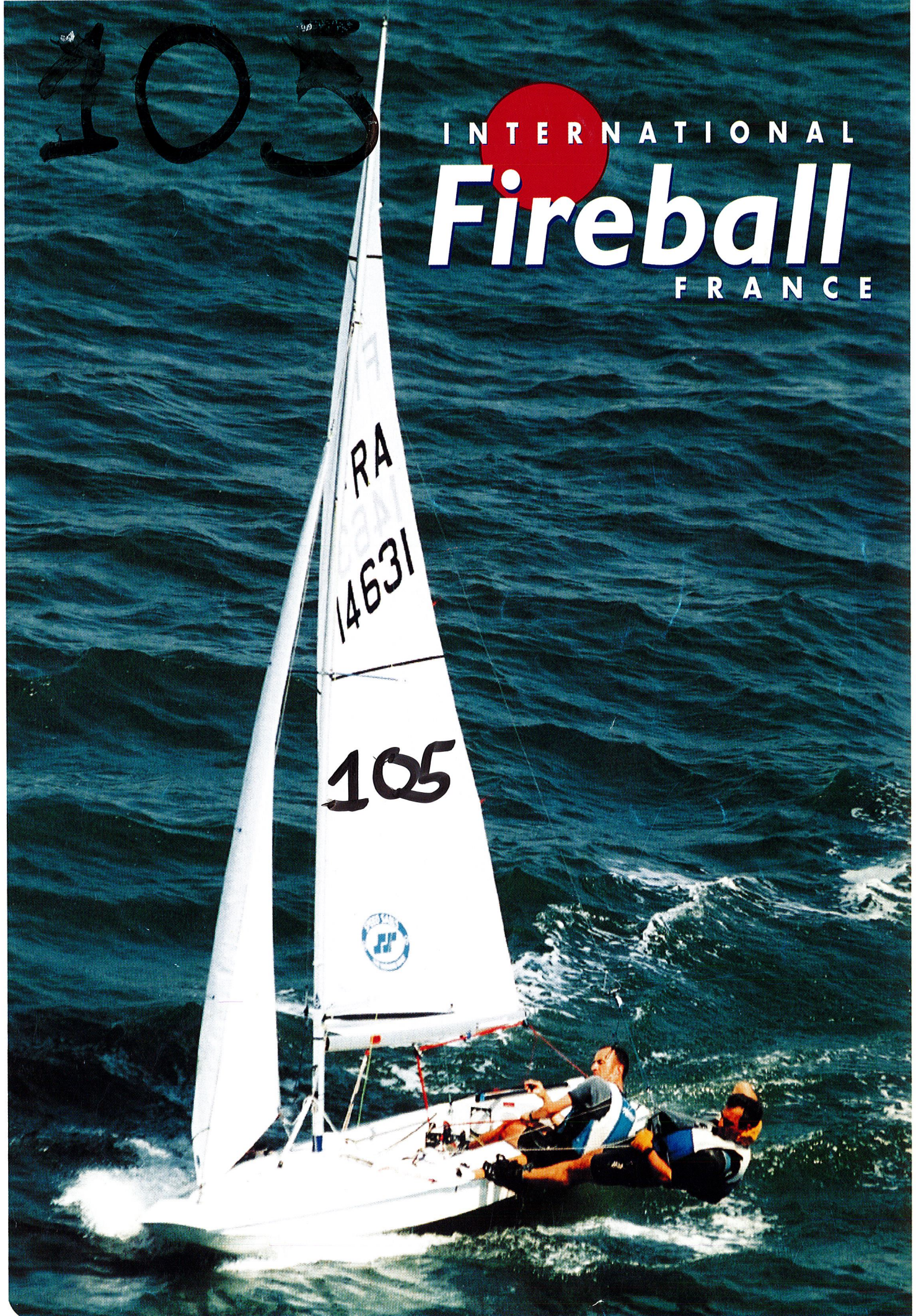


INTERNATIONAL  
**Fireball**  
FRANCE





# Sommaire du numéro 105

**Edito** 2

Eric Robert

## **Navigations**

Mondial Adelaïde 3

Val André 2003 4

Maubuisson 2003 5

Pieds Gelés 6

Entraînement en Ile de France 7

Fireball en Ile de France 8

Trophée Alain Basset 9

Poses 10

St Quentin 11

La Flèche 12

Cazaux 13

La Baule 16

Souvenirs 18

Le Mixte 19

Brest 20

3 P 21

La Rochelle 24

photos P Perdon

Dom Junca

Thomas

Bruno

Jean Rizet

Maurice

Dom Junca

Yann

Dominique

Jean-Yves

Martin

Martin

Emmanuelle

Sylvain

Dom Junca

Alexandre

## **Technique**

A l'approche de la bouée au vent 25 Etienne

Que faire quand la pétrole sévit 28 François

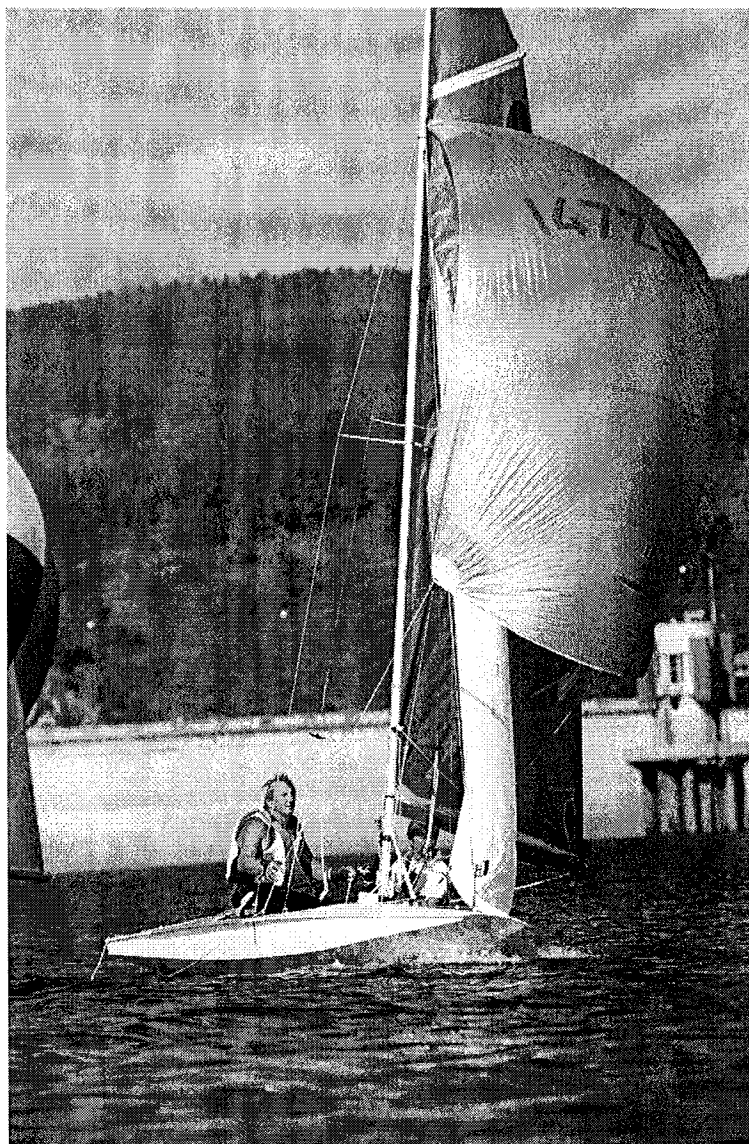
## **Innovation :**

**Le spi asymétrique (reprise du forum) 29** Ludo et +

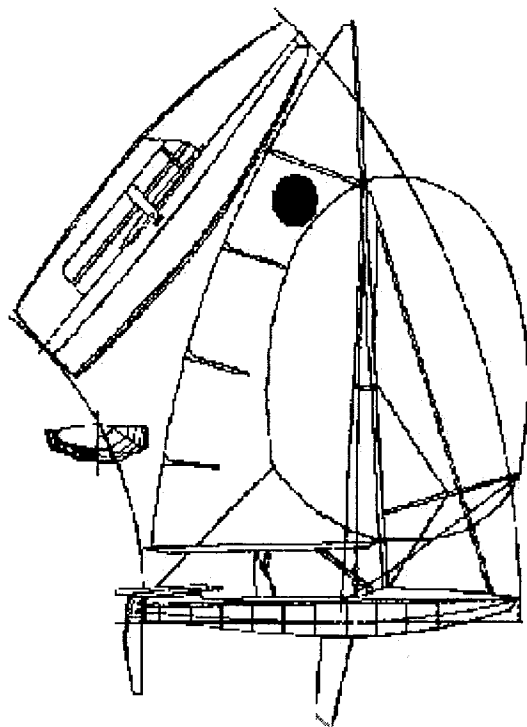
Classement des coureurs 36

Avis de course 38

Cotisation 39



# Edito



Pendant notre National au PYLA, nous tiendrons notre assemblée générale ; nous aurons à discuter de sujets importants pour notre série , je souhaite vous les exposer dans cet éditorial afin qu'une réflexion puisse s'engager dès maintenant.

Ayant constaté que les FIREBALL d'aujourd'hui sont plus performants que ceux d'hier, l'association FIREBALL UK a créé une deuxième catégorie : FIREBALL CLASSIC qui regroupe les bateaux anciens . Pensez-vous que cette initiative pourrait être bonne pour notre série en France ?

IFF organisera le Championnat d'Europe FIREBALL en 2006. C'est une bonne nouvelle , cela devrait nous permettre de faire progresser notre association au cours des deux prochaines années. Nous avons déjà eu des contacts avec La Baule pour cette épreuve, mais d'autres clubs peuvent aussi être candidats . Parlons en dès aujourd'hui afin d'obtenir rapidement des candidatures de principe et nous décider sur de bonnes bases.

Chaque année, notre stage technique national a lieu en Mai et des stages locaux sont organisés à l'initiative des Délégués de ligue. Ces stages locaux sont très importants car ils permettent à des régatiers débutants de progresser et de s'accrocher beaucoup plus vite au peloton de tête, développons les , organisons trois ou quatre stages régionaux en collaboration avec les ligues, nous pourrions ainsi encourager les nouveaux équipages .

Le nombre de cotisants à notre association est relativement faible par rapport au nombre de FIREBALL qui naviguent en France . Que pouvons nous faire pour accroître le nombre de cotisants et élargir nos adhésions au delà du noyau dur de régatiers ?

Notre cotisation propriétaire est actuellement fixée à 45€ et à 16€ pour les équipiers ou sympathisants.

Avec 100 cotisations propriétaire et 20 cotisations équipier , nous avons un revenu de 4820€ .

