GV toute mâchouillée, alors que Gault ne jure que par ça) et si cela est possible, profiter de cette mesure pour viser un amer à terre, soit en bâbord, soit en tribord, suivant le type de départ que l'on souhaite prendre. Je pense que l'amer n'est utile que pour un départ milieu de ligne afin d'éviter le « ventre » (par exemple en cas de pavillon noir) ou alors quand on décide de partir seul ou presque à la bouée (au bateau on est pratiquement certain de ne jamais voir l'amer qu'on voit danser le long des golfes clairs)

Une fois l'azimut ligne enregistré (rassurez-vous, c'est plus rapide à prendre qu'à expliquer), il faut tout de suite le convertir en azimut vent pour lequel la ligne est neutre. Si on a pris l'azimut ligne en tribord on ajoute 90°, si c'était en bâbord on soustrait 90°. C'est le nombre ainsi obtenu qu'il faut mémoriser. Je suis personnellement favorable à l'utilisation d'un « compucourse » qui fait les calculs à votre place, et surtout mémoriser les différents nombres importants. Parce que si soustraire ou ajouter 90 et mémoriser quelques nombres peut paraître extrêmement simple vu de terre ; sur l'eau, il peut en aller tout autrement. De nombreux facteurs peuvent venir bloquer la belle mécanique dont dispose plus que tout autre, le fireballiste moyen. Je citerai dans le désordre : euphorie d'une victoire dans la manche précédente, déception d'une place catastrophique, sourire narquois de votre pire ennemi, sourire charmant d'une jolie équipière, abus de pétrole-âne la veille, discussion technique avec Borsenberger, discussion tactique avec Bretagne etc.... Ensuite chaque prise de vent sera à comparer avec le « vent ligne neutre » ainsi obtenu. De nombreux ouvrages techniques recommandent pour évaluer une ligne de l'essayer (c'est à dire de faire un départ à une (ou chacune) des extrémités) et feignent de croire que cela





suffit. Je pense pour ma part qu'il faut faire les deux. Essayer la ligne permet de vérifier sa ligne d'approche et de visualiser l'effet du courant ; par contre, il faudrait pouvoir l'essayer 10 fois pendant la procédure pour avoir la même précision qu'avec la méthode proposée ici.

Azimut vent : il faut le prendre souvent, parce que, je sais pas si vous avez remarqué, mais le vent ressemble un peu à Alexis Cordelle, il ne tient pas en place. Si vous manquez d'expérience astreignez-vous à le prendre une fois par minute pendant la procédure. Le barreur place le bateau dans le lit du vent et donne le top quand il considère être parfaitement dans l'axe du vent (vérifier avec la girouette ou avec le foc), l'équipier enregistre le cap compas. Avec un peu d'entraînement, ça peut se faire très vite par exemple au cours d'un virement légèrement ralenti. Attention de faire la mesure dans un vent clair (sans obstacle au vent) et de le faire en divers points de la ligne (le vent n'est pas forcément le même partout au même moment). Avec l'expérience on « sent » s'il bouge et donc s'il est nécessaire ou pas de le reprendre. Il existe aussi des situations tactiques évidentes où il n'y a rien à faire.

Cet azimut vent variable ainsi obtenu doit être comparé à la constante « vent ligne neutre » (vous aurez intérêt à lui trouver un petit nom plus court et plus joli). Si l'azimut vent mesuré est supérieur au « vent ligne neutre » la ligne est favorable tribord (au bateau), sinon elle est bâbord (à la bouée). Il faut aussi mesurer l'écart par rapport à la neutralité (cf. exemple).

Azimut ligne en tribord = 265°

Azimut vent ligne neutre =265 + 90 = 355 °

Azimut vent relevé = 5°

5 < 355 donc la ligne est 350° favorable bâbord, le départ s'annonce chaud (FAUX)

en réalité 5° dans le cas présent est à lire comme 365° (5° à droite du 0° (ou 360°)) donc :

365 > 355 donc la ligne est 10° tribord.

Azimut et intensité courant : c'est plus difficile car il n'existe pas de girouette à courant. Quand le courant est fort (comme c'était souvent le cas à La Baule et à Fécamp cette année), c'est assez facile d'en relever la direction ; comme pour le vent, l'azimut courant est la direction d'où il vient (et non celle où il va). L'estimation la plus précise consiste à regarder si la bouée laisse un sillage dû au courant (l'azimut courant est dans ce cas en sens opposé au sillage). Si l'état de la mer où la faiblesse du courant ne laisse pas de sillage visible à la bouée, la meilleure méthode consiste à laisser une éponge dans l'eau aux abords de la bouée ; imbibée, elle n'offrira pas de fardage au vent et donc ses déplacements seront soumis à la seule action du courant ou presque.

Puisqu'on en est au chapitre courant, une petite chose encore : un fireball qui prend le vent est aussi en permanence confronté au courant. Ainsi le vent que vous prenez est la composante vent réel + vent courant, ce qui est bien pratique parce que c'est ce vent auquel vous serez soumis pendant la régate. Par contre le Président du comité de course juché sur sa monture au mouillage voit sa girouette soumise à la seule action du vent réel. Dans ce cas de figure, deux alternatives s'offrent à lui :

1) Il s'en fout et dans ce cas, il risque fort de mal mouiller sa ligne. Il me revient comme principaux exemples le dernier national au Val André où tous les départs furent systématiquement entre 10° et 15° bâbord et quelques éditions de la régate D5 de Trouville d'autrefois.
2) Le Comité se préoccupe du bien être des concurrents et de leurs onéreuses montures et il mesure le courant afin d'intégrer la composante vent-courant pour mouiller sa ligne.

ORGANISER, RITUALISER

J'aimerais commencer ici par vous parler ce cette « deuxième moitié de l'humanité » si discrète et pourtant tellement nécessaire à nos performances, si têtue et si fragile cependant, de ces quelques kilogrammes de finesse dans notre monde de brutes : les barreurs (quand c'est des barreuses, j'vous dit même pas ! (Régine, de nouveau mes excuses les plus plates). Eh bien sur les départs, ils sont tout tendus les chéris. Il revient donc à nous les équipiers (quand c'est des équipières, j'vous dis même pas !), dont la force physique et mentale n'a d'égale que la modestie, d'assurer à bord une ambiance sereine propice à la performance : *« Mais p.... ! T'es c.... ou quoi ! ! ! On est déjà dix fois trop haut ! Arrête d'abattre comme ça tu vas nous f..... dans la bouée. Ouahrrrgllll ! (cri de rage consécutif à un départ manqué).*

Le processus que je viens de décrire ci-dessus (pas juste au-dessus, un peu avant) peut paraître long et un peu prise de tête. Je pense qu'il convient pour la plupart des équipages de s'astreindre à trouver une procédure qui lui convienne et à la répéter (comme on fait ses gammes) sur tous les départs. En effet, au-delà de la prise d'information décrite ci –dessus, un processus bien huilé, allant jusqu'à être un peu « ritualisé » peut apporter cet ingrédient indispensable aux bons départs et aux interviews de Nelson Monfort : la sérénité.

PARTIR ? (OU PARTIR ? COMMENT PARTIR ? POURQUOI PARTIR ?) ET DIEU DANS TOUT CA)

Qu'est-ce qu'un bon départ ? On pourrait avoir tendance à penser qu'un bon départ est un départ bien lancé à l'extrémité favorable de la ligne. Ce n'est pas toujours le cas. Un bon départ est surtout un départ qui va vous permettre d'aller où vous voulez sur le plan d'eau, si possible avant vos adversaires. Il faudra donc toujours au moment de choisir où partir comparer le point le plus au vent de la ligne (donné par la comparaison vent mesuré - vent ligne neutre) et le coté du plan d'eau où vous souhaitez naviguer.

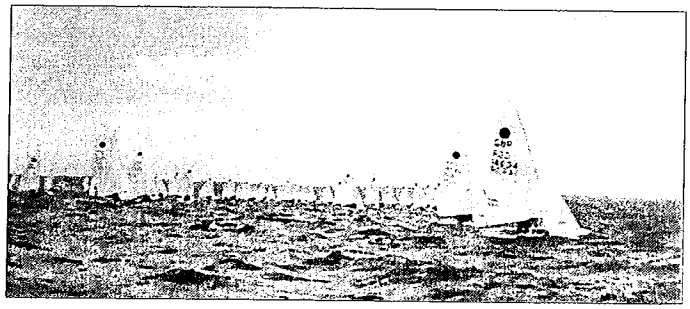
Exemple : la Baule le premier jour cette année, avec un très bon comité de course, où les lignes étaient souvent mouillées 5° bâbord (en tenant compte du vent courant). Il aurait fallu logiquement partir à la bouée, cependant la droite du plan d'eau était tellement favorisée par le courant que le plus malin (Alain Cadre) cherchait à partir au bateau et à renvoyer tout de suite.

Ainsi un bon départ, résultat d'un compromis entre géométrie de la ligne et choix du bord, ne sera pas forcément pris à une extrémité, le Fig3 peut être par exemple : ligne bateau, bord favorable à gauche, je choisis de partir sous le vent du groupe au vent.

Si nous parvenons à partir lancés en premier rideau deux choses peuvent venir nous gêner : le bateau au vent et le bateau sous le vent. Le bateau sous le vent peut en nous sortant nous obliger à virer alors que nous ne le souhaitons pas (nous voulons aller à gauche), le bateau au vent peut nous couvrir (alors là c'est mal barré pour gagner la manche) ou plus souvent nous empêcher de virer. Ces deux constatations doivent amener un comportement unique chez nous. Objectif : sortir le bateau au vent sans se faire sortir par celui sous le vent. Pour cela, il faut, dans la phase qui précède immédiatement le départ, coller le plus possible le bateau au vent (la règle nous autorise à lofer jusqu'à bout au vent en laissant à la victime le temps de réagir à la manœuvre) et se ménager un espace le plus grand possible sous le vent.

Bon départ et soyez prudents.

E. PERDON



National MIXTE La Flèche

Tout d'abord je voudrais dire que je suis heureux d'obéir à la règle : " le 4ème du classement effectue le compte rendu de la régate " et aimerais y satisfaire plus souvent, mais il faudra travailler dur...

Après le week-end de la Rochelle ou plusieurs propriétaires ont eu le privilège de tester la rigidité de leur mât, il y avait le mixte de la flèche dans la Sarthe pour la première fois. je ne sais pas si c'est la date qui ne convenait pas ou si ce sont les 24h du Mans qui nous faisaient concurrence (et non pas l'inverse), mais nous n'étions que neuf bateaux dont quatre licenciés au club. Remerciements à tous et plus particulièrement aux cinq extérieurs pour le déplacement. Changer de lieu pour relancer le mixte qui soi-disant s'essoufflait à l'étang du Puy! A méditer... Bref, dimanche matin vers 10h30 le comité lance la première manche par force 3 et soleil radieux, extra... !

Astrid et Joseph commencent un duel qui durera toute la journée avec Dominique et Bruno, Jessie /Patrice restent avec nous les deux premières manches mais nous abandonnent lâchement à partir de la troisième, Agnès/Dominique, Fanny/Etienne ainsi que Marie/Jean-Marc se disputent les quatrième, cinquième et sixième places. Estelle et Jean-Yves qui n'avaient pas sorti leur cagette depuis longtemps réapparaissaient, j'espère qu'on les reverra avant le mois de juin de l'année prochaine, et félicitations à mon délégué de ligue, qui pour l'occasion s'est emparé de la barre et s'en est, ma foi très bien sorti, je ne peux pas féliciter son équipière Françoise qui m'avoue avoir racheté (comme elle devrait avoir honte) tout récemment un 470, alors que notre série possède tant de jolis bateaux à vendre. (surtout le n°13838...)