Si nous prenions le pari de faire cotiser barreur et équipier au même tarif, cela nous ferait une cotisation à  $4820€ / 200 = 24€$  . Que pensez-vous d'une cotisation à 25€ par personne , que vous soyez propriétaire ou pratiquant ? Cela inciterait peut-être des propriétaires qui pratiquent de façon occasionnelle à adhérer à notre association.

Notre association cherche des bénévoles pour renforcer l'équipe du bureau et des Délégués de ligue, les volontaires sont invités à se faire connaître.

Quelles synergies pouvons nous trouver avec les séries 470 et 505 qui comme nous souhaitent promouvoir le dériveur en double senior ?

Je vous propose donc de débattre de ces sujets à notre assemblée générale au PYLA.

Le national au PYLA sera un grand national, nous attendons de nombreux équipages étrangers, nous organiserons un classement promotionnel pour ceux qui ont des vieux bateaux ou sont des régatiers occasionnels.

A bientôt sur l'eau au PYLA.

Eric Robert

## Mondial à Adelaïde



Identifier les drapeaux pour trouver les pays représentés....



Le Trophée Junca nous a bien vengé de Naussac en septembre dernier ; on avait de l'eau à perte de vue , du sable clair , du vent à satiété ( et jusqu'à plus soif ) , un sympathique clapot , et du soleil -- modérément -- , de quoi gréer et dégréer tranquille en T shirt.

Mais oui , à la mi-septembre c'est souvent l'été indien au Val -André , petite-station-de- caractère , avec un côté « années soixantes » , un front de mer aux maisons sages , aux villas coquettes ou plane un parfum d'enfance heureuse ... La plage , au cintre élégant , est limitée d'un côté par la pointe de la Guette qui tombe dans la mer en rochers déchiquetés . A l'autre bout on trouve le port de Piégu , petit mouillage à l'abri d'un môle , adossé à la falaise de granit et protégé du nord-est par un îlot à la « Tintin » peuplé gorille -- : le Verdelet .d'oiseaux -- ms sans

C'est là que ns appareillons par une descente praticable, même à marée haute ; des conditions de navigation idéales en somme , si l'on ajoute l'aimable façon dont on est reçu .

Samedi midi , 1ère manche ; soleil , vent médium NNO doux , marée descendante ; le courant nord/sud qui vide la baie nous pousse vers St Briec ( par ici on dit monte/Malo baisse/Briec). C'est passé à droite à cause du contre-courant le lg de la plage . Il fallait donc foncer à terre et rappliquer par la lay-line tribord amure jusqu'aux abords du Verdelet source de vents folâtres . Les nantais Péculier /le seac'h , en tête , touchent la bouée au vent laissant s'échapper Nouel/Mouchès , mais ces focenés reviennent les menacer ds le dernier près.

Au 2e round , Collin/Kerbiguet font un triangle en tête , mais se font passer au 2è près par Allleume /Perdon , 3 ème Nouel , 4 ème Paimbeuf . Malgré la renverse , il est patent que la droite est favorisée ; peut être y avait-il un effet de côte , une « convergence » qui renforce le vent près de la terre . A la 3e manche : Allleume, Juin, Mouchès, en tirent le meilleur parti.

Après avoir plié rincé et accompli dans la joie les bricolages rituels , on se délasse à la terrasse de la Cotriade devant un fond de baie paisible , et de verre bientôt vide . Puis on monte à l'école de voile d' où on peut admirer en contre-bas , l'entrée de la passe de Dahouet , avec son petit phare trapu vert et blanc cerné d'écueils . De là on voit le soleil plonger ds la mer ; et les ombres s'allongent dans l'étroit chenal qui mène au port , d'ou partait terre-neuvas et Islandais , au temps de la marine en bois , quand les fireball n'étaient pas en sandwich époxy .

Maintenant débute un cycle immuable : c'est l'heure du pot d'accueil avec le staff mené par Lydie, chaleureux et empathique , et on déguste de bons fruits de mer pour entamer le repas . Après on descend au bourg trouver une terrasse avec assez de table pour tout le monde , puis l'expédition continue jusqu'à la fermeture du pub «le Gatsby» , ou il y a , évidemment , du bois , des cuivres , de la bière au malt de whisky et un billard ; enfin on peaufine le palmares de la nuit

à «la Crinière» ou s'exprimera le dernier carré dans le bruit et les vapeurs...

Dimanche : beau tps , soleil , il fait bon . Le vent tourne en montant . Nous partons vers la ligne au près par un léger vent de sud , et arrivons sous spi dans un bon gros médium orienté comme la veille -- du thermique-- .

Mais malgré la marée montante ça passe toujours à terre ;

c'est une course où le départ et la vitesse sont déterminants . A ce régime l'Alleume , flanqué d'un Perdon atomise ses adversaires : Nouel , Juin , Collin , pour emporter le trophée .

Décidemment, nos quadruples champions de France, invincibles depuis une année , dominent la série comme l'ont fait en leur tps : Scale ,Burgaud et Delhumeau.

Mais à l'heure où ns mettons sous presse nous parvient une dépêche de Villers intitulée:« *Qui mettra fin à l'invincibilité des fonctionnaires de la région centre ?* » à lire en page x .

Voilà du week-end bien plaisant : accueil sympa , site pittoresque , repas et couchage sur place & bon marché ; le Val André est le rendez-vous d'arrière-saison incontournable .

C'est tout ... ah si ! Le dernier bord obligatoire avant de prendre la route passe par la crêperie « les Régates » , là on se gave des galettes de blé noir les meilleures du circuit , -- c'est énorme --

Prochaine édition les 11&12 septembre 2004 : Qu'on se le dise !

JUNCA

*Grand Prix de l'Armistice*  
*- Maubuisson, novembre 2003 -*

by Thomas "epoxy-haired" Le Seac'h

ATTENTION ! La 2<sup>ème</sup> partie de cet article est absolument authentique, mais ses protagonistes sont des professionnels entraînés. Surtout ne le faites pas chez vous !

Le GP de l'Armistice, premier grand rendez-vous de la saison, s'annonçait comme un grand cru : 20 bateaux préinscrits et du vent, beaucoup de vent (20 nœuds minimum selon les prévisions). Notre motivation habituelle nous pousse à venir dès jeudi pour un ultime entraînement ; cet excès de zèle ne sera pas payant (on commence à avoir l'habitude) : 35 nœuds établis empêchent toute sortie, réduisant en confettis le mât de Ricou et Nanette, et obligeant les 49er à regagner Hourtin sous foc seul.

Mais vendredi, la régata doit commencer. 25 Fire sont sur la ligne malgré la météo et un vendredi non férié. Joli score, non ? Deux manches sont courues sous le soleil et par un bon force 5. Les parcours trapèzes nous offrent des largues d'anthologie. Les 4 bateaux de tête - Ludo/Etienne, Franck/Ronan (le bateau de Pedro voguant vers l'Australie, terre d'accueil du Mondial), Ludo/Jocelyn et Tim/Fred - se tirent la bourre loin devant. Mais derrière, c'est aussi la bagarre. Les erreurs se paient très cher, et l'accastillage a intérêt à être fiable (cf. lèvres arrachées, lattes de GV baladeuses et un Juncul à l'eau sur le FRA 14838, ou des barbers de spi pour nous. Le lendemain matin, le vent a baissé, mais le petit clapot typique de Maubuisson rend le plan d'eau difficile, et le vent monte tout au long de la journée.

Le soir, les 470 nous invitent à leur pot traditionnel, qui se transforme vite en bizutage pour les nouveaux équipages. Les frères Périlleux et nous-mêmes en feront les frais, victimes désignées par les anciens...

Puis rendez-vous est donné dans l'unique bar de Maubuisson, la motivation générale présageant d'une énorme soirée. En fait, le team paimblotin saura garantir une ambiance digne de la légende : Mickaël à la guitare, Serge à l'harmonica et Patrice essayant tant bien que mal de suivre le rythme d'une démarche quelque peu hasardeuse...

Après avoir dévalisé le bar, bu les dernières canettes périmées, il était temps de regagner nos pénates. Par précaution, nous optons pour la BX de Serge plutôt que pour la Mercedes de Franck. Grave erreur !

En effet, Serge échappe de justesse à un premier contrôle des forces de l'ordre en se précipitant dans le premier buisson venu, où il restera une dizaine de minutes. Occupés à sa recherche, les gendarmes regarderont sans broncher Franck (et son permis à un point...) passer en trombe. Peu après, au détour d'un petit chemin, nous recroisons la maréchaussée, et la poursuite s'engage, tous feux éteints, pied au plancher, Serge aggravant ses chefs d'accusation (conduite sans papiers et en état d'ébriété) d'un délit de fuite. Nous sentons vite notre heure venue : cul de sac, face au lac. Plus le temps de réfléchir : Serge, Mickaël, Fabrice et moi nous élançons dans la forêt, laissant deux chevaux morts derrière nous (Patrice et un 470iste, hors d'état de nous suivre). Les gendarmes auront beau nous courir après, torche à la main dans la forêt, ils ne nous trouveront jamais sous nos arbustes.

N'osant plus reprendre la voiture, nous devons passer la nuit sur la plage, sous des couvertures discrètement empruntées à l'UCPA...

Le lendemain matin, nous regagnons les bateaux en longeant la plage après 20 grosses minutes de marche. Pour la petite histoire, les deux équipages du CN Estuaire ne prirent pas le départ des 2 dernières manches, les plus ventées de la régata (25 nœuds dans les molles).

En tout cas, je ne suis pas peu fier d'avoir enfin des anecdotes à raconter, et ainsi de pouvoir rivaliser avec la vieille garde fireballistique !

P.S. : Sinon, bravo à Ludo et Etienne qui signent là leur énième victoire...



" Les Pieds Gelés" : 30/11/03

Avant toute chose, dénonçons le scandale, une bande de factieux ayant décidé unilatéralement et antidémocratiquement de modifier les règles d'attribution de l'article (c'est dorénavant le 4ième de la première manche qui nous réglera de sa prose) je me vois dans l'obligation de relater les hauts faits des participants.

Samedi 29/11/03 on dépose le bateau au club de Choisy la veille de l'épreuve culte de la région parisienne : "Les Pieds-Gelés".

Effectivement l'intitulé a l'air de vouloir se vérifier, une pluie froide et visqueuse comme on n'en voit jamais en Normandie ( si si !) nous accompagne tout le chemin.

En fait, le lendemain pas une goutte d'eau de la régata, une canicule d'au moins 10°, tout fout le camp, à débaptiser la régata! La guerre psychologique démarre sur le parking , Yann et Ronan, les Laigles comme ils aiment à être appelés nous demandent si on a bien supporté la canicule, aucun respect pour nos cheveux blancs, ces deux là !