Je ne voudrais pas vous quitter sans rappeler à tous qu'il est risqué d'ouvrir une trappe lorsque le bateau est sur l'eau (se reconnaîtra qui veut !) car sachez qu'il n'est pas facile de vider un coffre plein d'eau et que la remorque n'apprécie pas du tout, pour tout conseil se rapprocher du n°12589.

Bisous aux dames et comme disait Dominique Junca : " on a passé une bonne journée, on s'est bien engueulé aujourd'hui ! " (une fois de plus, se reconnaîtra qui veut !).

n°13838

J.C. LEPINAY

Place	N°voile	Equipage	Club	Points	Manches 1	2	3	4	5
1	14500	THOBY Joseph/Astrid	ASPTT Nantes	5.00	2	1	1	1	2
2	14702	FOUASSIER Bruno/Dominique	CVSt Aubin	6.00	1	2	3	2	1
3	14311	OLIVIER Patrice/Jessie	CN Estuaire	11.00	3	3	2	3	3
4	13838	LEPINAY Jean-Claude/ Francine	CV La Flèche	17.00	4	4	4	7	5
5	14635	JUNCA Dominique/ LE MEN Agnès	BN Ouest	20.00	5	7	6	5	4
6	12445	RECAMIER Fanny/Etienne	CV Ablon	20.00	7	5	5	4	6
7	11097	FOURRIER Jean-marc/Marie	CV La Flèche	25.00	6	6	7	6	7
8	12589	BLOT Jean-Yves/Estelle	CV La Flèche	33.00	9	9	8	8	8
9	14506	ORY Jean-Claude/LUCET Françoise	CV La Flèche	34.00	8	8	9	9	9

PENSEZ-Y TOUJOURS

DANS le Littré, le Larousse ou le Robert le verbe émarger signifie : annoter à la marge un document, un état de traitement et aussi priver de sa marge, rogner.
Dans le domaine du sport et des régates en particulier, c'est la première acception du terme qu'il convient de retenir (émarger un traitement n'a jamais été de mise dans notre sport... cela se saurait...)

Mais la façon dont est fait cet émargement peut être vue sous de multiples aspects.
D'abord, il est toujours initié par l'organisateur qui désire ainsi savoir qui fait les courses, qui en est revenu et ainsi avoir, en cas d'incident un moyen d'argumenter sa bonne organisation.

Celui à qui profite l'affaire doit bien l'organiser pour en obtenir les meilleurs résultats sans pour autant contraindre les coureurs à des servitudes.
Les dispositions doivent rendre aisé cet émargement.
Il doit se trouver sur le droit chemin entre le parc ou stationnement des bateaux et le lieu de la mise à l'eau. Aller au fond d'un bâtiment ou d'un espace lointain est contraire à une pensée saine des choses. Et quelles que soient les conditions climatiques, l'organisateur doit penser d'abord aux participants.

Au départ des courses, c'est à l'équipage de bien prendre l'initiative d'émarger, il se conforme à la règle « 4 » qui dit : tout voilier ...
Donc l'équipage décide et émarge à son initiative. Sinon l'organisateur pourra le considérer hors compétions pour la ou les courses du jour. L'équipage part la 'fleur au fusil' sure de gagner, est 'au sec' et signe proprement...

Au retour, s'il a ou non gagné, il est fatigué, a toujours un ou des points du voilier à vérifier, améliorer etc. cela occupe beaucoup son esprit. Naturellement, il est mouillé et cela peut rendre illisible son paraphe ou celui des voisins. Il est donc normal que celui qui a besoin d'émargements bien faits : L'organisateur prenne toutes les dispositions pour que l'équipage émarge bien, sûrement ...A cet effet, il ne doit pas hésiter, surtout s'il a la certitude que tous les voiliers sont rentrés au port (le comité est précieux de cette information) de prendre toutes dispositions telles qu'appels lancés à la cantonade, répétés peut être pour rappeler les distraits car au final cela détermine l'ambiance.

Le texte qui régit cet émargement doit prévoir qu'en cas de manquement, le juge chargé de l'application des textes régissant ces dispositions ne pourra pas d'emblée, appliqué une sanction grave ; son rôle a une part d'éducation, un sursit doit être prévu, ce n'est qu'en cas de récidive, sans la moindre explication ou excuse, qu'il punira.

La réussite et le bon souvenir que l'équipage garde d'une manifestation est une somme de détails bien pensés, à terre et sur l'eau, les participants sont venus pour s'adonner à in sport et non pas suivre les directives techniques inappropriées à cet esprit.

Rien ne sera jamais parfait (cela serait triste) mais voir qu'un rien peut tout changer en améliorant la façon d'arriver à un bon résulta global doit être présent aux esprits.

J. MARTIN

« LE VAL ANDRE - Trophée JUNCA »

Ou UNE INTERLIGUE COMME ON EN VOUDRAIT TOUTE L'ANNEE ! ! !

Pourquoi ? Et bien, en vrac, parce que tout d'abord 22 FIRE sur la ligne ce n'est pas souvent, parce que des petits

jeunes pointent leur étrave, parce que les conditions étaient idéales (du moins le samedi), parce qu'une bouffe tous (enfin presque : suivez mon regard... !) au club c'est sympa, (bien qu'une grande tablée aurait été le must), parce que l'accueil est chaleureux et l'organisation tip – top.

Samedi 16 septembre : Excellentes conditions : mer belle, bonne brise pour se suspendre au cable, soleil, 3 manches courues.

Pour CADRE – KERBIGUET c'est un retour remarqué avec deux manches gagnées ; nos champions de France : ALLEAUME – PERDON E. sont aussi remarqués avec une première manche gagnée suivi d'une pêche au stick dans les rouleaux ... infructueuse d'ailleurs, ce qui leur vaut une belle dernière manche à terre. Mais ceci permettra un beau tir groupé des Delange au général, il ne manque plus que maître DJIEFFENNE ! Désolé grand maître, je n'ai pas réussi à appliquer tes commandements à la lettre, conséquences : des places perdues ; mais à trop vouloir effleurer : on touche... Mais rassure toi avec ton disciple JUNCA, nous essayons de faire honneur à ton enseignement, d'ailleurs à la demande générale et pour calmer les envieux, je me permets à la fin de ce compte rendu, de divulguer une infime partie de tes commandements.

Et puis, maintenant il va falloir compter sur un jeune couple qui monte, j'ai nommé : les LANGEBERTEAUX, sur leur tout nouveau Delafon suisse, pour eux la glisse est bonne. Quant à professeur COLLIN et son Jacob qui fourmille de bidouilles (renvoi de chasse d'eau au barreur, pour n'en citer qu'une.) et bien, avec LAUTRIDOU (quel courage !), ils aiment toujours autant les ronds dans l'eau... révérence et chapeau bas quand même, pour une belle 3ème place au général.

Et dimanche 17 ? Pétole molissante avec courant forcissant ! 1 manche raccourcie terminée à l'arrachée.

Un beau... matin, dirons-nous ! Demandons à COQUEREL ce qu'il en pense : « J'étais bien placé dans la dernière ligne droite quand soudain ma monture s'est cabrée et nous avons été désarçonnés, sans doute a-t-elle été effrayée par son reflet dans le miroir de la baie ! » Quant à ORY : « Le petit temps c'est super ! Avec JUIN, on aime bien ! » Bravo quand même aux spécialistes des petits airs : DAGUET-BRUN, FOUASSIER-FOUASSIER.

Au général, Alain CADRE et Jocelyn KERBIGUET l'emporte et emporte le Trophée JUNCA, toujours très convoité.

Difficile de nommer tout le monde et pourtant il faudrait, il faudrait nommer tous les nouveaux venus :
(Excusez-moi messieurs les équipiers, je n'ai que les noms des barreurs) : ARABI, CHEVREL, POULINET, FARSY, DAGUET, et les encourager à poursuivre malgré les écarts parfois désespérants avec les premiers.

Enfin si je peux avec mes modestes connaissances vous aider, n'hésitez pas à venir discuter près de mon Delange 14311. Et pour satisfaire aux interrogations et aux allusions de certains comme quoi je dois en connaître un rayon depuis Fécamp, et bien voilà, vous l'aurez voulu :

LES DITS COMMANDEMENTS DE MAITRE «DJIEFFENNE » :

1 – Jamais au grand jamais, tu ne t'entraîneras.
2 – De bière, abondamment, tu te gaveras.
3 – Sensuellement, les bouées, tu effleureras.
4 – Point de copains, sur l'eau, tu n'auras.
5 – Mètre, oh maître, tu te battras.
6 – Chaque vague, hargneusement, tu pomperas.
7 – Au départ, discrètement, tu mangeras.
8 – La quête, toujours, tu chercheras.
9 – Delange, seule monture, tu auras.
10 – Le maître, devant, toujours tu seras.

A bientôt sur l'eau,
OLIVIER Patrice.

Résultats du Trophée Junca – Val André 2000

↓

ISTRES 2001

Comme il y a 15 ans (août 85) nous allons retourner à Istres (Bouches du Rhône, partie est de l'étang, loin des raffineries, du chemin de fer et de l'aérodrome) pour notre National 2001, le premier du millénaire, donc à ne pas manquer.

A cette époque, il y avait eu 75 participants ; les meilleurs du moment et beaucoup qui le sont restés : Basset, Birgaud, Chayé, Bertin, les Sotteau, Alain, Ph Gault avec Isabelle, O et E Le Men, les Junca, les Cordelle avec Brigitte etc…

Les vainqueurs étaient les Australiens Abbot/Smith qui en gagnant la 6ème course ont détrôné les postulants Koch/Aumon et Basset/V Junca.

Cette année 2001, les dates à retenir sont : du SAMEDI 11 au VENDREDI 17 août.

Ce sera organisé par Alain Sotteau qui dirigera l'AS Nautique Omnisports Istrienne dont l'adresse est : AOIN, Istrium du Sport, av des heures claires 13800 Istres.

Au salon nautique (du 1er au 11 décembre ; toujours porte de Versailles, Paris, hall 1)les dossiers d'hébergement et d'inscription (500 francs maximum) seront disponibles.