Etienne déclare n'être venu que pour une explication musclée avec le responsable du classement par points que manifestement il soupçonne de malversations. Nous récusons d'ailleurs cette accusation, il suffit de voir la façon dont ce triste individu traite ses amis dans ce même classement ! (ayant en horreur toute forme de délation, nous garderons l'anonymat de Maurice, ce sacré coco!) Pour ce qui est des explications sur l'eau, nous nous bornerons à rappeler la définition de la régata en Fire : cela se pratique à 2 par bateau et à la fin, c'est Ludo et Tienou qui gagnent.

La remise des prix avec pleins de nouveaux de Vigneux, la série recrute tout azimut, c'est super, une méga-bouffe, Dominique Junca fait un tabac avec la présentation d'un bulletin fleuve encore au stade de maquette et la pluie revient enfin pour une petite note triste dans une journée réussie : la saison est finie!

Je ne voudrais pas finir sans remercier les copains de Choisy, Jérôme et son équipe qui nous reçoivent chaque année avec beaucoup de gentillesse, Pierrot pour sa maîtrise décontractée habituelle et que dire de Nicole et Victor qui nous régalent et ne ménagent pas leur peine pour une régata dont ils ont su faire, avec Maurice une classique.



## ENTRAINEMENTS D'HIVER DES "FIRE-BALL" 2004

Comme chaque année, les entraînements d'hiver en Ile de France ont eu lieu sur le plan d'eau du Club de Voile de St. Quentin en Yvelines.

Ces entraînements se sont déroulés au CVSQ les Dimanches 13 Janvier, 25 Janvier, et 1er Février. Ils ont été animés par Ludovic Allaume et Etienne Perdon, entraîneurs nationaux qui se sont chargés de l'encadrement.

Sept équipages participèrent à ces entraînements.

Le 11 Janvier, avec la pluie et le vent, les Fire-ballistes ont connu une navigation musclée, ponctuée des quelques dessalages habituels.

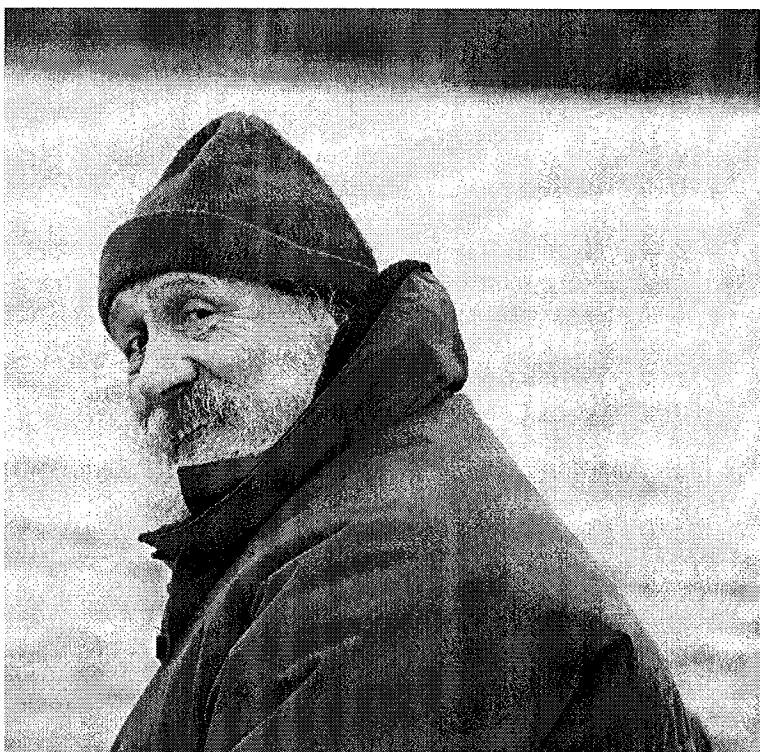
Le 25 Janvier, par contre, peu ou pas de vent. Donc des conditions complètement différentes de celles du 11 Janvier: pétrole et soleil.

Un fort vent et de bonnes bourrasques furent de nouveau au rendez-vous du 1 février, de façon à bien terminer ces trois jours.

Ainsi, nous avons connu des météo différentes qui ont permis de se confronter à des conditions très variées. D'où la nécessité d'adapter réglages, types de navigation, comportement des équipages, etc;..

En résumé, des entraînements diversifiés et profitables.

Ces rencontres furent parfaitement encadrées par nos champions de France : sur l'eau, présence efficace, conseils fréquents et pertinents; en salle, analyse critique très constructive avec observations générales conseils personnalisés à chacun d'entre nous.



Un grand merci à Ludovic et à Etienne qui ont bien voulu prendre de leur temps pour nous faire profiter de leur expérience avec leur gentillesse et leur compétence habituelles.

Remerciements aussi au C.V.S.Q. grâce auquel ces entraînements continuent à avoir lieu : accueil des équipages, mise à disposition des locaux et du matériel indispensable.

En conclusion, trois excellentes journées avec conditions de navigation variées et ambiance amicale.

Et une fois de plus, ceux qui ne sont pas venus ont eu tort et ceux qui sont venus ont eu raison.

Jean Rizet



## Comment pratiquer le Fireball en Ile de France.

L'Ile de France est une des ligues les plus actives pour la pratique du Fireball. Si vous désirez rejoindre cette bande de joyeux pratiquants rien de plus facile.

Si vous n'avez pas de bateau, la voie est royale, le manque chronique d'équipiers fait de vous une denrée rare. Il suffit de nous contacter et de disposer d'un peu de temps libre.

Si vous envisagez d'acheter un bateau ou si vous venez d'acheter un bateau, soit vous disposez d'un garage ou d'un grand jardin, soit vous habitez dans un appartement de 60 m<sup>2</sup>. Dans le premier cas, vous êtes un heureux homme dans le second cas vous avez un problème de 5 m de long et de 100kg plus remorque sur les bras. Pas de panique des solutions existent.

La plus part des clubs possèdent des possibilités de parkings. Mais si vous recherchez un endroit où des fireballistes sont déjà présents et prêts à vous aider, vous avez deux possibilités.

Si vous habitez à l'Ouest de Paris le club de Saint Quentin a l'avantage d'avoir un grand parking, un beau plan d'eau et des fireballistes émérites. De plus des régates d'entraînement y sont régulièrement organisées le samedi où vous pourrez vous aguerrir en croisant votre sillage avec d'autres bateaux.. Nous y organisons également des entraînements d'hiver qui regroupent entre 6 et 10 fireball.

Si vous habitez l'Est, aucune hésitation il faut combiner Limeil Brevanne et Choisy. A Limeil vous garez votre bateau dans une ambiance purement fireballiste et vous pouvez tenter les bricolages les plus durs sous l'œil sévère mais toujours pédagogique de Victor qui sera vous remettre sur le droit chemin de l'efficacité et de la qualité. Pour naviguer le plan d'eau de Choisy n'est qu'à 10 minutes avec un club très dynamique qui possède une culture de régatiers, des installations agréables et où les fireballistes sont toujours bien accueillis. Le club de Viry est également très dynamique et sera ravi de voir plus de caquettes sur son original plan d'eau.

Si vous habitez en plein Paris, à vous de choisir, d'ailleurs rien vous empêche d'aller à Saint Quentin en habitant à l'est, (j'en connais), et vis et versa. L'essentiel est de trouver un endroit où vous pourrez rencontrer d'autres grands enfants pour jouer au Fireball.

Comme vous ne l'ignorez pas, le fireball est avant tout un jouet pour régater, qu'importe la course et qu'importe le classement. Seul compte le plaisir de régater contre ou plutôt avec des amis. Une bonne quinzaine de régates sont possible sur la journée du dimanche. Il faudra savoir quitter l'Ile de France pour connaître les plans d'eau de Normandie, de l'Étang du puits en Sologne. et la sympathique équipe du Club de la Flèche

Nous vous attendons

Contact Maurice COQUEREL 01 43 45 59 69



## TROPHEE ALAIN BASSET

Tout le monde n'a pas la chance de pouvoir naviguer sur la mer ou de beaux lacs, il faut savoir se contenter de plans d'eau ridiculement petits aux conditions extrêmement instables. Mais on s'y bagarre autant qu'ailleurs, et ça développe des talents indéniables; pas étonnant ensuite, si les barreurs de rivière sont particulièrement à l'aise dans les situations tordues... Justement, Ablon/s/ Seine fait partie de cette catégorie; la régates de printemps est devenue « Challenge Alain Basset » à la suite de la disparition du père d'Eric. Et certains se souviennent sûrement du duo des pères Junca et Basset présidant aux destinées des régates à Ablon, tiraillés entre leur souci d'arbitrage impartial, et un soutien viscéral à leurs rejetons ...

Il faut savoir qu'aux belles heures du dériveur, le C.V. Ablon était le plus gros club de fire avec plus de 35 unités et on navigait partout autour de Paris; on faisait des régates de 30 à 40 bateaux à Ablon, à Boran sur l'Oise, Montereau, sur l'Yonne, au C.V.B.M. sur la marne, et même Vaux/s/Seine en aval de paris ( mais mieux valait ne pas pas déssaler ).

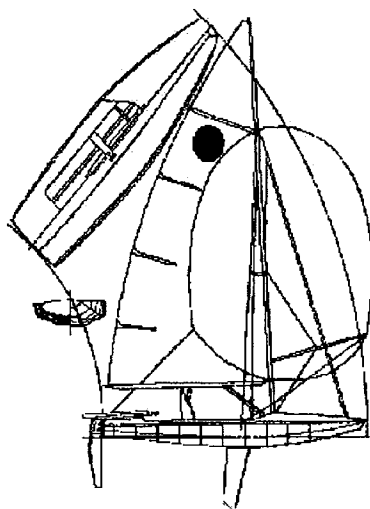
Mais je vous parle d'un temps ... Et pour ce genre d'exercice fantaisiste, quelques beaux spécimen comme les « 3 P » à Paimboeuf ou « les pieds gelés » à Choisy sont encore en vigueur !

Toujours est-il que là on est réduits à 2 fires : Basset/Junca, Récamier/Culeron, quelques vieux 420 écoles, 2 cinquos entre 2 ages, et des Snipes antédiluviens. La régates se jouera au temps compensé contre un cinquo et surtout les snipes qui ont un bon rating. On grée au milieu du quai neutralisé sous les marronniers. La course consiste en des aller-retour du club au barrage dans un vent de force 0 à 4 variant de 30° à 90° en un rien de temps, ponctués d'annonces au porte-voix « attention péniche montante ! » à prendre en considération.