Organisez donc vos congés, venez nombreux, les accompagnateurs pourront

Place	Identif	Concurrent		Club, Pays	Grp	Pts Ret	Pts Tot	Ma. 1	Ma. 2	Ma. 3	Ma. 4
1	11704	CADRE Alain	0056645F	S R PERROS GUIREC	D5	4.00	12.00	2 2.00	1 1.00	1 1.00	6 ~~8.00~~
2	14347	LANGEBERTEAUX Anne-Eli	0943418C	C V DE BREHEC	D5	9.00	14.00	3 3.00	2 2.00	5 ~~5.00~~	4 4.00
3	14679	COLLIN LUDOVIC	0002383H	S R DE BREST	D5	13.00	20.00	4 4.00	6 6.00	3 3.00	7 ~~7.00~~
4	14311	OLIVIER PATRICE	0070844W	C N DE L ESTUAIRE	D5	13.00	27.00	6 6.00	3 3.00	4 4.00	14 ~~14.00~~
5	14367	JUNCA VINCENT	0058781F	S N BAIE DE ST MALO	D5	14.00	23.00	5 5.00	7 7.00	2 2.00	9 ~~9.00~~
6	13947	ALLEAUME Ludovic	0216632J	A S P T T ORLEANS VOILE	D5	16.00	39.00	1 1.00	4 4.00	--DNS ~~23.00~~	11 11.00
7	14506	JUIN Franck	1028270Q	C N D ANTIBES	D5	16.00	26.00	8 8.00	10 ~~10.00~~	7 7.00	1 1.00
8	14692	DAGUET Alain	0463578U	C V CTRE ETUDE PROPULSEURS	D5	16.00	26.00	10 ~~10.00~~	8 8.00	6 6.00	2 2.00
9	14699	BIHOREAU Philippe	0056436N	C N DU VAL DE SARTHE	D5	18.00	26.00	7 7.00	5 5.00	8 ~~8.00~~	6 6.00
10	14693	PERDON PIERRE	0001595M	C DE LA VOILE DU CENTRE	D5	25.00	38.00	13 ~~13.00~~	11 11.00	9 9.00	5 5.00
11	14702	FOUASSIER Bruno	0823230G	C V ST AUBIN LES ELBEUF	D5	26.00	38.00	11 11.00	12 ~~12.00~~	12 12.00	3 3.00
12	14400	DELIGNY Laurent	0177053F	S R FECAMP	D5	31.00	44.00	12 12.00	9 9.00	10 10.00	13 ~~13.00~~
13	14035	THOMAS Regine	0917255Z	S R PERROS GUIREC	D5	32.00	47.00	9 9.00	13 13.00	15 ~~15.00~~	10 10.00
14	14703	GOGUEY GAEL	0598252E	C N DE L ESTUAIRE	D5	42.00	59.00	14 14.00	15 15.00	13 13.00	17 ~~17.00~~
15	14334	CULERON SYLVAIN	0023866L	E V BARNEVILLE CARTERET	D5	43.00	62.00	15 15.00	17 17.00	11 11.00	19 ~~19.00~~
16	12445	RECAMIER ETIENNE	0154613F	C V ABLON	D5	45.00	63.00	18 ~~18.00~~	14 14.00	16 16.00	15 15.00
17	14433	ANSELMO PASCAL	0543921K	B N ILE GRANDE	D5	46.00	62.00	16 ~~16.00~~	16 16.00	14 14.00	16 16.00
18	14632	COQUEREL MAURICE	0178510Y	C N DE L ESTUAIRE	D5	52.00	75.00	17 17.00	--DNF ~~23.00~~	--DNS 23.00	12 12.00
19	13790	FARSY GUILLAUME	0601107D	C V DE BREHEC	D5	61.00	84.00	20 20.00	18 18.00	--DNS ~~23.00~~	--DNF 23.00
20	10111	POULINET Eddy	1021837P	C N DE L ESTUAIRE	D5	61.00	84.00	19 19.00	19 19.00	--DNS ~~23.00~~	--DNF 23.00
21	11982	CHEVREL OLIVIER	0404302Y	C N PLENEUF VAL ANDRE	D5	64.00	87.00	--DNC ~~23.00~~	--DNC 23.00	--DNC 23.00	18 18.00
22	6776	ARABI Sebastien		C N PLENEUF VAL ANDRE	D5	64.00	87.00	21 21.00	20 20.00	--DNS ~~23.00~~	--DNF 23.00

disposer des piscines, tennis, eau chaude, soleil…
L'équipe pensante œuvre !!!

Jean Martin

UNE FOIS EN AVANT, DEUX FOIS EN ARRIERE…

C'est l'histoire héroïque du 14311 un matin de septembre. Trentemoult, France, trou du c… du monde…

3 fires au départ de la 110ème édition des régates du bled dans un vent évanescent et un courant omniprésent. Tel un chef d'orchestre chargé malgré lui de faire jouer ensemble les carillons désaccordés d'une église en ruines et un groupe de salsa sponsorisé par BOB-FUMEUR-DE-JOINT à l'heure de l'apéro, 14311 prit un départ boule de neige dans pente abrupte pyrénéenne : lancé à bloc. Face au courant, le vent dans le nez, il battit un record de différence de vitesse : 0,5 nœuds en surface, 10 nœuds au fond.

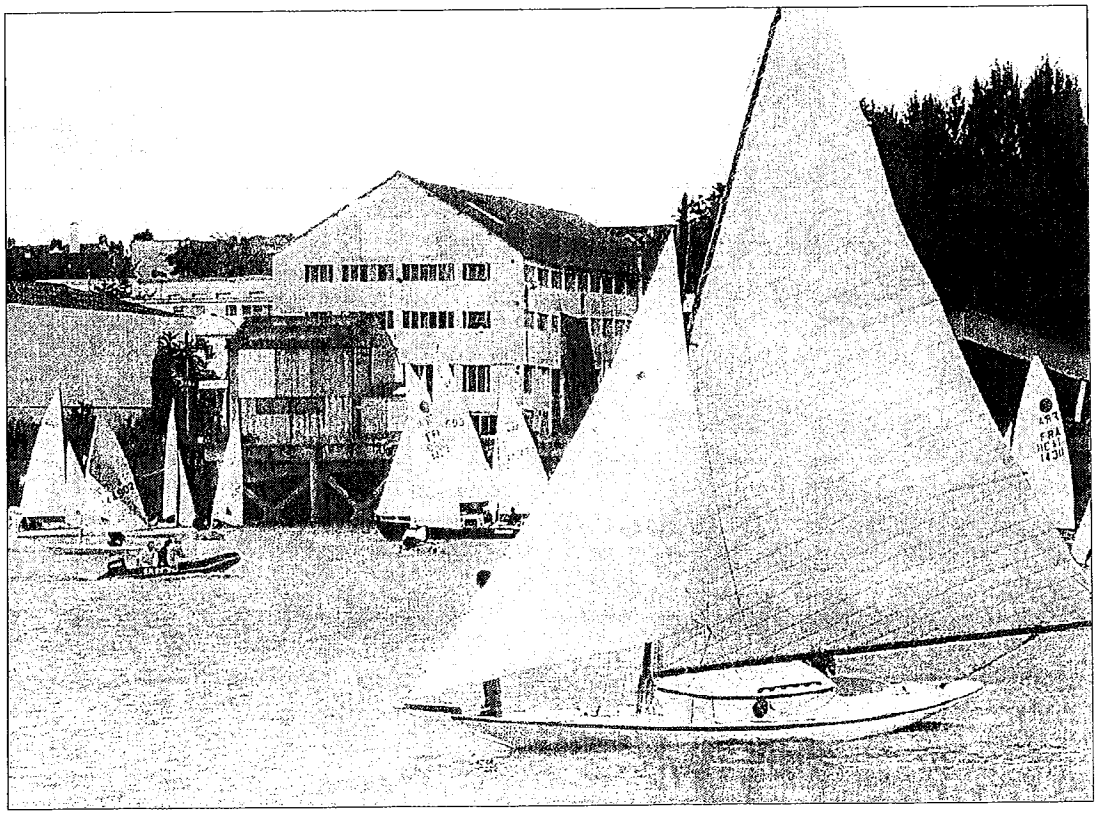
Mais tel le lièvre et la tortue, fidèle au célèbre proverbe de la claire fontaine, il s'en alla se promener et revint derrière les autres ; loin derrière ; perdu à jamais.

Alors que nous avions passé la ligne depuis longtemps, déjà en train de déguster un casse-croûte maison, une bière dans la main opposée au casse-croûte, nous avons assisté à un combat haut en couleurs et en commentaires.

Le vent ne répondait plus, le courant montrait ses dents affûtées et pointues ; les concurrents abandonnaient, abandonnés, dérivant lamentablement vers le port de commerce ; la risée Yamaha de la sécu « SOS Dépannage » du comité de course les récupérait les un à la suite des autres. Bref, en un mot, c'était la débandade, le retour de la bérézina napoléonienne.

Sont-ils tous morts ? Non ! Deux rescapés : un laser et…le 14311 ! Youpi ! …Sortant de la brume nantaise, tel un cheval écumant sa haine, il se jeta dans la bataille. Non, face à un bateau plastique Tupperware, la comète n'abandonnera pas, question d'honneur…

Mètre après mètre, comme une souris savourant un plat de fromages suisses « au lait de la vache mauve », il grignota son retard sur la boite en plastique. Ce duel s'annonçait passionnant. Pierrot : « il ne le passera pas !



Jeff - mais si, je te parie 100 sacs qu'il le grille.
Pierrot – pari tenu. »

14311 essaya une fois, face au courant au milieu du chenal, profitant d'une risée folâtre… perdu. Il grimpa au dessus de la ligne, tel un kayak, fit un back, prit le courant, se laissant dériver en essayant vainement de contrôler sa trajectoire… reperdu. Il essaya encore, encore et toujours… sans succès. Jeff était en train de perdre son pari.

Et 14311, dans un dernier sursaut, terrassé par une Loire trop cruelle et forte, face à un esquif blanc emportepiecé aussi têtu qu'une bigoudène de souche béarnaise (ou le contraire, je ne sais plus), déposa les armes. Anéanti, la mort dans l'âme, il fit appel à SOS Dépannage. Mais que ce fut beau…
« Eh ! Jeff, t'as pas 100 balles ? »

Patrick Joubert
14279.

Trentemoult, septembre 2000 :
29 dériveurs, 3 manches
1/ FRA 14279 Avignon/Joubert
2/ laser
3/ FRA 14703 Goguey/Septier
17/ FRA 14311 Olivier/Cercleron

Compte rendu de l'assemblée générale

24 Juillet 2000 à 9h30 à Fécamp.

Ordre du jour :
1. Rapport moral d'activité
2. Rapport financier et fixation du montant de la cotisation 2001
3. Election de membres du bureau
4. Lieu du National 2001 et 2002
5. Calendrier sportif
6. Attribution du Fireball de l'association n°14703
7. Rapport des membres du bureau
8. Questions diverses

1. Rapport moral d'activité

L'activité du premier semestre

Année	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Propriétaires	91	94	83	99	91	109	94
Equipiers	27	21	31	33	31	44	36
Total	118	115	114	132	122	153	130

2000 est stagnante, c'est probablement une pause après une période de navigation intensive pendant l'année du mondial 1999, une reprise est prévue pour l'automne.

La relance de l'activité passe par une meilleure communication avant les régates, notamment par des courriers de rappel des régates importantes.

La structure de notre calendrier est à revoir, pour éviter les doublons et faire ressortir les régates phares.

La ligue aquitaine progresse grâce à un délégué de ligue dynamique et au prêt du bateau de l'association à un équipage d'ARCACHON.
On observe une stabilité dans les ligues Ile de France, Centre et Pays de Loire.
Des entraînements d'hivers ont été programmés avec succès en Aquitaine et à Saint Quentin en Yvelines grâce à Pierre MARGUERAT et Ludovic ALLEAUME.
En conclusion, l'activité stage donne du dynamisme à notre association et devrait à terme faire progresser l'activité régate.

2. Rapport financier et fixation du montant de la cotisation 2001 :

En l'absence de Robert MARTY (excusé), notre secrétaire Jean MARTIN présente le rapport financier.
Le mondial 1999 a généré un surcoût de frais de gestion de l'ordre de 3000F en 1999.
L'entraînement et le suivi course du mondial 1999 ont été financés par la subvention de la FFV de 10000F.
L'investissement de 25000FF dans le FIREBALL de l'association a été financé à hauteur de 11000F par une participation de 11000FF de FIREBALL INTERNATIONAL.
Nombre de cotisants :

Le nombre de cotisants 2000 est inférieur à 1999, mais supérieur à 1998. La tendance long terme est à la hausse.
Il est proposé de maintenir les cotisations équipier 100F et propriétaire 270F à leur niveau actuel.
Les comptes de l'association ont été publiés dans le bulletin n°98 de mars 2000.

L'assemblée approuve à la majorité le rapport moral et le rapport financier.

3. Election de membres du bureau :

Mandats venant à expiration :

- Trésorier : Robert MARTY
- Site Internet et matériel d'occasion : Frédéric LE BAS
- Jauge : Pierre PERDON

Nouveau mandat :

- Relations presse (Voile Magazine) : Etienne PERDON

L'assemblée approuve à l'unanimité, sous les applaudissements, le renouvellement des mandats et le nouveau mandat.

4. Lieu du National 2001 et 2002 :

Il est proposé à l'assemblée ISTRES en 2001 et TARON en 2002.

Le club d'ISTRES est déjà très avancé dans son projet et a proposé un programme précis dès décembre 1999. La motivation d'Alain SOTTEAU et du club paraît très forte pour l'organisation du national 2001.
Le club de TARON n'a pas encore officialisé sa candidature auprès de l'association.

Après discussion, l'assemblée approuve, à la majorité, le choix de ISTRES en août 2001 et TARON en 2002.

5. Calendrier sportif :

Les thèmes suivants sont discutés :

- Ski voile à Antibes :
  Compte tenu de la faible participation 2000, le club d'Antibes souhaite une pré-inscription. Si le nombre de bateaux n'est pas suffisant en 2001, la régate ne sera pas reconduite en 2002.

Faut-il maintenir cette régate internationale ? Une discussion s'engage. Les Suisses ont confirmé qu'ils souhaitent continuer. Il serait souhaitable que les 25 Fireball du sud-est de la France participent à cette régate.

L'assemblée vote le maintien de la régate d'Antibes.

- Durée du National :

Après discussion, l'assemblée confirme la durée du National sur 5 jours.

- Promotion et publicité des régates :

Une discussion s'engage sur la meilleure façon de promouvoir les régates : fiche d'information régate avec adresses utiles, courrier d'annonce, courrier électronique, site Internet, forum, listes de diffusion etc....

- Régate de Pâques :

Pierre MARGUERAT propose CAZAUX.

- Commission calendrier :
  Sur proposition d'Etienne PERDON, il est décidé de tenir, à chaque National, une réunion de travail avec les délégués de ligue pour fixer les grandes lignes du calendrier sportif. La

première réunion est prévue le lendemain de l'assemblée.

6. Attribution du Fireball de l'association n°14703 :

L'équipage Mathieu BASTIN - Christophe HUTTIN ayant bénéficié du bateau de l'association dresse un bilan très positif de cette année de régate et d'entraînement.
Un jury de Fireballistes a été constitué à Fécamp pour l'attribution du bateau pour l'année 2000/2001. Le jury a examiné 5 dossiers de candidature et a retenu l'équipage Gaël GOGUET – Michael SEPTIER.
Etienne PERDON prend la responsabilité de la gestion de ce dossier.

7. Rapport des membres du bureau présents:

- Jauge : Pierre PERDON
  Il est envisagé de jauger le poids du bateau complet prêt à naviguer.

- Résultats de régate : Maurice COQUEREL
  Maurice COQUEREL demande aux coureurs de lui adresser les résultats de régates. A ce jour, il n'a pas reçu beaucoup de résultats.

- Internet : Frédéric LE BAS
  Il y a une bonne fréquentation du site Internet IFF. Pour que notre site soit intéressant, il faut qu'il y ait de la nouveauté en permanence.

- Bulletin : Alexandre AVIGNON
  Alex AVIGNON demande aux coureurs d'envoyer des articles et des photos pour le bulletin.

- Bourse des équipiers : Alain DAGUET
  Deux méthodes pour trouver un équipier : téléphoner à Alain DAGUET ou consulter notre site internet.

- Vidéo : Philippe GAULT
  Il faut un bon site pour faire une vidéo. A ce jour, aucun projet n'est en préparation, mais nous disposons de la très belle vidéo de PIRIAC.
  E.ROBERT espère recevoir la vidéo du mondial qui a été promise par le club de Brest.

- Presse : Etienne PERDON
  Pour communiquer dans la presse, il nous faut des événements.

- Salon Nautique : Patrick BRETAGNE
  Patrick BRETAGNE fait le compte rendu du salon nautique 1999.

8. Questions diverses :

Le cahier technique FIREBALL est en cours de finition. Il est promis pour bientôt.

Eric ROBERT remercie les participants à l'assemblée, ainsi que tous les bénévoles qui œuvrent pour l'association. La séance est levée à 11 heures 30.

VILLERS sur Mer

1 et 2 juillet 2000
Championnat de ligue
Trophée des vieilles coques

Beau temps, mer belle à très peu agitée pour ce premier trophée des vieilles coques à Villers sur Mer. Sur les quatorze bateaux présents, seuls deux étaient considérés comme anciens. L'équipage HARDY, père et fils, a ainsi remporté le trophée ENDEAVOUR offert par VOILES & VOILIERS. Cette manifestation nous a permis de découvrir le FIREBALL 498 de 1964, qui navigue toujours, son

propriétaire le céderait pour une modique somme.
Coté repas, les crêpes prévues au programme ont été remplacées en dernière minute par des pizzas.

Un coup de chapeau au club qui s'est équipé en VHF pour assurer une bonne organisation et au président du comité de course Roland DE TOURREIL qui a su nous faire courir de belles manches.

Avec 14 FIREBALL pour une régate de Championnat de ligue, notre série démontre son dynamisme en Basse Normandie. En 2001, cette régate aura lieu les 7 et 8 juillet, les FIREBALL sont attendus encore plus nombreux.

Eric Robert.

MUIDERZAND

1er au 4 juin 2000

NATIONAL HOLLANDE

Ce national HOLLANDE a été classé « Grand National » par FIREBALL INTERNATIONAL, il a donc attiré des équipages étrangers de République tchèque, Suisse, Belgique, Allemagne, Royaume uni, France, mais cela ne fait que 17 bateaux du fait de la faible participation hollandaise. Il n'y avait pas la quantité, par contre le niveau était très élevé.

Ceux qui n'y étaient pas ont manqué une superbe régate, pendant quatre jours avec toutes les conditions de vent, du petit temps à la forte brise.

Le plan d'eau est magnifique, sans danger, c'est un lac dont on n'aperçoit pas les rives opposées. Le camping est dans la nature, tout proche de la marina.

J'étais équipé par Etienne PORTELANCE, canadien, qui a émigré pour courir sur le Championnat français. Nous perdons nos meilleurs joueurs de football, mais heureusement nous gagnons des fireballistes étrangers.

La première manche fut très moyenne, nous avons eu du mal à entrer dans le jeu après une nuit dans la voiture à chercher un hôtel Formule 1 à Anvers, sans en connaître l'adresse. Il n'y a pas que les Français qui s'inventent des plans foireux, les Canadiens savent aussi faire. Après une demi-heure de recherche d'un emplacement pour planter la tente, sous la pluie, dans la nuit noire, j'ai appris que l'on peut très bien dormir dans le coffre d'une LAGUNA entre les spis et la boite à outils.

Barreur	Equipier	N° voile	Points	Place
MORISSON	TURNER	14685	24	1
WADE	GARDENER	14684	37	2
HOREY	YORK	14620	40	3
MUSIL	WINKLER	14712	46	4
LIECHTI	MOSER	14726	46	5
KOPS	HUISKAMP	14673	66	6
STREEP	PETERS	14661	77	7
WENTHOLT	NEUMAN	14609	80	8
ROBERT	*PORTELANCE*	*14677*	*84*	*9*
VENHODA	ZAUGG	14718	91	10
WIDMER	ZUEST	14602	95	11
HUBER	MAUCHLE	14724	104	12
LEDENER	SCHAEFER	14658	119	13
LASURE	DIERICKX	14130	120	14
RENNECKE	RENNECKE	14472	130	15
HARPER	HARPER	14501	144	16
SUTER	SCHLUCHTER	14583	145	17

Pour la deuxième manche, les embruns nous ont réveillés, le vent est monté, nous avons pu démontrer notre puissance avec nos 180 kg tout mouillés et nous faisons le premier triangle en tête devant MORISSON, WADE, HOREY et autres champions. Malheureusement, ils nous ont attaqués à plusieurs dans le deuxième bord de près et nous nous sommes mélangé les crayons dans notre marquage. 5ème au finish.

Sur les 11 manches courues, nous avons une moitié bonne avec des places entre 4ème et 8ème et une autre moitié médiocre avec des places entre 11ème et 15ème.

Quel que soit le résultat, il est toujours intéressant de se confronter au niveau international, on peut ainsi observer que les meilleurs ont une grande maîtrise du planning dans la brise. Au-dessus de force 4, qui ne plane pas recule.

Cette régate a été agrémentée par une barbecue party et une soirée dans un pub typiquement hollandais choisi par Mike HUISKAMP et Karen KOPS.

Souhaitons que d'autres français viennent découvrir cette régate et rendre visite à nos amis hollandais qui sont fidèles à notre National français.

Eric Robert.

'Pas mort le bon sens'.

Passé ce dernier salon, j'ai lu dans la revue des Vauriens un éditorial dont j'approuve pleinement les propos ; jugez plutôt cet extrait que je complète :

« ...Le prix des bateaux inspire la réflexion, justifié ou exorbitant de toute façon, il y a de quoi être rêveur. Même le LASER, le concept le plus novateur et le plus intelligent de ces dernières années n'échappe pas à cette dérive, ses prix s'envolent au-delà de toute logique. Un dériveur à 115 000 F, est-ce vendable, même de haut niveau pour deux.

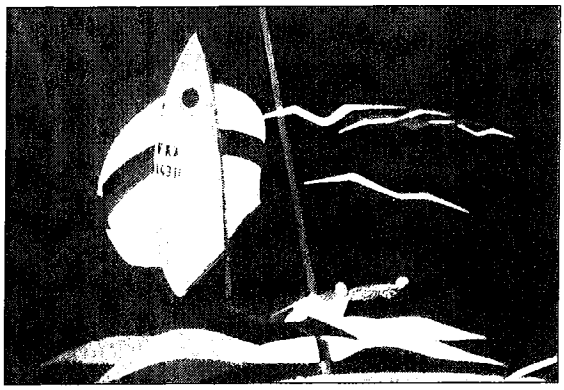
Tous les constructeurs présentaient des nouveautés, attrayantes, aux voilures coloriées. A quoi peut bien servir une telle prolifération, est-ce l'intérêt des constructeurs de faire des sous-séries, limitées en nombre des traditionnelles classes Europe, 420, 470, Caravelle, etc. ? Existe-t-il un consommateur capable de suivre ces modes temporaires plutôt que de s'accrocher à des groupes actifs, ayant une tradition et un mode de vie stable ? Si tel était le cas, la vie des classes serait finie !!! »

Ce n'est pas nouveau ; au temps du salon au CNIT, il était possible de faire une filiation des dériveurs en double de 5 en 5 cm de 3.90 m à 5m.

Nous sommes toujours là, que le bon sens règne encore, soyons serein en montrant notre supériorité en matière de cohésion, de relations, de programmes de régates, et de prix. Dans le numéro 98 de mars 2000, Alain Daguet lance la conception d'un bateau élégant et inusable : fond de coque en résine et pont bois, l'alliance de l'ancien et du moderne. C'est notre atout, ne le négligeons pas.

Mais il faudrait savoir le faire connaître à l'extérieur. Comment ? Toute la difficulté est là, nous avons peu de moyens de communication à bas prix.

Jean Martin.



Salon nautique 2000

Le salon nautique 2000 aura lieu Porte de Versailles du 1er au 11 Décembre.
L'association FIREBALL exposera sur le stand des associations de classes dans le Hall n°1, emplacement F72, à proximité des exposants "Voile légère".
Séries présentes sur l'emplacement: Optimist, Equipe, Europe, Laser, 420, 470, Fireball, 505, Snipe, Finn.
Nuit nautique: vendredi 1er décembre à partir de 20 H (sur invitation).
Ouverture au public : du samedi 2 au lundi 11 Décembre inclus de 10 H à 19H.
Fermeture : lundi 11 à 17 H.
Nocturne : 8 décembre jusqu'à 23 H.
Les membres de l'association qui souhaitent participer à l'animation du stand sont invités à contacter Patrick BRETAGNE, qui assurera la coordination.
Un dossier d'information sur le National 2001 à ISTRES, sera disponible sur le stand. Une vidéo du National 1985 à ISTRES sera projetée.
Bienvenue sur notre stand FIREBALL.

Eric ROBERT.