Au-delà des conditions erratiques, certaines lignes tactiques se profilent; il faut tenir compte des rideaux d'arbres, et selon l'axe du vent jongler entre les rives, remonter le courant en virant tous les 10 m, traverser pile au bon moment, ne pas manquer un passage à niveau, ne pas se faire couler par une péniche ... De plus on peut dire que c'est jamais gagné ni perdu; tout un métier ! et Basset mène la danse. Pour corser le tout on change d'équipages à la dernière manche, et Culeron/Junca finissent devant Basset/ Basset.

Le maire est venu pour la remise des prix, ainsi que la « presse » ( le courrier du Val de Marne ? ); Eric Basset, régional de l'étape est vainqueur devant les siens satisfaits. Il pourra graver avec fierté son prénom sur le challenge.

Photo : tout le monde à l'air content. On reçoit de beaux lots des mains de Jean-Philippe Adam grand organisateur; ce serait plus marrant si il y avait des fireball en plus la prochaine fois !



## Y'avait il guet-apens ?

L'invitation de Bruno Fouassier. était tentante : Sortir des week-end passés à la maison, au carrelage, à la plomberie, ..., pour enfin retrouver un liston qui fait si mal aux fesses lors de la régates de Poses le 7 mars, avec entraînement la veille et petite soirée tranquille. Ca ressemblait à un pré-marquage à la culotte !

Le week-end commençait pour le mieux le samedi avec des conditions agréables bien que plutôt hivernales et des ondées entrecoupées d'accalmies. Fun quoi ! Mais bon, les premiers équipages arrivés rappelaient le contexte : le Championnat VOF, les démissions en cascades et tout le toutime. Mais bon le débat avait déjà fait couler beaucoup trop de lignes « forumistiques » et ceci pour pas grand chose.

Alors le vent monta , devint bien plus que correct et permit un auto-entraînement court mais dynamique (Team Fouassier, Etienne et Ludo, Fabrice et Emmanuelle, Maurice et un jeune lasériste et nous, Ronan et Yann). Certains préférèrent attendre la tombée de la nuit pour faire chauffer le mylar tout neuf : « Le reveiling night » pour les Teams Godin & Junca.

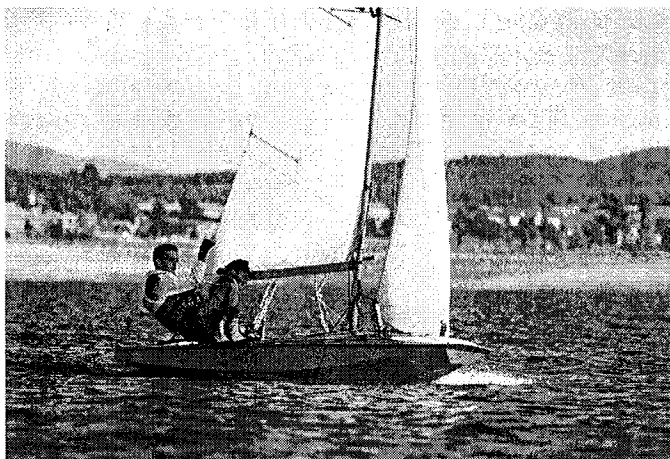
Le soir, deux options se dessinent : Coté Alleaume / Perdon d'abord, bien connu, mais piegeux à terre, surtout quand viennent s'y mêler un ou deux Junca ; Et coté Fouassier de l'autre, valeur sure de par son sérieux !

Mais l'option la moins risquée se transforma en traquenard : Le couple Normand tenta tout pour déstabiliser les adversaires du lendemain : D'abord la débauche en présentant à ses ôtes de façon très ostentatoire une pseudo baby-sitter ... Ensuite le « gargantisme » en proposant un repas monumental et arrosé de façon louchement généreuse. Pour finir déstabilisation : On connaissait la vidéo de PO en FD de Monsieur JUIN. Mais là, la cassette sortie de derrière les fagots présentant des équipages tels que celui des frères Perdon, ensemble, tenait du dantesque. Vous y ajoutez un commentaire blasé et distant (Gault), accompagné d'un calva, et vous n'avez plus qu'à aller vous coucher en méditant sur votre médiocrité. C'est ce que nous fimes !

Dimanche matin, levés aux aurores, histoire de profiter d'un temps ... pluvieux. Mais, le vent est là, n'est ce pas le principal.

4 manches furent donc tirées. Une de plus aurait certainement pu être lancée en plus si on considère la très longue attente entre les manches, sous les grains . C'était une sélection comme une autre. Les résultats sont les suivants :

- 1 Alleaume Perdon 3 (3 1 1 1)
- 2 Fouassier Fouassier 6 (1 2 6 3)
- 3 Junca Junca 10 (5 3 2 8)
- 4 Beyssac vaillant 10 (2 4 7 4)
- 5 Laigle Laigle 14 (4 8 9 2)
- 6 Coquerel Broisse 14 (6 5 4 5)
- 7 Daguet Perdon 15 (8 6 3 6)
- 8 Robert Legeai 19 (10 7 5 7)
- 9 Lepinay Coroller 25 (7 9 11 9)
- 10 Godin Godin 29 (9 10 10 10)
- 11 Coant Culeron 31 (12 11 8 12)
- 12 Andreys Rizet 34 (11 12 12 11)
- 13 Le chalony Le chalony 40 (13 13 dnc)



dnc)

En conclusion : Les premiers sont une fois de plus Etienne et Ludo. Ils n'ont été battus que par Bruno et Dominique, très régulier comme toujours, et par Emmanuelle et Fabrice, dont il va falloir rapidement se méfier.

Quant au traquenard, Dominique, Bruno, il faudra faire plus fort l'année prochaine : Il en faut plus pour déstabiliser des fireballistes moyens !

Yann

## RÉGATE DE ST QUENTIN DU 14 MARS 2004

point de vue de l'équipière:

Comme nous a dit notre talentueux entraîneur Etienne Perdon. les drisses font beaucoup de bruit quand il y a un peu de vent mais ça ne veut rien dire, il ne faut pas se laisser impressionner et la devise est; TOUS LES NIQUER.

C'est ce que que je me répétais tout en signant des autographes sur le parking; c'est fou comme je suis populaire en début de saison! Bon faut y aller: mais y a quand même du vent; on m'aurait donc menti? et puis des claques méchantes en plus-

La tactique était simple: NE PAS DESSALER comprise après le 2<sup>ème</sup> large sans spi: tudieu méchante claque qui arrive faut choquer le foc et pourquoi le taquet ne se choque pas?(vous n'avez pas remarqué que les éléments quelquefois sont contre vous!). Bon on a fait plaisir à un soi-disant copain l'Alleaume qui ne s'est pas franchement moqué mais qui a eu j'en suis sûre un petit soupir d'aise vu qu'il était et oui vous n'en croyez pas vos yeux.... derrière nous.

Le taquet s'est bien fait à ses choqués de sécurité et le dernier près apocalyptique nécessitait de la finesse dans le choquer : écoute à la main c'était plus sportif!

Un élément de discorde au sein de l'équipage; l'envoi du spi est-il rentable?: ce bout de tissu s'évertuant à ne pas prendre une belle forme harmonieuse mais à gonfler dans tous les sens sans rendement véritable et par contre au moment d'affaler se transformant en un objet démoniaque qui refusait de réintégrer sa baille (lutte d'autant plus grande que mon barreur était saisi d'une manie; affaler le plus tard possible malgré mes demandes incessantes et itératives mais on sait bien que l'équipier on ne l'écoute pas!) donc ça donnait le dialogue suivant: affale vite vite vite (ton pressant) non, je joue au tennis figure-toi, le foc vite vite au trapèze vite vite (c'est que l'animal ne se renouvelle pas!) j'avais la nette sensation de me transformer en pieuvre!!!



On s'est bien amusé et c'était un vrai plaisir de voir tous les lourds aller au tapis; ce n'est pas tous les jours qu'ils souffrent autant que nous!!!!

Mon barreur n'ayant pas utilisé son droit de réponse, je conclurai en disant que les absents ont encore eu torts: les fire ont gagné devant les 470 et ce fut une belle régates.

Dominique Fouassier.



## LA VICTOIRE DU DACRON

### Régate de la Flèche du 28 mars

Tout commence début mars sur le forum sous l'impulsion du "coach" alias Joseph Thoby qui fait appel aux participants pour la régata de la Flèche que l'on nous promet grandiose.

Deux jours plus tard, il y a une vingtaine d'équipages enthousiastes inscrits virtuellement : incroyable non ?

Rendez-vous dès le samedi après-midi pour un entraînement avec petit vent et beau soleil, l'occasion pour certains de se dérouiller après un long hivernage et pour d'autres, d'essayer leurs nouvelles voiles.

Le soir, petit resto choisi avec soin par le team Lucet, dans le centre de la Flèche, où quelques histoires vont ressurgir comme une certaine virée nocturne à Maubuisson (certains se reconnaîtront).

Dimanche, le soleil est toujours là et un petit vent annonce une belle journée de régata.

Sur le parking, on découvre une belle proportion de grand-voiles en kevlar et chacun se demande ce que va donner la confrontation.

On retiendra de cette journée, sur l'eau :

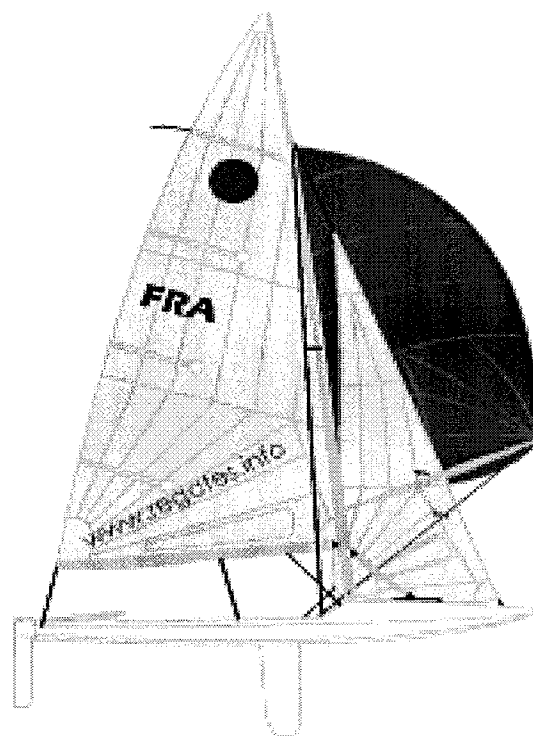
- La vitesse et le cap indécents du Team Fouassier (cela devrait être interdit !),
- L'irrésistible ascension du Team Maurice (ah si il avait eu une cinquième manche...),
- La bonne régularité du Team Rasta malgré (paraît-il) un début de rébellion à bord lors de la dernière manche pour cause de mauvais départ,
- L'irrésistible dégringolade dans le classement du Team Auvergnat de Nantes,
- Une belle bagarre dans un bon esprit.

On retiendra de cette journée à terre :

- La bonne surprise du jeune Barbier qui a découvert dans ses vieilles houses, des voiles toutes neuves (bien vu philippe !),
- Le super accueil de la famille Lucet et de toute l'équipe du club de La Flèche,
- Les rillettes toujours aussi bonnes.

Classement des 19 participants :

- 1 Fouassier/Fouassier (1-1-1-6)
- 2 Peculier/Lesbac'h (3-2-2-1)
- 3 Puissant/Puissant, JET (4-3-6-2)
- 4 Bihoreau/Bihoreau (2-5-4-4)
- 5 Renaud/Thoby (8-4-3-7)
- 6 Coquerel/Broise (9-9-5-3)
- 7 Chartier/Huchet (6-7-5-5)
- 8 Renon/Lechêne (5-6-8-11)
- 9 Lepinay/Corollier (7-10-9-9)
- 10 Robert/Legeai (14,8,15,8)
- 11 Lucet/Lucet (11,13,10,12)
- 12 Tottereau/Cartereau, 470 (13-11-11-14)
- 13 Bredentiot/Renaud (10-16-12-16)
- 14 Pete/Goguy (12-18-13-13)
- 15 Barbier/Barbier (15-17-14-10)
- 16 Godin/Godin (18-14-16-15)
- 17 Septier/Rondincou (17-12-17-18)
- 18 Fourier/Malherbe (16-15-18-19)
- 19 Fort/Aupetre (19-19-19-17).



# Interligue de Cazaux / Pâques 2004

par Martin

Cette année à Pâques, on avait le choix entre aller traîner du plomb au Spi Ouest-France, ou sortir la cagette du garage pour la Régate des Cloches (sic) à Cazaux. Après mûre réflexion, on a attelé le Fire, et zag on est partis gaiement pour 300 bornes, les Pixies à fond en bande sonore...

Vendredi soir, escale à Bordeaux chez Franck, qui nous exhibe fièrement son certificat de P.O. (dont l'authenticité nous paraît hautement contestable), avant de nous entraîner de bar en bar (mention spéciale à La Dame de Shanghai, trrrès bon réservoir à chope). Le lendemain, les yeux cernés et rougis, nous remettons nos âmes à St-Paracétamol avant de reprendre la route.

Déception en arrivant à Cazaux : entre les Dragon, les Snipe et les Flying Fifteen, il n'y a que 14 Fireball. Pas brillant... Mais si la quantité n'est pas au rendez-vous, en revanche le plateau est de toute première qualité : Tim Rush (sur son nouveau Winder) et Fred Sotteau ont fait le déplacement, tout comme les Terminators Alleaume/Perdon, Franck et Pedro qui font leur retour après le Mondial en Australie, le team Lange-Berteaux, Ludo « Herr Professor » Collin et Jocelyn, qui arborent un nouveau jeu de voiles ultra-performant ;-), les frères Périlleux avec leur Mauronball flambant neuf et le nouvel équipage du FRA 14703, Thibault et Frédéric, recrutés par le June. Ca promet !

Deux manches sont courues samedi dans un petit médium assez oscillant et sous les nuages. Loïc et Arnaud inaugurent le FRA 14866 de belle manière en claquant la première manche devant Franck et Pedro qui éblouissent la flotte de leur lycras orange fluo, suivis par Ludo et Etienne. La deuxième manche est remportée par Tim et Fred devant Ludo/Etienne et Frank/Pierre ; mais cette course fut surtout marquée par un quasi-pugilat entre le 14400 et le 14728... Un peu moins de gaz les gars, siouplaît !

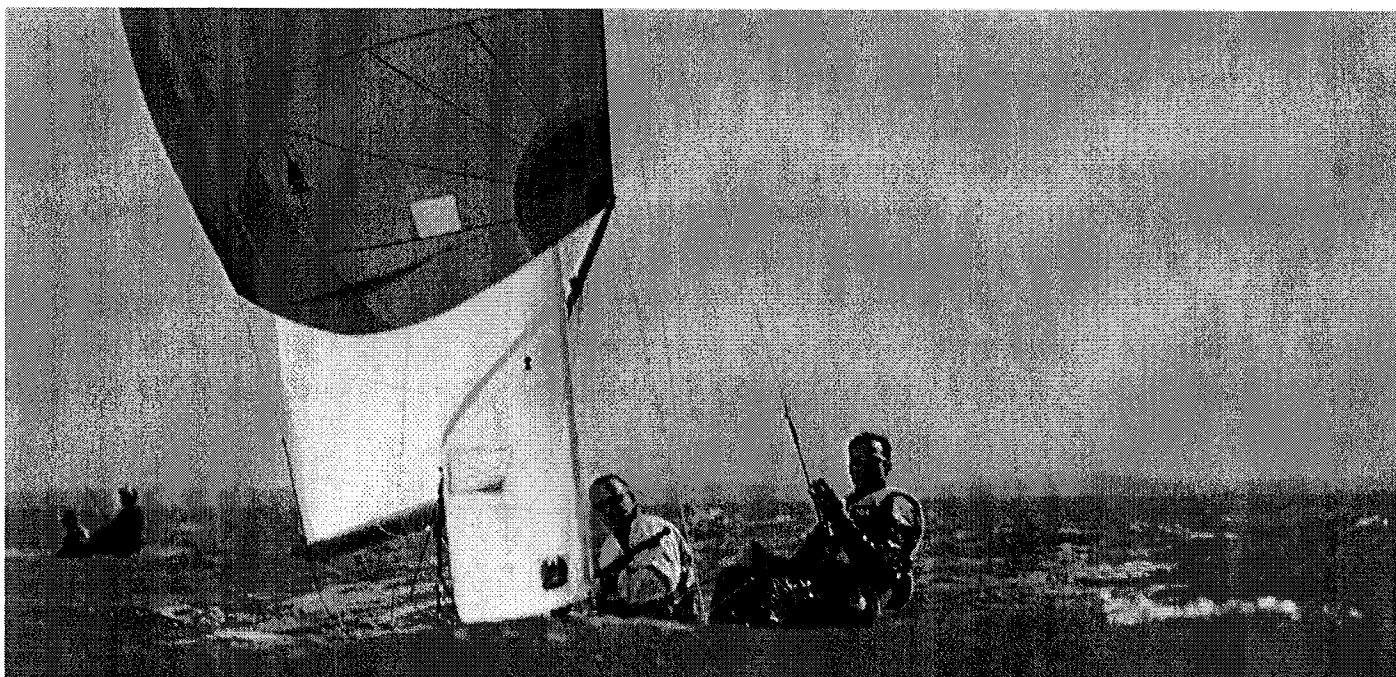
Samedi soir, dîner puis défilé de mode (!! ) hyper select (nous n'étions pas invités, c'est dire !) à l'hôtel Le Radar, appellation assez prémonitoire quand on voit la démarche de Maurice dimanche matin (au radar, donc). De notre côté, nous avons préféré poser les valises à l'hôtel « ZX ».

Dimanche, 4 manches sont courues dans du médium forcissant progressivement jusqu'à 4-5 beaufort. Les Lange-Berteaux devaient gagner la première, mais sont disqualifiés pour OCS et c'est finalement Tim qui est déclaré vainqueur. Ludo et Etienne vont totalement dominer les 3 manches suivantes, avec un écart important sur leurs poursuivants directs (GBR 14864 et FRA 14693). De notre côté, nous sommes à la peine en cap, « mât trop calé » nous expliqueront en chœur les spécialistes.

Lundi, on part pour une manche dans du petit temps bien tordu. Ligne favorable à la bouée, à peine partis ça bascule à gauche. Les Périlleux passent en tête au vent, juste devant nous et Tim. Nouvelle bascule forcissante à gauche, ce n'est plus du tout spiabie, on choque les drisses de spi « à la Dransfield » (dixit Mouchès !). Le parcours est modifié, on croise avec les Dragon (ça dévente loin, ces bestiaux !). Progressivement, Tim nous largue ; les Périlleux résistent plus longtemps mais doivent finalement s'incliner. Nous parvenons à résister au retour tonitruant des Lange-Berteaux et de Ludo et Etienne. Bonne manche de 3 dans la muette...

Ludovic Alleaume et Etienne Perdon s'imposent donc une nouvelle fois, mais de justesse (égalité de points) devant Tim Rush et Frédéric Sotteau, qui affichent une vitesse impressionnante au portant. Franck et Pedro complètent le podium, handicapés par un lycra filé, mais ils peuvent se consoler avec le grand prix d'élégance pour leur combiné « collection Hiko printemps-été 2004 et bonnet péruvien à poils longs ». Dommage pour tous ces équipages que les énormes œufs de Pâques en chocolat aient été réservés aux seuls podiums des Dragon, Snipe et F15...

Enfin, signalons que certains absents, bien qu'ils aient eu tort, ont brillamment défendu l'honneur de la classe Fireball française, puisque Jeannot Nouel gagne le Spi Ouest-France en IRC1, et que Dominique Junca fait de même en Jod 35. Ca ira pour cette fois, mais qu'on ne vous y reprenne pas !







**Pas la peine d'aller à Adelaïde  
pour plier un mat**

**La Baule suffit...**

**Le fireballiste s'exporte bien !**

Anciens et actuels fireballistes ont plutôt bien figuré au Spi-Ouest-France, qui se déroule tous les ans à la Trinité / s / mer , à Pâques . C'est la plus grosse régates de quillards de France et de Navarre avec 500 bateaux participants , (et encore les inscriptions sont plafonnées ! ) .

*J. F. Nouel* gagne en IRC 1 sur son Super-Arlequin «Hakuna Matata », *Emmanuel Le Men* gagne en JOD 35 ( Pen koënt ) avec *D. Junca* à son bord , *F. Mouchès* était là en « J » je sais plus quoi , *Eric Basset* en Mumm 30 a fait de belles perf mais avait oublié de s'inscrire , *Jérôme Allain* finit 8e sur First 31.7 , *J.C. Scale* en J 105 fait 4e ou 5e , *Jean Bacave* fait 2e en Grand Surprise; (il a fait une saison mémorable en fire avec *Jérôme Burgaud* ) qui naviguait sur une grosse unité , *E. Portelance* était sur un « J » quelque chose ; on avait même *F. Boutarel* à faire la sécu sur le rond des 45 pieds ... et j'en oublie sûrement !

On le voit la reconversion est possible après le fireball ;  
et même peut-on dire : le dériveur est soluble dans le quillard .

## LES FIREBALLS DANS LA PIAULE A LA BAULE

1<sup>er</sup> et 2 mai 2004

C'est un complot... Maintenant, j'en suis sûr. 5<sup>ème</sup> à l'arrivée de la première manche, j'apprends au bar que Franck (2<sup>ème</sup> à l'arrivée) n'a pas passé la ligne (le fourbe !), et donc que tous les bateaux classés gagnent une place. Et l'article, il est pour qui ? Devinez...