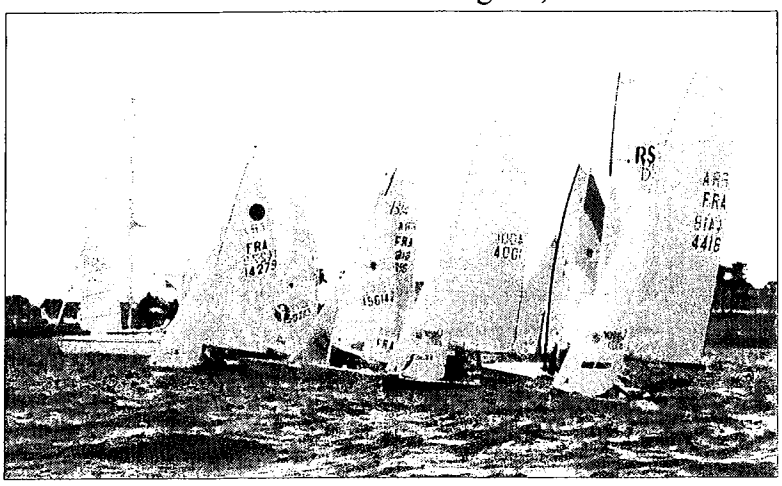
Pâques à Lorient

Plutôt que d'aller souffrir avec les copains à l'ENV, on a préféré aller faire un peu de pub pour la série à l'occasion de l'Open du Pays de Lorient. Et ben ce fut une régate très sympa, malgré une absence le samedi pour cause de boulot, et un temps de chien le lundi qui mettait fin à cette épreuve.

Pour résumer donc, on n'a navigué que le dimanche, avec un parcours côtier (qui compte dans le classement) et un parcours classique. La participation était assez honorable avec une meute de Laser 4000 et un déplacement de Ponants from Paris. La seule présence du Fireball a néanmoins été remarquée : outre les concurrents qui ont bien vu que leurs Tupperwares new machin avec turbo spi & co n'avançaient pas plus vite (on gagne la 2ème manche et on a mené le raid avant de perdre le safran (!) pas loin de l'arrivée, avec la 3ème place en réel, 8ème en compensé, ouf !), nombreux étaient les badaux extasiés devant les formes, la modernité et les vernis de la cagette, et certains songeaient à se remettre au dériveur, et pourquoi pas avec un Fireball.

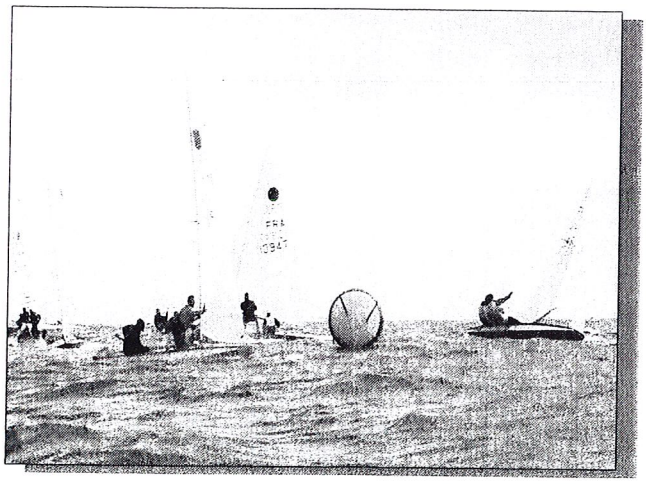
En bref, la promotion de la série passe aussi certainement pas notre participation à ce genre de régates (Promos, D5, manifestations nautiques diverses, etc.), l'autre exemple positif de l'année étant les 110è régates de Trentemoult (Nantes), où 3 Fireball ont fait le spectacle (cf. article dans ce bulletin).

A.Avignon, FRA 14279.



Régate de l'étang du puits
interligue D5
13 bateaux classés

	bateau	barreur	équipier
1	13947	ALLEAUME Ludovic	PERDON Etienne
2	14500	LANGE BERTEAUX Didier	THOBY Joseph
3	14692	DAGUET Alain	BRUN Philippe
4	14699	BIHOREAU Philippe	CASSET Guillaume
5	14693	PERDON Pierre	MARCHAND Alain
6	14702	FOUASSIER Bruno	FOUASSIER Dominique
7	14677	ROBERT Eric	PORTELANCE Etienne
8	1	GAULT Phiippe	CHOLAT Thibaud
9	14125	BORSENBERGER Jean	BORSENBERGER
10	14632	COQUEREL Maurice	RECAMIER Etienne
11	14267	RAMEZI Patrice	HERAULT Charles
12	14296	LEFEVRE Hervé	CHOVOY Eric
13	8269	SCHAEFLER Patrice	BEAULANDE Yves



Sarzeau
Interligue 3 et 4 juin
8 bateaux

place	bateau	barreur	équipier
1	13947	ALLEAUME Ludovic	PERDON Etienne
2	14692	DAGUET Alain	BRUN Philippe
3	14699	BIHOREAU Philippe	ORY Jean Claude
4	14311	OLIVIER Patrick	CERCLERON Serge
5	14703	HUTIN Christophe	BASTIN Mathieu
6	14400	DELIGNY Laurent	LORY David
7	14632	COQUEREL Maurice	RECAMIER Etienne
8	10111	GOGUEY Gaël	MINOCHE Arnaud

La Baule
interligue
29,30 avril et 1er mai
15 bateaux

PLACE	BARREUR	EQUIPIER	POINTS
1	CADRE Alain	KERBIGUET Jocelyn	7
2	ALLEAUME Ludovic	PERDON Etienne	10
3	LANGEBERTEAUX Didier	THOBY Joseph	12
4	DAGUET Alain	BRUN Philippe	18
5	ROBERT Eric	LE BOAC Cedric	23
6	OLIVIER Patrice	CERCLERON Serge	28
7	LANGEBERTEAUX Anne	LANGEBERTAUX Eric	38
8	COQUEREL Maurice	BOTREL Alain	40
9	COLLIN Ludovic	LAUTRIDOU Yves	41
10	MARGUERAT Gilles	MARGUERAT Pierre	41
11	BOUTAREL Frederic	PRUVOT Damien	48
12	HUTIN Christophe	BASTIN Mathieu	50
13	GOGUEY Gael	SEPTIER Michel	57
14	BRETAGNE Frederic	MORVAN Mathieu	65
15	ROI Thierry	BEURTERET Sylvain	68

Ligue Ile de France

ligue D5
14 mai 2000
15 bateaux, 10 fireball

classement	barreur	équipier	club
2	Tréguier Jean Louis	Waubant Christophe	ASPTT ORLEANS
3	Alleaume Ludovic	Perdon Etienne	ASPTT ORLEANS
4	Daguet Alain	Brun Philippe	CVVEP Saclay
5	Langebertaux Didier	Gault Philippe	Dauphins wind jocon
6	Fouassier Bruno	Fouassier Dominique	CV ST Aubin
7	Junca Dominique	Venon Hughes	SN Bais ST MALO
8	Ramezi Patrice	Bequignon Bruno	BOURGES VOILE
9	Marchand Alain	Perdon Pierre	CV CAZAUX LAC
10	Coquerel Maurice	Récamier Etienne	CN ESTUAIRE
11			
12	Andreys Yves	Rizet Jean	CV ST QUENTIN

ligue
3/10/2000
13 bateaux

	bateau	barreur	équipier
1	13947	ALLEAUME Ludovic	PERDON Etienne
2	14702	FOUASSIER Bruno	FOUASSIER Dominique
3	14677	ROBERT Eric	PORTELANCE Etienne
4	14289	BELLOCHE Eric	BIGEOT Véronique
5	1463	PANISSET Didier	LEBRUN Yannick
6	14631	BRETAGNE Patrick	RIABREAU Gabriel
7	12445	RECAMIER Etienne	BERTHOU Tanguy
8	14632	COQUEREL Maurice	RICHARD Bastien
9	14059	THOMAS Jérome	GRISON Florent
10	12252	ANDREYS Yves	RIZET Jean
11	14341	TAVEIRA Victor	MAINI Jean Marie
12	13037	MARLOT Jacques	GOURDAUT Didier
13	14286	LEFEVRE Hervé	MULET Patrick

Fireball Duvoisin

« 1er Mondial 1999, 4ème Mondial 2000 »

- de la coque nue au Fireball complet, prêt à régater
- diverses options de fabrication et d'accastillage
- fabrication soignée et mainte fois éprouvée
- tarif visible sur notre site web ou sur simple demande
- catalogue « spécial dériveurs »; tout pour votre Fireball

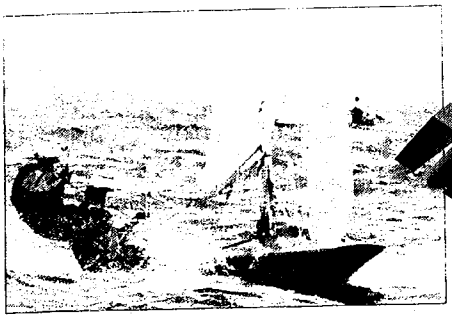
DUVOISIN NAUTIQUE

Duvoisin nautique
Christophe et Antony Duvoisin
CH-2013 Colombier, Battieux 3
tél. ++41 32 841 10 66,fax++41 32 841 42 08
email : info@duvoisinnautique.ch
www.duvoisinnautique.ch

Championnat interligue de Fireball et de 505

Quarante dériveurs dans la course

Le CNBPP organise ce week-end et jusqu'au 1er mai son traditionnel championnat Interligue de Fireball et de 505 en baie de La Baule. Une quarantaine de dériveurs y participeront sous les yeux des spectateurs.



Les Fireball, très spectaculaires en action.

Samedi à 14 h 30 en baie de La Baule, le premier signal d'avertissement donnera le départ des deux premières manches du championnat Inter ligue de Fireball et de 505, organisé depuis 40 ans par le CNBPP.

Les épreuves se dérouleront pendant trois jours. Dimanche, le départ des trois manches à suivre se fera à 11 h. Les deux manches de lundi seront courues à partir de 11 h, et la remise des prix est prévue à 15 h 30 au local du CNBPP au Pouliguen. Depuis la plage, le public pourra suivre l'évolution des 40 dériveurs inscrits au championnat. Ceux-ci sont regroupés en deux catégories : les Fireball et les 505, toujours aussi performants malgré leur grand âge.

Les Fireball ont été conçus en 1962 par l'architecte naval Peter Milne pour permettre la construction amateur en contreplaqué. Longs et étroits, ces dériveurs de série internationale très esthétiques peuvent accueillir deux équipiers à leur bord. Quant aux 505, créés en 1954 par John Westell, ils s'avèrent très rapides et planent facilement. Très toilés, ils sont pointus et ne peuvent donner le meilleur d'eux-mêmes qu'avec des équipages avertis. Au largue, lorsque la coque déjauge, ils sont capables d'atteindre les 20 nœuds et procurent de fortes sensations.

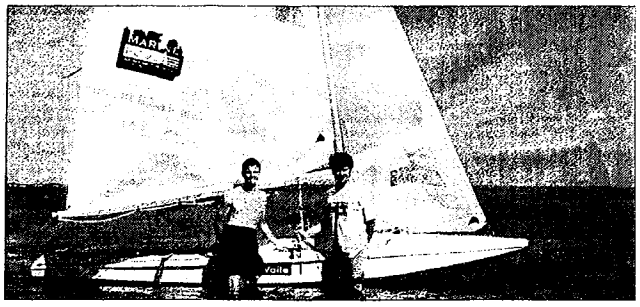
28 SEPT. 2000

PAIMBOEUF

Club nautique de Paimboeuf

Vent en poupe pour les fireballistes

Tout "baigne" pour le Club nautique de l'Estuaire. Les eaux de Loire ont guidé, cet été, les premiers pas nautiques de nombreux nouveaux adhérents, sous les conseils techniques et avisés du moniteur Yann Goguey, embauché par le club pour assurer le fonctionnement de la base. Toujours sous le signe de la réussite, le club, grâce aux bonnes performances des locaux dans les régates, se voit prêter pour une année un superbe Fireball de compétition par l'association Fireball-France basée à Saint Lunaire. Pour promouvoir la série en lançant un équipage débutant dans la compétition nationale et internationnale, cette association fournit aux clubs qui en font la demande, un dériveur entièrement équipé. En contrepartie, l'équipage sélectionné s'engage dans un programme de régates définies sur l'année, avec la cerise sur le gâteau, la participation au championnat de France de Fireball.



Gaël Goguey et Mickaël Septier ont une année pour apprendre à régler au plus fin le Fireball, véritable bête de course

Istres accueillera donc, en août 2001, la paire paimblotine composée de Gaël Goguey et Mickaël Septier. Ce même dériveur a couru l'année passée sous les commandes d'un équipage arcachonnais et est détenteur du titre mondial 98. Le fireball gréé mesure 4,98 m et pèse moins de 100 kg. En grande partie composé de kevlar, le dériveur avoisine les 70 000F.

Une belle bête de course que Gaël et Mickaël s'évertueront à maîtriser au cours des différentes régates, à commencer par la prochaine qui se déroulera sur l'étang de Maubuisson dans les Landes, à la Toussaint. Pour sa première sortie, l'équipage a fini 14e au Val Saint-André le week-end du 16 septembre.

Au championnat de France qui s'est déroulé à Fécamp, quatre équipages paimblotins étaient engagés. Le tandem Olivier-Nouel se classe en deuxième position, s'assurant le titre de vice-champion de France en catégorie Fireball.

En 2002, la Cormorane et le CNP auront à charge l'organisation du championnat de France de Fireball qui se déroulera sur le plan d'eau de Tharon-Plage.

En attendant, les fireballistes paimblotins devront confirmer leurs belles prestations

Une trentaine de concurrents à la compétition interligue du CNBPP

Les « vieux » dériveurs toujours fringants

Des désistements de dernière minute ont réduit la participation au rituel championnat interligue de Fireball et de 505 du Cercle nautique de La Baule-Le Pouliguen (CNBPP) ce week-end. La compétition a toutefois tenu ses promesses grâce à la qualité des concurrents, des voiliers toujours fringants et d'une météo favorable.

M. Buffet, toujours concurrent à 78 ans.

Les vainqueurs à l'heure des récompenses.

Tous les ans, au 1er mai et depuis plus de 40 ans, le CNBPP organise l'interligue de 505 et de Fireball, ces dériveurs du passé toujours présents et performants. Cette année, sur la quarantaine de voiliers attendus, seuls 29 se sont présentés sur la ligne de départ.

Bruno Terrien, le directeur du CNBPP, admettait : « **29 concurrents, c'est peu mais il y a eu des désistements par crainte de bateaux peints en noir** » (référence faite à la marée noire). « **Cependant, le programme compétition prévu s'est réalisé dans de très bonnes conditions et à la satisfaction générale** ».

Le premier départ était donné samedi après-midi. Les épreuves se poursuivirent le dimanche avec trois manches et le lundi avec deux autres épreuves. Du rivage, le public nombreux en ce week-end ensoleillé et chaud put apercevoir les deux dériveurs se livrer une rude bataille. Le Fireball né de l'imagination d'un architecte d'aviation en 1962, avec sa coque longue et étroite, son greement original avec ses 10 m² de grand voile, 3 m² de foc et 13 m² de spinnaker réclame de la virtuosité de la part de ses équipages.

Encore plus âgé, puisque né en 1954, le 505 conserve son lot d'amoureux. Dériveur d'avant-garde à sa naissance, il n'a rien perdu de ses qualités. Il a révélé certains grands noms de la voile comme Marcel Buffet, Nicolas Loday et les frères Pajot.

78 ans et une quatrième place

Lundi, à 15 h 30, avait lieu dans les locaux du CNBPP le sprint final avec la lecture du palmarès et la remise des récompenses.

En série Fireball, avec 15 participants, c'est un équipage breton, Alain Cadre de Brehec et Jocelyn Kerbiguet de Perros-Guirec, qui l'emporte. En 505, 14 concurrents, la victoire revient à Philippe Lucienne et Bruno Bonnet de Saint-Ouen. Dans cette série, le CNBPP n'avait qu'un représentant Nicolas Augier un familier du 420 qui remplaça au pied levé le coéquipier de Pascal Aubin de Penestin.

À signaler qu'en 505, Marcel Buffet, à 78 ans, termine 4e avec Ludovic Roblin. Depuis 1958, il n'a pas manqué ce rendez-vous annuel avec son dériveur bien-aimé : « **Le Cercle nautique est le club qui lancé le 505. Le président d'alors, le Docteur Sourdille, en a favorisé l'éclosion par l'organisation et la concentration en régates.** »

La coupe du mémorial Sourdille est d'ailleurs chaque année remise en jeu. La première fut gagnée par Paul Elvström, quatre fois champion olympique et élu cette année le meilleur sportif voile du siècle. Marcel Buffet, quant à lui, l'a gagné deux fois, en 1960 et en 1977. « **Je ne manquerais pour rien au monde ce rendez-vous baulois** », a-t-il ajouté, bien décidé à faire à nouveau l'an prochain les quatre cents coups sur son 505

Le National 2000 à Fécamp

Le National 2000 s'est déroulé Fécamp du 22 au 28 juillet 2000.

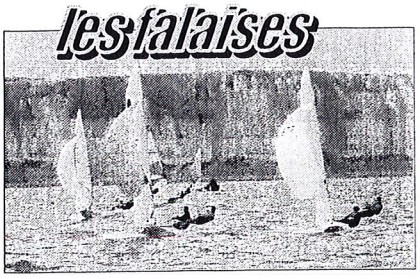
La météo, peu sympathique au début (pluie, vent force 5 à 7, grosse mer), nous a finalement permis de naviguer quatre jours, avec du vent et du soleil. Pour la première fois sur un national Fireball, les manches étaient assez courtes et nombreuses, avec arrivée près de la bouée sous le vent, ce qui permet de relancer rapidement la manche à suivre.

Au classement général, les Hollandais Kops/Huiskamp s'imposent devant Alleaume/Perdon, qui conservent leur titre gagné à Cazaux l'an dernier. Belle performance de l'équipage Olivier/Nouel formé pour l'occasion, qui gagne 3 manches.

Merci au Club et à Laurent Deligny, pour l'accueil et l'organisation.

Classement général définitif après 10 manches (moins les 2+ mauvaises)

1 **NED 14737** KAREN KOPS/HUISKAMP MIKE
Hollande
2 **13947** ALLEAUME LUDOVIC/PERDON ETIENNE
ASPTT ORLEANS
3 **14372** OLIVIER PATRICE/NOUEL JEAN-FRANC
C N ESTUAIRE
4 **14671** CORDELLE FREDERIC/GAULT PHILIPPE
S R BREST
5 **14367** JUNCA VINCENT/JUNCA DOMINIQUE
C N CANCALE
6 **14677** ROBERT ERIC/LE BLOAS CEDRIC
C N VILLERS S/M
7 **BEL 14661** STREEP STEFAN/PEETERES JAN
Belgique
8 **14699** JUIN FRANCK/BIHOREAU PHILIPPE
C N ANTIBES
9 **14347** LANGEBERTEAUX ANNE & ERIC
C V BREHEC
10 **NED 14609** WENTHOLT THEO/NEWMAN CHRISTIAN
Hollande
11 **14692** DAGUET ALAIN/BRUN PHILIPPE
C V V E P SACLAY
12 **14279** AVIGNON ALEXANDRE/JOUBERT PATRICK
C N ESTUAIRE
13 **14502** LE BAS FREDERIC/FERNANDEZ JULIEN
Y C GRENOBLE CHARA
14 **14679** COLLIN LUDOVIC/LAUTRIDOU YVES
S R BREST
15 **BEL 14130** LASURE KOENRAAD/VAN EERDENBRUG
Belgique
16 **14703** HUTIN CHRISTOPHE/BASTIN MATHIEU
C V ARCACHON
17 **BEL 13996** WIM DECA/WOUTERS LENAERTS
Belgique
18 **14702** FOUASSIER BRUNO & DOMINIQUE
C ST AUBIN
19 **14693** DELAGREE EMMANUEL/PERDON PIERRE
S N TRINITE S/MER
20 **14035** THOMAS REGINE/BOTREL ALAIN
S R PERROS GUIREC
21 **14400** DELIGNY LAURENT/MENENDEZ MICHA
S R FECAMP
22 **1062** MARCHAND ALAIN/MARGUERAT GILLES
C V CAZAUX LAC
23 **14180** HOMBERT CHRISTOPHE/VERNET ANDRE
U S CHAMBPAY
24 **14554** TIGOULET MICHEL/JACQUIN MICHEL
C V MONTLUCON
25 **13179** BOUSQUET JEAN FRANCOIS/ALADENI
U S RIVERAINE
26 **12445** RECAMIER ETIENNE/LANTERNIER DA
C N V L 44
27 **GBR 14366** HANCOCK MARIE/HANCOCK TIM
Grande Bretagne
28 **12441** BORSENBERGER JEAN/BORSENBERGER
C V V E P SACLAY
29 **14334** CULERON SYLVAIN/BOUCHARD CLEME
E V BARNEVILLE
30 **13860** DEVAUX MATTHIEU/DEVAUX CLAIRE
S R FECAMP
31 **14632** COQUEREL MAURICE/FRILOUX CYRIL
C N ESTUAIRE
32 **12251** TRUCHOT GILLES/CARITES AULNE
C N MIELAN
33 **11479** PANISSET DIDIER/LEBRUN YANNICK
A S ARRIGHI
34 **14523** BRETAGNE PATRICK/MORVAN MATHIE
B N OUEST
35 **14619** LE CHALONY YOANN/LE CHALONY MA
C V ST QUENTIN
36 **12252** ANDREYS YVES/RIZET JEAN
C V ST QUENTIN
37 **12593** DUBUC PHILIPPE/VIGE FREDERIC
S R PECAMP
38 **14286** LEFEVRE HERVE/MULET PATRICK
A S ARRIGHI
39 **10111** GOGUEY GAEL/MINOCHE ARNAUD
C N ESTUAIRE
40 **294** BELLANGER F/SENECAL F
S R FECAMP
41 **13037** MARLOT JACQUES/GOURDAUT DIDIER
C V DE MEAUX
42 **11021** RICHARD ROGER/RICHARD YVAN
S C CHOISY LE ROI
43 **13047** CAUMONT DELPHINE/LORY DAVID
S R FECAMP
44 **BEL 12374** VERMEIREN PIET/DE BAETS DAVY
Belgique
45 **14043** DESCHAMPS FREDERIC/LECHENE BEN
S R FECAMP