Un mois après la régata, j'ai des souvenirs assez contrastés de cette interligue bauloise du 1<sup>er</sup> mai, grand classique du circuit Fireball/505 : une deuxième manche d'anthologie, disputée dans une piaule « hénaurme » (l'anémo du CNBPP serait monté jusqu'à 35 nœuds -si, si- sous un grain), une très bonne participation des Fireball (27 bateaux avaient fait le déplacement), deux très belles manches dimanche sous un soleil radieux, mais aussi une casse importante (6 mâts pliés ou flambés, un étambrai éclaté). Samedi soir je suis heureux comme un gamin d'avoir fini la 2<sup>ème</sup> manche classé, d'avoir sorti le pépin, d'être resté à l'endroit, et pis aussi pass'que le Fire au portant dans la cogue, ça avoine... mais ça avoine... faudrait pas mourir avant d'avoir vécu ça !!

Samedi midi sur la cale, face au vent d'Est qui forçait de plus en plus et à la visibilité qui diminue, les coureurs font une mine aussi grise que le ciel. J'y vais ou je reste au bar ? Les Lange-Berteaux donnent l'exemple. On leur emboîte le pas. C'est parti ! C'est bien de la brise, mais c'est encore régatable : pas plus de 20 nœuds pour le moment. Le départ est retardé. Puis il faut attendre pendant les procédures des Laser. Contrairement à ce que nous pensions (ouuh les mauvaises langues !), il n'y aura pas un seul rappel général. Les laseristes seraient-ils finalement des gens bien élevés ? Ca y est, c'est notre tour. Procédure... Top départ. Quête max, dérive relevée un tiers, à deux mains sur le hâle-bas, on avionne au près, le bateau plane et rebondit de vague en vague sans s'arrêter. C'est bon, c'est vraiment trop bon ! Surprise à la bouée au vent : il y a beaucoup de 505 derrière. Quant à leurs fameux gggrands spis de 29 m<sup>2</sup>, ils vont rester dans les avaleurs pour la journée. Quelle bande de fiottes ! Non... pas taper... c'est pour rire... Au loin, nous apercevons les Minis 6,50 qui déboulent vers Pornichet sous tourmentin orange fluo. Que des tafioles, je vous dis !

Pas de surprise en tête de flotte : les leaders cavalaient loin devant. C'est un temps de Perdon. On raconte dans les chaumières qu'ils n'auraient fini la 2<sup>ème</sup> manche qu'une poignée de secondes derrière le meilleur Cinquo. Juste derrière, Tim et Fred s'accrochent, marqués à la culotte par le tandem des affreux Mouchès/Nouel, qui font un retour tonitruant. Et toujours le sourire aux lèvres ! Respect... Faisant confiance à Jeannot, le régional de l'étape, nous les suivons à gauche sur le deuxième près de la deuxième manche. C'était un plan « lose », et nous reperdons les places chèrement gagnées sur le portant précédent, spi envoyé avec une maîtrise plus qu'hasardeuse : on a manqué deux Laser de très peu... A l'arrivée de la deuxième manche, seulement 13 Fire et 4 505. Le comité décide d'arrêter les frais, mais le pire est encore à venir : dessalant à 50 mètres de la cale, Fred Boutarel et Pierre Marguerat voient leur mâât défoncer l'étambrai avant de plier net. De notre côté, nous nous en tirons avec « seulement » un foc déchiré. Ca aurait pu être pire.

Dimanche matin, après une soirée plutôt calme pour la plupart des équipages (Juin excepté, évidemment), les 21 bateaux encore en état de courir sont gréés sous un franc soleil. Nous partons sur l'eau dans le petit temps, ça fait du bien d'échanger la combi intégrale contre le shorty ! Le vent a basculé Sud-Ouest 5-10 nœuds, courant fort, et le comité envoie une première manche. Le vent rentre un peu, le chevelu part au câble. Très vite, c'est à droite que ça se passe, au ras de la plage, car le courant contraire y est moins fort. Fred et Jeannot passent au vent en tête, et gagnent la manche aisément devant Tim et Fred puis Patrice/Serge et François/Pierre-Yves. Dans l'ultime bord de près, Ludo et Etienne, revenus du diable-vauvert après un premier bord de près à gauche du plan d'eau, nous font réviser les fondamentaux du marquage pour finalement nous passer d'une demi-longueur sur la ligne ! Rrrraaaaah !! Nous finissons donc 6, juste devant Denis et Gaël qui ont fait une bien belle manche. Et Franck ? Z'avez pas vu Juin/Perdon ? Ben non... Avarie ? Y sont rentrés ? Sais pas... Le comité va envoyer une deuxième manche, faut qu'y se grouillent. Ah, on distingue un point à l'horizon, ça grossit, ça devient un Fireball avec un équipage orange fluo. Y z'ont l'air un peu verts à bord, je dirais même qu'ils rigolent pas du tout en franchissant la ligne d'arrivée.

Interview à chaud de l'équipage 3<sup>ème</sup> de l'Européen 2002 : « Franck a chopé vachement tard hier soir, il est pas super lucide ; n'étant pas persuadé que c'était mauvais à gauche, il a vachement insisté pour qu'on y retourne » ; « Pas du tout, c'est juste que j'avais promis à la greluce que j'ai chopée que j'irais lui faire bonjour au port de Pornichet » ; « et puis on a eu une avarie de lycra, alors forcément on était tankés » ; « ah oui c'est sûrement ça, j'avais des sensations de barre bizarres, je m'disais c'est la béquille, mais non c'était le lycra ».

Un peu énervés, les Chevalier et Laspallès du Fireball français écrasent l'accélérateur dans la manche suivante. Mais ce n'est pas suffisant pour empêcher le FRA 14400 de remporter une nouvelle manche. Ayant d'ores et déjà assuré sa deuxième place, Tim est déjà rentré à terre (le train n'attend pas...). On se bagarre avec Franck et Pedro pendant toute la manche, les passant au vent arrière, se refaisant passer sur le dernier large. Bon princes, ils nous laissent passer sur la ligne d'arrivée, nous offrant une manche de 2 pas vraiment méritée. Fred et Jeannot suivent immédiatement derrière, devant les Lange-Berteaux et les Sirena boys.

L'heure tourne, certains ont beaucoup de route à faire pour rentrer et les embouteillages s'annoncent garnis : l'interligue se termine sur cette quatrième manche. Ludovic Alleaume et Etienne Perdon remportent une nouvelle fois la régates devant Tim Rush et Frédéric Sotteau. Le podium est complété par les revenants Frédéric Mouchès et Jean-François Nouel, devant Martin Péculier/Thomas Le Seac'h et François Chartier/Pierre-Yves Robin. Joli tir groupé du team Sirena, 3-4-5 ! Dommage que les Fouassier n'aient pas couru dimanche (la famille...), ils auraient eu sans aucun doute leur mot à dire (vous pouvez également remplacer « Fouassier » par « Lange-Berteaux » et « dimanche » par « samedi », ça marche pareil). Voili voilou, c'était une belle régates. On reviendra !

**Souvenirs, souvenirs...**  
**(Régate de Poses – 7 Mars 2004)**

La régates de Poses. Par quoi commencer ??? Nos résultats inattendus durant cette régates du début de saison (on finit quand même 3ème ex aequo...), la forte pluie de dimanche (celle qui surprend en plein milieu du grément) ou le fabuleux accueil de Dominique et Bruno autour d'un succulent couscous samedi soir...

Plutôt quelques souvenirs...

Le départ est lancé. On choisit la droite du plan d'eau. Et ça paye. En effet, on a la chance de passer en tête la première bouée. Cela n'arrive pas souvent alors là vraiment on est heureux. Et là, je me dis que se lancer dans le Fireball a été LA BONNE DECISION.

Le Fireball, une série sympa (nous disait-on) dans laquelle on se bataille sur l'eau, mais les bons conseils et la bière coulent à flot à terre. Une bonne ambiance...

C'est décidé, on se lance et l'aventure commence. Le premier coup de fil est le bon. Maurice nous accueille comme un père. Depuis la trouvaille de notre bien aimé 13862 en Angleterre jusqu'à l'apprentissage du réglage de quète ou de hale-bas en passant par mes premières sorties au trapèze (et oui Maurice, j'ai compris que la tête n'est pas ce qu'il y a de plus lourd dans le corps d'un équipier...)

Fab me rappelle à l'ordre pour le passage de bouée afin de contrôler les Fouassier. Je sors de ma rêverie.

Pour mieux y replonger.

Après les premiers entraînements à Choisy, enfin la première régates à Lavacourt. Un super accueil. Encore un peu timide, on fait notre baptême de la mer à Bréhec à Noël. Et quel baptême bien venté. On apprend à désacraliser le dessalage. Très instructif et très utile pour la suite sachant que dès que le vent dépasse 15 nœuds, on y passe plutôt souvent...

Puis l'hiver passe avec quelques entraînements à Saint-Quentin (munis d'un brise glace certaines fois). Et le meilleur arrive : la Baule, le stage de Brest. Les conseils de nombreux fireballistes et surtout une ambiance du tonnerre. Même Naussac (notre premier national) reste un super souvenir pour cette bonne ambiance à terre.

Attention, on passe la bouée et on attaque de nouveau le bord de près. Je sors au bout de mon câble. Quelle sensation, ce trapèze !

Quelques souvenirs bien ventés. Après Maubuisson, superbe régates mais qui finit sur une grosse brise et de bonnes claques, on peu citer la nouvelle régates de Viry : avec son goulet au milieu, le parcours n'est pas aisé. Nous n'avons pas résisté aux claques quelque peu aléatoires, et nous avons pas mal chaviré.

La Baule cette année, on innove. Perché au bout de mon câble, d'un seul coup, je me retrouve dans l'eau à 10 mètre du bateau (et oui, le câble a lâché). Je sors la tête de l'eau, juste à temps pour voir le Fire et Fab lentement se coucher sur le côté. Du coup, on remballe. Résultat de la flotte pour cette journée : pas mal de casse.

Un dernier clin d'œil pour la Rochelle. J'ai adoré. De longs bords en pleine mer, une belle flotte et de bonnes conditions.

Voilà depuis presque 2 ans, nous avons découvert une série pleine de surprises. Merci à tous pour votre accueil et bon vent.

Emmanuelle

## Le national Mixte et Familial 2004

Après quelques années déjà dans le monde trépidant du Fireball, je n'avais pas encore réussi à participer au Mixte... erreur enfin corrigée.