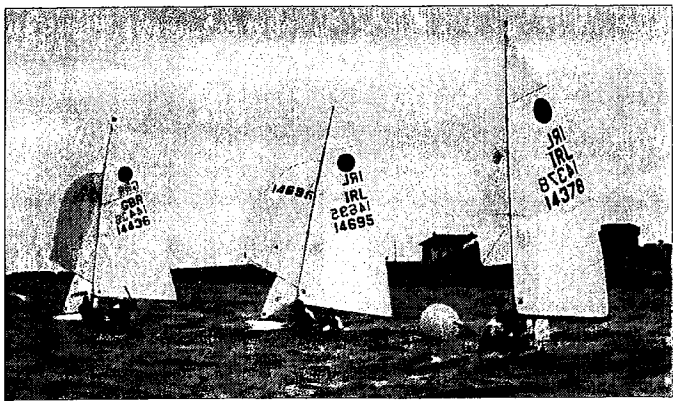


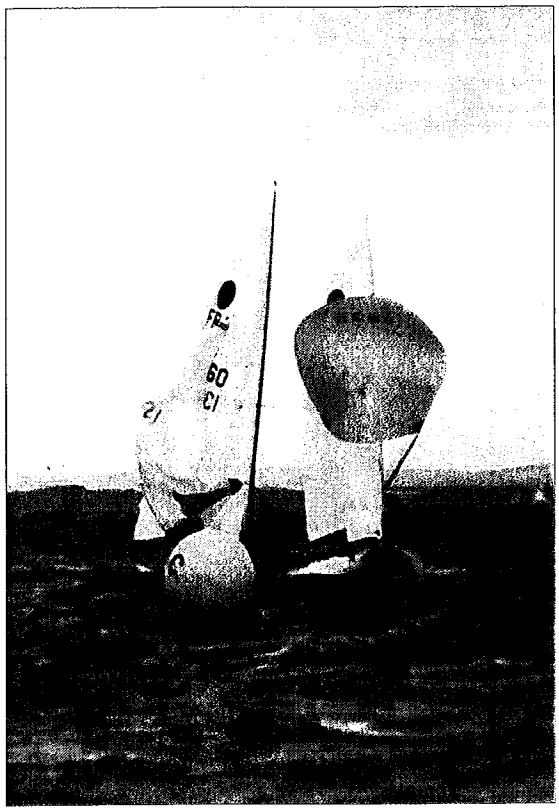
les vainqueurs

les champions de France

Chpt d'EUROPE 2000
Irlande

Nat	Helm Name	Crew Name	Sail No.	Place	Points
Eng	Steve Morrison	Richard Wagstaff	14685	1	3
Eng	Dave Wade	Ian Morgan	14684	2	25
UK	Vince Horey	Jon Mildred	14620	3	42.5
Eng	Kieth Escrit	Andrew Davies	14635	4	55
Eng	Andy Smith	Jon Ward	14645	5	64.1
Belg	Stefan Streep	Peeters Jan	14661	6	75.7
Eng	Penny Gibbs	Ian Gibbs	14705	7	91.7
Shet	Brydon Leask	Ewan Sterling	14395	8	97
Scot	Donald J Smith	Mgt Ponsonby	14682	9	100.4
Ir	Mat'w Threadwell	Martin Threadwell	14700	10	101
Ir	Mick Creighton	Joe O'Reilly	14719	11	102
Scot	Pete Hay	Euan Sellar	14641	12	105
Belg	Wim Deca	Wouter Lenaerts	13996	13	108
Shet	William Mouatt	M Chapman	14402	14	118
Czech	John Thorman	Roman Rocek	14552	15	119
Ir	Louis Smyth	Francis Rowan	14676	17	127.7
Sw	Fritz Widmer	Stefan Zuest	14602	16	127.7
Eng	Phillip Goodwin	Jon Blackburn	14496	18	129
FRA	**JeanF. Nouel**	**Junca Dominique**	**14367**	**19**	**136**
Eng	Helena Lucas	Rachel Keeling	14621	20	137
Ir	Kiaran Harkin	Walter Walsh	14378	21	139
Ir	Alastair Court	John Dunne	14706	22	145
Shet	Alex'r Simpson	Paul Leask	14436	23	174
Sw	Adrian Huber	Brigitte Mauchle	14724	24	176
Ir	Conor Clarke	Daragh Clarke	14721	25	179
Eng	Elaine Tudor	Warren Tudor	14579	26	182
Ir	Richard Fox	Edward Lowe	14639	27	184
Eng	Tom Trueman	Gavin Tillson	14401	28	192
IRL	Ned Kelly	Andrew Wright	14530	30	199
Ir	John Walsh	Niamh O'Rourke	14698	29	199
Scot	Colin Ladd	Ana Ladd	14249	31	203
Ir	Ciaran Hickey	Ed Butler	14695	32	219
Ir	Ian O'Gorman	Stephen Oram	14623	33	223
FRA	**C. Hutin**	**M. Bastin**	**14703**	**34**	**223**
FRA	**Matthieu Devaox**	**Ferec**	**13860**	**35**	**225**
Sw	Maja Suter	Franc' Schluchter	14583	36	236
Ir	Gilbert Louis	Emmet Devereux	14329	37	250
Ir	Frank Clarke	Pat Kiersey	14330	38	258
Ir	Eddie Ferris	Mark Dunn	14485	39	259
Ir	Niall McGrotty	Simon McGrotty	10836	41	263
Scot	Paul Howey	Genev've Leaper	13970	40	263
Ir	Pat Leane	James Lenehan	14150	42	264
Ir	Owen Sinnott	Michael Murphy	14340	43	269
FRA	**Laurent Deligny**	**David Lory**	**14400**	**44**	**274**
Ir	G O'Carroll	Victor Hrymak	14683	45	274
Ir	David Field	Jack Field	14637	46	294
IR	Brenda Nash	Glen Risner	14407	47	312
Ir	Dave Coleman	Aiden Caulfield	14213	48	329
Ger	David Scott	Michael Schafer	14658	49	332
Ir	Hugh Cunniam	Brona Fullen	14060	50	341
Ir	Mark McAuley	Gar Whelan	11236/13299	51	346
Ir	Peter Houlihan	Tim Fenlon	14044	52	359
Eng	Wendy Wood	Helen Olsen	14387	53	360
IRL	Chris Nicholson	Jonathen Nicholson	14x44	54	364
IR	Dermot O'Carroll	Ben Toland	14437	55	388
IR	Gregg Power	Marie Gorman	14437	56	389
Ir	Mick Connolly	Adrian Walsh	14120	57	390

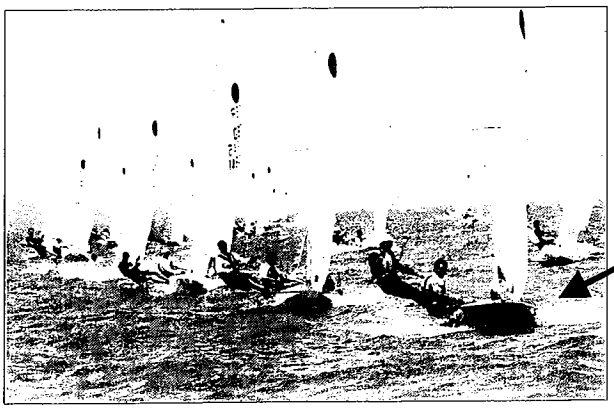




	MONDIAL	EUROPE
Lieu	Pattaya - Thailande	Skerries - Irlande
Dates	Avril 2000	8-14 juillet 2000
Nombre de bateaux	50	57
Nationalités	Grande Bretagne Australie Thaïlande République Tchèque Irlande Japon Norvège France	Grande-Bretagne Belgique Irlande Suisse République Tchèque Allemagne France
Les Français	FRA 14372 Nouel-Wright(pas très français le dédé Wright, un chouia kangourou sur les bords)	FRA 14367 Nouel-Junca FRA 14703 Hutin-Bastin FRA 13860 Devaux-Ferec FRA 14400 Deligny-Lory
La météo	Force 2-3 Air 36° Eau 29°	Force 3-7 Air 10° Eau 8°
Le vainqueur	Un anglais	Un anglais
Et les Français ?	14372=29	14400=44 13860=35 14703=34 14367=19
La bière	Blonde et légère	Brune et épaisse
Les filles	Brunes, très très très nombreuses et bon marché	Rousses et farouches (Quoique.... d'après certains de nos représentants...)
La bouffe	miam	beurk
L'animal du coin	L'éléphant	Le phoque
Mon équipier(pourquoi j'y pense après les animaux ?)	Un grand brun buveur de bière	Un grand brun buveur de bière
Et à part ça ?	MORE BEER !	MORE BEER !

Allez donc pondre non pas un mais DEUX articles sur des régates d'il y a perpète.....

JF NOUEL, FRA 14372



JF Nouel...
en tête du Mondial ?

INTERNATIONAL FIREBALL FRANCE - PROJET CALENDRIER 2001

?	au		FEV	Cote Azur	SIN 10	CN Antibes	6	Antibes	Ski Voile	Club	04 93 65 80 00
4			FEV	Aquitaine	SL	CN Biscarosse O,	40	Biscarrosse	Cht ligue		
11			MARS	Normandie	SL	Poses	27	Poses	Cht ligue	L.DELIGNY	
11			MARS	Aquitaine	SL	CV Arcachon	33	Arcachon	Cht ligue	Club	
11			MARS	Centre	SL	Eguzon	36	Eguzon	Cht ligue Centre		
18			MARS	Pays Loire	SIL 5	CV La Flèche	72	La Flèche	Interligue D5	Jean Claude ORY	02 43 84 24 31
25			MARS	Ile de France	SL	CVSQ	78	Saint Quentin en Yvelyne	Cht ligue	Club	
31	au	1	MARS-AVRIL	Normandie	SIL 5	Poses	27	Poses	Interligue D5	L.DELIGNY	
1			AVRIL	Aquitaine	SL	CV Pyla/Mer	40	Pyla/Mer	Cht ligue	Club	
1			AVRIL	Bretagne	SL	Bréhec	22	Bréhec	Cht ligue	Club	
14	au	16	AVRIL	Aquitaine	SIL 5	Cazeaux	33	Cazeaux	Interligue D5	Club	
28	au	1	AVRIL-MAI	Pays Loire	SIL 5	CNBPP La Baule	44	La Baule Pouliguen	INTERLIGUE PAYS LOIRE	Club	02 40 42 32 11
20			MAI	Centre	SL	ASPTT Orléans	45	Ile Charlemagne Orléans	Cht ligue Centre	Ludovic Alleaume	02 35 64 75 41
2	au	4	JUIN	Charentes	SN 10	SR Rochelaises	17	La Rochelle	Semaine de LA ROCHELLE	Club	05 46 44 62 44
10			JUIN	Centre	SL	CVCentre	45	Argent sur Sauldre	Cht ligue Centre	Club	02 54 97 18 47
17			JUIN	Ile de France	SL	CVSQ	78	Saint Quentin en Yvelyne	Cht ligue	Club	
17			JUIN	Aquitaine	SL	Cazeaux	33	Cazeaux	Interligue D5	Club	
17 ou 24			JUIN	Pays Loire	PROMO	CV La Flèche	72	La Flèche	NATIONAL MIXTE	Club	02 43 94 25 50
7	au	8	JUILLET	Normandie	SL	CN Villers/Mer	14	Villers sur Mer	Cht ligue Basse Normandie	Club	02 31 87 00 30
14	au	22	JUILLET	ITALIE	SE	BRACCIANO	ITA	BRACCIANO	EUROPEEN		
22	au	29	JUILLET	ITALIE	SE	BRACCIANO	ITA	BRACCIANO	MONDIAL		
11	au	17	AOÛT		SIN 12	ISTRES		ISTRES	NATIONAL FIREBALL FRANCE		
9			SEPT	Centre	SL	YC Brou	28	Brou	Cht ligue Centre	Club	
16	au	17	SEPT	Bretagne	SIL 5	YC Val André	22	Val André	Trophée JUNCA	Club	02 96 72 95 28
23			SEPT	Aquitaine	SL	Hourtin		Hourtin	Cht ligue	Club	
7			OCT	Bretagne	SL	Bréhec	22	Bréhec	Cht ligue	Club	
7			OCT	Centre	SL	CV Centre	45	Argent/Sauldre	Régate Fireball	Club	02 54 97 18 47
21			OCT	Aquitaine	SL	SN Soustons		Soustons	Cht ligue	Club	
?			NOV	Aquitaine	SN 10	CV Bordeaux	33	Maubuisson	Grand prix de L'armistice	Club	05 56 32 91 77
1 8			N O V	A q u i t a i n e		L a c a n a u	3 3	L a c a n a u	C h t l i g u e	C l u b	

Bourse des équipiers : Alain Daguet, Carrières/Seine Tel: (1) 39 68 48 62, Fax : (1) 39 68 91 96

Régates de club et entraînements : contacter votre Délégué de ligue

INTERNATIONAL FIREBALL FRANCE BP17 35800 SAINT LUNAIRE Secrétaire sportif: Ludovic Alleaume Tel:02 35 64 75 41 http://www.fireball.webfr.net

Adhésion à l'Association Fireball : Trésorier: Robert MARTY, 8 Impasse des Sapins 64600 Anglet

ANNUAIRE DE L'ASSOCIATION
INTERNATIONAL FIREBALL FRANCE

BP17 35800 SAINT LUNAIRE **Site internet: http://www.fireball-france.org**

Fonction	Prénom	Nom	Adresse	Code postal	Localité	Téléphone	Fax	E-mail	N° voile
BUREAU									
Secrétaire sportif	LUDOVIC	ALLEAUME	3 RUE DU BRAS SAINT MARTIN	76350	OISSEL	02 35 64 75 41		lalleaume@aol.com	13947
Bulletin et lettres d'information	ALEXANDRE	AVIGNON	46 RUE DE LIMUR	56860	SENE	02 97 54 22 04	02 97 54 22 04	epsarzeau@aol.com + aavignon@fireball-france.org	14279
Salon nautique	PATRICK	BRETAGNE	93 RUE AMIRAL MOUCHEZ	75013	PARIS	01 45 88 29 08			14631
Classement individuel des coureurs	MAURICE	COQUEREL	6 PLACE MAURICE DE FONTENAY	75012	PARIS	01 43 45 59 69	01 49 87 15 90	maurice.coquerel@scicgestion.fr	14632
Construction amateur et Bourse des équipiers	ALAIN	DAGUET	5 RUE DES CHAMPS ROGER	78420	CARRIERES SUR SEINE	01 39 68 48 62	01 39 68 91 96		14537
Vidéos	PHILIPPE	GAULT	16 AVENUE DAUPHINE	45100	ORLEANS	06 81 00 77 17			14671
Site internet et Marché de l'occasion	FREDERIC	LEBAS	FONT BESSET ST QUENTIN/ SUR ISERE	38210	TULLINS	04 76 93 60 18	04 76 90 94 94	flebas@ailair.fr	14502
Secrétaires	IRENE & JEAN	MARTIN	10 RUE DU GOULET	35800	SAINT LUNAIRE	02 99 46 31 29			6776
Trésorier	ROBERT	MARTY	8 IMPASSE DES SAPINS	64600	ANGLET	05 59 23 24 40			
Contact régates internationales	JEAN FRANCOIS	NOUEL	40, CHEMIN DE TREBEZY SAINT-MARC SUR MER	44600	SAINT-NAZAIRE	02 40 70 13 48			14372
Boutique	JEAN CLAUDE	ORY	38 RUE JEAN MACE	72100	LE MANS	02 43 84 24 31	02 43 85 13 42		14506
Jauge	PIERRE	PERDON	27 RUE DE LA MAIRIE	27340	MARTOT	02 35 87 08 31			14693
Contact Presse: Voile Magazine	ETIENNE	PERDON	4 RUE DU PONT GEORGET	45500	SAINT BRISSON SUR LOIRE	02 38 36 79 95			13947
Président	ERIC	ROBERT	10 RUE DE BAZOCHES	78490	LE TREMBLAY SUR MAULDRE	01 34 87 80 00	01 34 87 84 97	erobert@fireball-france.org	14677
Immatriculations	JEANPAUL	SOTTEAU	23 AVENUE BEAU PIN IMMEUBLE CRISTINA	13008	MARSEILLE	04 91 73 03 41			11624

DELEGUES DE LIGUES

COTE D'AZUR	JENNY	BAINES	8 ALLEE DES LAURIERS		06520	MAGAGNOSC	04 93 36 25 76	04 93 36 25 76	Jennyb@webstore.fr
BRETAGNE	ALAIN	BOTREL	PRAT COTTEL	ST QUAY PERROS	22700	SAINT QUAY PERROS	02 96 48 31 28		
HAUTE NORMANDIE	LAURENT	DELIGNY	13 RUE DU VAL ROBERT	TOUSSAINT	76400	FECAMP	02 35 29 39 69		laurent.deligny@vx.cit.alcatel.fr
DAUPHINE SAVOIE	FREDERIC	LEBAS	FONT BESSET	ST QUENTIN/ SUR	38210	TULLINS	04 76 93 60 18	04 76 90 94 94	flebas@ailair.fr
LANGUEDOC	HERVE	LEFORT	77 ALLEE DES JONCS	VILLAGE DU SOLEIL	34280	LA GRANDE MOTTE	04 67 56 28 61		
AQUITAINE	PIERRE	MARGUERAT	9 QUARTER HAUDOUA		33125	HOSTENS	05 56 88 79 13		
PAYS DE LOIRE	JEAN	ORY	38 RUE JEAN MACE		72100	LE MANS	02 43 84 24 31	02 43 85 13 42	
CENTRE	ETIENNE	PERDON	4 RUE DU PONT GEORGET		45500	SAINT BRISSON SUR LOIRE	02 38 36 79 95		
LIMOUSIN	FRANCOIS	PEYNE	40 RUE BROSSOLETE		91430	IGNY	01 30 24 54 28		
MIDI PYRENNEES	PIERRE	PINEDA	26 LOT LE CAROUBIER		31860	LABARTHE SUR LEZE	05 61 08 45 13		
AUVERGNE	JEAN YVES	RENON	46 RTE DE VILLEBRET		3100	MONTLUCON	04 70 05 18 99	04 70 02 38 54	
ILE DE FRANCE	JEAN	RIZET	154 AVENUE JEAN		75019	PARIS	01 42 39 85 80		
BASSE NORMANDIE	ERIC	ROBERT	10 RUE DE BAZOCHES		78490	LE TREMBLAY SUR MAULDRE	01 34 87 80 00		
ALPES PROVENCE	JEANPAUL	SOTTEAU	23 AVENUE BEAU PIN	IMMEUBLE CRISTINA	13008	MARSEILLE	04 91 73 03 41		
NORD-PAS DECALAIS	CHRISTOPH	WAUBANT	22 RUE CAMILLE		62680	MERICOURT	03 21 40 86 42		

JAUGEURS

Jaugeur	ALAIN	BOTREL	PRAT COTTEL	ST QUAY PERROS	22700	SAINT QUAY PERROS	02 96 48 31 28		14035
Jaugeur	ALAIN	DAGUET	5 RUE DES CHAMPS ROGER		78420	CARRIERES SUR SEINE	01 39 68 48 62	01 39 68 91 96	14537
Jaugeur	JEAN CLAUDE	ORY	38 RUE JEAN MACE		72100	LE MANS	02 43 84 24 31	02 43 85 13 42	14506
Jaugeur	PIERRE	PERDON	27 RUE DE LA MAIRIE		27340	MARTOT	02 35 87 08 31		14693
Jaugeur	JEANPAUL	SOTTEAU	23 AVENUE BEAU PIN	IMMEUBLE CRISTINA	13008	MARSEILLE	04 91 73 03 41		11624
Jaugeur	LUC	TAVIGNOT	9 RUE LEONARD DE VINCI		92230	GENNEVILLIERS	01 40 85 80 95		14146

Achat des plans pour la construction amateur : Prix 500F - Adresser demande à Jean MARTIN

Adhésion à l'association : Equipier, sympathisant : 100f, Propriétaire: 270F

Petites annonces bateaux

PRIX	N°	Constr.	Matériau	RR	MaO	td	voiles	mât	palm	contact	visible	Téléphone
offre	0	amateur	bois							Michel Tournier	Vienne 38	04 74 58 91 89
3000	0		bois		*					Fabrice Denis	Charente	05 46 35 81 75
4500	367	Amateur	bois	*						M. Letellier	50	01 39 60 40 12
7000	0		polyester,	*							Finistère	02 98 97 11 65
10000	0		bois				neuves			JP Bouée	32	01 46 82 13 31
10000	1488		bois	*			Tasker	2		JP Besset	Rodez	05 65 68 27 41
12000	4114	Guindé	bois	*		h	2 jeux			J Galmiche	Nantes	02 40 68 01 84
15000	6738	Guindé	bois	*						P Lafont	Puy de Dôme	04 73 38 22 75
11000	7487		bois		*	h		Needlespar		Dériveur Service	St Malo 35	02 99 82 37 00
10000	8141	Barat	bois	*		h	2 jeux			JM Cordier	54	03 83 36 40 56
12000	10454	Amateur	bois	*	*		2 spis				Loiret	02 38 53 17 05
16000	10462	Plycraft	bois	*	*	hb	3 jeux	Superspar		François Barraud	Paris	01 47 88 42 37
12000	11019	Kit	bois	*		h				JP Lemasson	St Nazaire 44	02 40 91 92 24
15000	11982	Barker	bois							Dériveur Service	St Malo 35	02 99 82 37 00
22000	12246		bois	*		h				Mr Bernard	Noirmoutier	01 43 79 89 17
10000	12251	Barat	Polyester,	*	*	hb	spi neuf			Michel Puytin	Honfleur 14	01 42 59 18 21
16000	12593	HPS	bois	*	*	hb	2 jeux			P Dubuc	St Lunaire 35	02 23 20 77 27
19000	13838	Goodwin	bois	*	*	hb		Proctor D	***	JC Lepinay	Le Mans	02 43 23 33 06
35000	13899	Amateur	bois	*	*	h		Proctor St		William Wadoux	Gravelines	03 28 65 31 26
35000	14026	amateur	bois	*	*	hb	2 jeux			Thomas Desmars	Rezé 44	02 40 04 08 67
35000	14335	Boatique	Sand			hb	Boatique	Proctor St	****	Boatique Diff	Montrouge	01 46 57 33 03
35000	14450	HPS	bois	*	*	hb	2 jeux	Proctor	*	D Baronnet	36	06 17 50 54 81
28000	14476	Duvoisin	Sand				Storrad	Superspar		André Gromy	Hyères 83	06 07 24 03 63
25000	14570	Amateur	bois							JM Rameaux	Phalsbourg	03 87 24 20 90
55000	14575	Winder	Sand			hb	Boatique		**	Boatique Diff	Montrouge	01 46 57 33 03
60000	14631	Winder	Sand	*	*	hb	Boatique	Proctor St		P Bretagne	Paris	01 45 88 29 08

RR=remorque route ; **MaO**=mise à l'eau ; **td**=tauds, **h**=dessus, **b**=bas ; **Palm**=palmarès

ATTENTION : tous les annonceurs doivent confirmer leur annonce par courrier ou par e-mail auprès de Frédéric Lebas avant le 31 mars 2001.

Le 1er avril, toutes les annonces non confirmées seront annulées.

National 2000
Fécamp

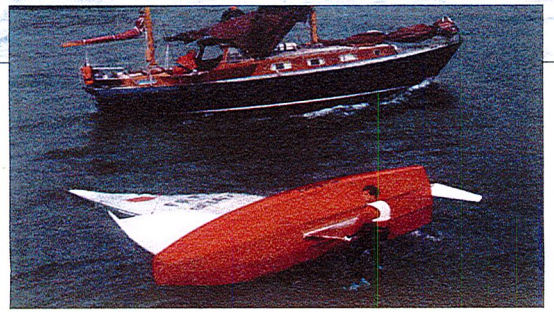


PHOTO : Studio Claude PLOUZANE

PHOTO : Studio Claude PLOUZANE

PHOTO : Studio Claude PLOUZANE

IMPRIMERIE PRESSES VANNETAISES