Et il faut bien avouer que pour une première participation à cette épreuve déjà mythique, c'était une belle participation. Déjà par le nombre d'inscrits, 17 bateaux, mais aussi par la nouvelle formule : l'ouverture aux équipages familiaux (4 bateaux) était probablement l'occasion de corser l'épreuve, et de revoir quelques uns de ces duels que nous aimons tant : qui des Laigle ou des Fouassiers serait devant l'autre ??

J'ai pour ma part réussi à débaucher Charlotte, une lasériste convaincue, et désireuse d'essayer la barre du Fireball après avoir récemment goûté au câble du 505.

Le bateau n'a pas navigué depuis les Pieds Gelés, les lèvres de dérive ont été recollées le week-end dernier à la bourre et au scotch double face, nous sommes deux barreurs à bord dont la barreuse attiré du week-end barre un double pour la première fois, et j'ai oublié le spi neuf à Paris. Je crois donc que nous sommes parés comme jamais !

A l'arrivée samedi matin sur le parking, nous faisons la connaissance du terrain de jeu, grand comme 2 confettis et demis rangés cote à cote, alors que les Fire s'entassent sur le parking. Ca promet de l'amusement aux bouées, d'autant plus que le vent n'a pas oublié d'être au rendez-vous, même si dans un premier temps il nous semble encore manoeuvrable.

Première surprise au briefing, le comité nous informe que pour le samedi ils vont essayer de donner des départs si le vent baisse un peu, mais que pour le dimanche il va falloir se partager le plan d'eau avec une autre régata (!!!! Mais où ils vont les mettre ???)... de VRC (Voiliers Radio Commandés). Ouf, les maquettes ça ne prend finalement pas beaucoup de place, mais attention à ne pas les couler (au sens propre) en refusant un tribord.

Le signal de la mise à l'eau est donné par la famille Bihoreau, qui semblent éprouver quelques difficultés à dompter le bateau... serait-ce difficile ?

Le comité nous ayant dit d'y aller "pour voir"..... on peut dire qu'en fait on a surtout vu du beau monde dans l'eau et de la vase dans les voiles (à propos, si quelqu'un connaît un bon détachant.....). Je crois qu'à tout moment il y avait près de la moitié des bateaux à l'envers, certains y restant assez longtemps... une bonne dizaine de dessalages pour nous dans toutes les positions, et l'occasion pour moi d'essayer le ressalage "à l'esquimau" (apnée conseillée).

A noter la belle performance de maître nageur de Joseph.

Après une soirée barbecue bien arrosée au club samedi, nous sommes fin prêts dimanche matin pour en découdre dans un vent enfin manoeuvrable en force sinon en direction.

Première manche, Charlotte hésite à faire un départ babord devant la flotte (ce qui, pour une entrée dans la série aurait quand même été gonflé !!!), mais finalement, devant les oscillations du vent, nous n'en faisons rien et restons sagement près du comité.

Malgré de beaux départs, bien placés au comité, nous avons souffert d'un problème de cap sur toutes les manches, et de difficultés à lire les bascules incessantes du vent... ce plan d'eau n'était sincèrement pas facile, en plus d'un bateau mal réglé.

Nous faisons six à la première manche, après un passage à la dernière bouée sous le vent qui nous permet de reprendre deux places, et ce sera notre meilleure manche du jour.

Au général, la famille Fouassier fait montre d'une belle régularité, titillés de très près par le team Bihoreau, qui ont bien envie de gagner un titre "familial" plutôt que mixte. Yann et Ronan Laigle sont très proche derrière pour arbitrer les débats, de même que Joseph et Anne-Marie, à l'affût.

La famille Robert, arrivée au dernier moment (c'était pourtant prévu sur deux jours Eric) fait la première manche au parking, mais se rattrape très fort par la suite.

En définitive, Bruno et Dominique remportent encore une fois le National Mixte, alors que Philippe et Gérald sont premier équipage familial, et que le prix de la courtoisie sur l'eau revient à Etienne Récamier et son équipière.

Belle initiative de la part du comité pour souligner la bonne ambiance de cette régata.

A noter l'arrivée de quelques nouveaux équipages dans la série : soyez les bienvenus, et revenez vite sur l'eau !

Félicitations au club de la Flèche et à Denis pour l'organisation irréprochable. On reviendra, et comme dirait Maurice : les absents ont eu tort.

## BREST 2004

Equipages présents :

Denis et Françoise LUCET, Fred LEBAS - X, Bruno et Dominique FOUASSIER, Valentin et Dominique JUNCA, Georges et Anthony GODIN, Pascal ANSELMO - X, Martin PECULIER - Thomas LE SEACH, Franck JUIN - Pierre PERDON, Ludovic COLLIN - X, Maurice COQUEREL - X, Ludovic ALLEAUME - Etienne PERDON.

Brest, c'est loin. Levé 5h00 du mat, péniblement arrivé à 12h30, je m'aperçois que je suis loin d'être le dernier arrivé. L'ambiance au parking est inhabituelle malgré des conditions météo somptueuses, soleil et médium : la faute à une participation un peu faible par rapport à ce qui a été annoncé sur le forum, aux équipages incomplets qui attendent dans l'angoisse, aux bruits de parking qui annoncent que c'est la dernière.

Brest, c'est brrrrest. Depuis quatre ans nous y avons toujours eu des conditions fabuleuses et nous y avons navigué tous les jours. Le plan d'eau est parfait pour la voile légère ; le nombre de bateaux sportifs navigants dans la rade pendant quatre jours en atteste. Par grand vent, le plan d'eau reste très sécurisant. De plus la complexité des courants et des vents rend le plan d'eau très polyvalent quant aux conditions techniques et stratégiques rencontrées. Les entraîneurs y sont toujours d'un niveau remarquable. Les deux de cette année (Gildas Mahé et « Titou ») ne faisaient pas exception à la règle. L'accueil du club est parfait et les moyens mis à notre disposition combleraient les plus difficiles.

Brest, ça sert à rien. Le stage national a joué un grand rôle dans le développement de la série. Encadré les premières années (au Havre puis à l'E.N.V.) par J.C. Scale, il a métamorphosé bon nombre de fireballistes (moi en tout cas). Nous nous sommes petit à petit laissés convaincre que s'entraîner pouvait être à la fois utile et agréable, et que pour s'entraîner efficacement il fallait un peu de méthode. Même si on y a beaucoup rit de notre incapacité congénitale à vraiment progresser, petit à petit le niveau moyen de la série s'en est ressenti. Par effet boule de neige, même ceux qui n'ont pas participé en ont profité.

Brest, c'est cher. Mettons à part l'hébergement puisque la difficulté est identique où qu'on aille, le vrai problème si situe dans le fait d'accepter pour s'entraîner un coût analogue à celui d'une régates de même durée. Alors quoi, qu'est-ce qui manque ? Sûrement pas les départs de kamikase, les manœuvres de folies, les duels aux côtes, parce qu'à ce niveau le stage vous en sert à la louche, plus que n'importe quelle compétition estampillée. Le rapport coût/temps de navigation est imbattable. Ce qui manque ça serait la coupe ? Je connais des adresses où on peut en acheter pour le prix de 2 bières !

Brest, c'est cool. Le stage national est aussi important pour l'ambiance dans notre série. Un rendez-vous qui mêle équipages de tous niveaux pendant quatre jours, sans aucune pression de résultats, manquera énormément s'il venait à disparaître.

A part ça le stage cette année n'a pas dérogé à la règle. Bon médium (12- 15 nœuds) le jeudi et le samedi, baston le vendredi et le samedi (20 -25 nœuds avec claques), on a été servis. On a beaucoup testé :

- L'étambrai pour Ludo « professor » COLLIN (avec Baradat au trapèze ça aide).
- La drisse de foc (c'est dans le film que Francky doit mettre demain matin sur le site) pour Ludo ALLEAUME (oui, bon ça va, avec moi-même au trapèze ça aide aussi). Finalement, ça doit plutôt venir du prénom des barreaux que du gabarit des équipiers.
- La stratégie sur le plan d'eau pour Franck et Pedro, les nouveaux talents du rire. Après avoir appris à lire les instructions de course à La Baule, vont-ils confirmer leurs fulgurants progrès en tenant compte aussi des horaires de marées ?
- Le genou d'équipier pour Maurice (entorse)
- Le bateau de Maurice, confié ensuite au bons soins de Ludo « Captain Crach » Collin.
- La voiture à boîte automatique de Maurice, confiée au bons soins de moi-même, après quelques abus.
- Le mental « bête de piaule » pour Dominique F qui a trouvé samedi que ça « commençait à bien suffir ».
- La montée en puissance de Martin et Thomas qui confirment que leurs résultats ne doivent rien au hasard.
- La vitesse au près de Pascal Anselmo dans la brise.
- Le courage des autres qui se sont accrochés dans des conditions difficiles avec une mention spéciale à Denis et Françoise, ainsi que Valentin et Anthony.

Par contre, on a pas testé les spis asymétriques et tant pis pour nous. Du coup, on a été punis de punch, mais pas totalement sevrés quand même. L'occasion de saluer et d'exprimer toute ma gratitude à Mister Collin sans qui le stage à Brest n'aurait jamais existé.

**E. PERDON**

P.S. : Recherchons pour l'an prochain arbitre de billard incontestable, expérimenté, sobre et disponible entre 2 et 5 heures du matin.

Si je me référais à une citation moult fois promulguée le samedi en fin de soirée, cet article pourrait s'arrêter là ! Malheureusement, le Junca de service, auteur à répétition de la citation, sait aussi harceler la manne populaire pour qu'elle écrive à son tour une page de la vie fireballistique mondiale. « Irracontable » qu'il(s) disai(en)t ! Et je fais comment, moi, hein ! ?

Bon d'accord, malgré un consensus issu de nombreuses palabres éthyliques, je n'ai pu me souvenir de la comptine numérique typique de la série : 1,2,3,5,6,etc. « c'est qui le taré qui va faire 4 ? » ; « coucou, c'est moi Guignol ! »

#### **Acte 1 : Parti tard, Pont, Paluches**

Démarrage en fin d'après midi de la maison, de toutes façons une arrivée à la bourre permet d'être immédiatement dans le bain : l'apéro commence à être servi. Un petit passage sur le Pont pour verser une larme en admirant ce fabuleux passage au sud du banc de sable qui sera certainement encore refusé par l'ignoble comité de censure le lendemain... la rancune est tenace dans cette région impitoyable. Et la punition à l'arrivée : t'es le dernier donc tu serres un tas de paluches et prends plein de nouvelles et bois un coup et causes et racontes et re-bois et... il est 21 heures, le bateau est toujours là, bien protégé par sa bâche sur sa remorque de route. Premier drame : le dimanche, il ne faut pas avoir à gréer tout ça, on n'y comprend plus rien. Cette première manche du samedi ne doit en aucun cas être reportée. C'est donc avec amertume que tu laisses ton verre... n'importe quoi ! que tu emportes ton verre pour t'aider à déballer l'objet de la dernière manche... que d'efforts pour si peu !

#### **Acte 2 : Pétrole-Han, Pitance, Pics-verts**

Après avoir glouglouté un breuvage divin ressemblant fort à la traditionnelle boisson bauloise, tu commences à (tré) passer à table ; là, faut dire que l'organisation se surpasse d'année en année : crevettes, langoustines, thon grillé, fromage et l'apothéose en un magnifique et non moins délicieux gââââteau aux armes des 3P. Quant aux pics-verts, leur présence à accompagner l'assemblée dès le début des hostilités pour ne plus lâcher la plupart des grands gourous de cette soirée ! Ce qui permis bien vite à une guitare de faire jouer Mickaël, à un appareil photo fou de prendre un moustachu, et à des élucubrations verbales nucléaires de faire chavirer le président... « irracontable » qu'ils disaient, bon d'accord, je n'en dis pas plus, même sous la torture du Junca. Ah si, voilà la conclusion de la soirée selon (attention la délation !) Pékul, Thomas, Jean-Yves, Dom Junca, le président Raymond, le grand moustachu (dit aussi Philéas Fogg de la cagette, ou le sabbatique fireballiste), pour les plus affreux d'entre tous : « c'est qui le taré qui osera finir quatrième ! ? »

#### **Acte 3 : Pipi, Paf, Pieu**

Des commentaires ?

#### **Acte 4 : les 4 P : Planton, Presque Pont, Panade**

Dimanche pour une seule et dernière. Le patron des lieux appelle le port pour infos trafic : arrrrrghhh : pas d'autorisation de naviguer sur l'estuaire malgré l'accord des affaires maritimes, kiki nous fait le planton de service ! ? C'est mon bateau qui avait peut-être raison de vouloir rester sagement sur sa remorque la veille ? Finalement, compte-tenu de l'arrivée d'un gros Tupperware en ferraille, on a le droit d'aller jouer, mais pas jusqu'au Pont, seulement sur la moitié du trajet. Du coup le comité de censure n'aura pas à interdire le passage au sud du banc de sable et décidera d'une boucle et demie en Loire. Qu'à cela ne tienne, l'important est de respecter la numération fireballiste. Après donc un tour, notre place vacille entre 2 et 3, c'est chaud mais ça peut passer. Mais voilà t'y pas que l'adage du coin reprend ses droits : « rien n'est acquis avant la ligne, voire après ! », une ou deux (ou plus) manœuvres foireuses plus tard, nous voici à la place de Biiiiip ! Allez, une petite claque sous spi, un dessalage, et messieurs les paimboeufs, tirez les premiers... OUF, cinquième, ça va mieux ! Bon, ils sont passés, on peut ressaler, vider, ranger, papoter... tiens les Junca s'engueulent ! et puis ils vont où d'abord ? laisse tomber, z'y va, on peut rentrer peinards. Bon, voilà la ligne de délivrance, alors devant, y a le commando Mouches, puis le Sirena Team, puis le Paimboeuf One, puis... puis... hé oh, faut quelqu'un encore, y sont où les Junca ? Et M..., trop tard ! Bon ben on n'est pas classé, ah si ? comment ça ? quoi ? quelle place ? existe pas chez nous ! ah bon, quand même ! ? Et re-M..... !

#### **Acte 5 : Pitié, Prix, Patrice**

Allez, quiiii ! pour une fois, on peut pas changer les règles ? D'abord l'article, c'est pour le quatrième de la Première manche, et c'était le samedi, alors ?... Bon ben tant pis, je réviserai ma numération cet été...

Une remise des prix chargée d'émotion cette année : d'abord parce que le triple champion du monde des 3 P, maître incontesté et vénérable de la mythique épreuve a encore frappé en cet an de grâce 1 après J-F. Et oui, sieur Mouches a laissé à l'écurie son fidèle palefrenier Nouel, lequel avait failli lui coûter l'article l'an passé ; la honte pouvant frapper ce coup-ci, sa grandeur Frédéric a fait appel à un commando spécialisé dans le tractage de cagette sur vase et le palmage-derrière-Fire-dans-pétrole, au cas où !

Et puis rendons hommage au grand moustachu à cagette qui terminait là sa dernière régata avant de nombreux mois, puisqu'il a décidé de partir prêcher la parole fireballiste autour du monde... pour nous revenir plus moustachu encore c'est certain. Bon vent en tout cas...

#### **Acte 6 : Pon Plusion Pinale**

Il a fait beau, et comme d'habitude, tous les quatrièmes ont eu tort...

Alex

FRA 14279



Heure de départ

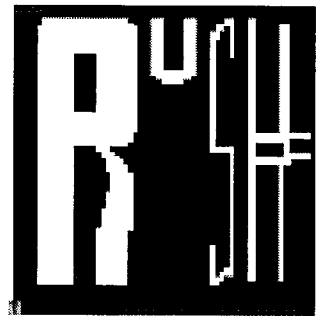
12h47mn00s

CLASSEMENT	BARREUR EQUIPIER	CLUB	N° VOILE	HEURE D'ARRIVEE	TEMPS DE COURSE	DIFFERENCE AVEC LE PREMIER
1	MOUCHES Frédéric HARTZ Philippe	SNO SNO	14793	14h27mn10s	01h40mn10s	0
2	CHARTIER François ROBIN Pierre Yves	CNBPP CNBPP	14838	14h28mn51s	01h41mn51s	01mn41s
3	OLIVIER Patrice RON Serge	CERCLE- CNEP CNEP	14311	14h31mn23s	01h44mn23s	04mn13s
4	AVIGNON Alex JOUBERT Patrick	CNEP CNEP	14279	14h32mn13s	01h45mn13s	05mn03s
5	JUNCA Rémi Dominique	JUNCA Y.C LORIENT CNEP	14367	14h33mn49s	01h46mn49s	06mn39s
6	THOBY Joseph Mathieu	GUIHARD C.V La Flèche SNO	14500	14h37mn13s	01h50mn13s	10mn03s
7	ALLEAUME Ludovic DIE Charlotte	ABA- CNEP SNO	14400	14h37mn16s	01h50mn16s	10mn06s
8	RENON Jean Yves CHENE Nicolas	LE- CV MONTLU- CON CNEP	14300	14h37mn34s	01h50mn34s	10mn24s
9	COQUEREL Maurice BAS Frédéric	LE CNEP CN LORIENT	14632	14h37mn40s	01h50mn40s	10mn30s
10	LE SEACH Thomas LIER Martin	PECU- SNO SNO	14631	14h38mn05s	01h51mn05s	10mn55s
11	LUCET Denis Françoise	LUCET Fran- çoise C.V La Flèche C.V La Flèche	14372	14h40mn05s	01h53mn05s	12mn55s
12	SEPTIER Mickaël RONDINEAU Fabrice	CNEP CNEP	14583	14h40mn30s	01h53mn30s	13mn20s
13	BARBIER Philippe BIER Thibault	BAR- Y.C.C.A Y.C.C.A	13860	14h40mn51s	01h53mn51s	13mn41s
14	PETE Denis GOGUEY Gaël	CNEP CNEP	1431	14h43mn54s	01h56mn54s	16mn44s
15	OLIVIER Jessie Raplaël	POULIQUEN CNEP CNEP	10111	15h07mn43s	02h20mn43s	40mn33s
16	PODEVIN Pascal QUIN Sylvie	ROBE- SNV SNV	1463	15h16mn14s	02h29mn14s	49mn04s





# Championship Winning Sails



**Champion d'Angleterre 2003  
La Rochelle 2004**

*Des voiles testées, chaque week-end, en situation de régates, par des régatiers qui s'inscrivent dans les meilleurs mondiaux pour obtenir Puissance, Vitesse et Tolérance dans un compromis de haut niveau.*

A votre entière disposition pour tout renseignement. N'hésitez pas à poser vos questions par mail : [tim.rush@ntlworld.com](mailto:tim.rush@ntlworld.com) ou par téléphone ++44 11 59 87 59 29

**[www.rushsails.co.uk](http://www.rushsails.co.uk)**

Rush Sails 2 conway avenue Carlton Nottingham NG4 2PY

*Tim rush, 25 ans d'expérience en fireball  
Vainqueur des championnats de France,  
d'Angleterre, d'Europe et du monde*

## La rochelle

FIR FIREBALL (National - Fireball) S R ROCHELAISES du 29 au 31/05/2004 (22 classés)  
8 manches courues

Sélectionnez la fiche d'un coureur par son n° de licence. ♦ Indique un équipage féminin.

place	licences	coureurs / équipage	club	naiss.	sexe	points
1		RUSH TIM	Allemagne		M	10 (1, 2, 1, 2, 1, 2, 1, DNC)
	0457518G	SOTTEAU FREDERIC	A N O ISTREENNE	1979	M	
2	0000870G	MOUCHES FREDERIC	S N O NANTES	1964	M	22 (4, 1, 4, 4, 3, 6, 3, 3)
	0084727Z	NOUEL JEAN FRANCOIS	S N O NANTES	1960	M	
3	0607222Y	PECULIER MARTIN	S N O NANTES	1983	M	26 (3, 3, 2, 3, 4, 7, 5, 6)
	0595357P	LE SEAC'H THOMAS	S N O NANTES	1981	M	
4	0002383H	COLLIN LUDOVIC	S R BREST	1964	M	31 (5, 6, 8, 7, 2, 4, 6, 1)
	1142970U	KERBIGUET JOCELYN	S R BREST	1922	M	
5	0496968A	BOUTAREL FREDERIC	C V CAZAUX LAC	1971	M	38 (7, 7, 7, 5, 7, 5, 2, 5)
	0356659V	MARGUERAT PIERRE	C N BISCARROSSE OLYM	1966	M	
6	0070844W	OLIVIER PATRICE	C N ESTUAIRE	1954	M	49 (10, 11, 6, 6, 5, 19, 9, 2)
	0978812W	CERCLERON SERGE	C N ESTUAIRE	1961	M	
7	1028270Q	JUIN FRANCK	C V PYLA S/M	1968	M	56 (6, 9, 5, 1, 11, 1, DNC, DNC)
	0001595M	PERDON PIERRE	C V CENTRE	1963	M	
8	0823230G	FOUASSIER BRUNO	C V ST AUBIN ELBEUF	1962	M	56 (8, 4, 3, 11, 12, 10, 8, DNC)
	0890527H	FOUASSIER DOMINIQUE	C V ST AUBIN ELBEUF	1958	F	
9		RENNECKE Beate			M	66 (17, 12, 13, 13, 10, 3, 7, 8)
		RENNECKE Jorg			M	
10	0001638G	RENON JEAN YVES	C V MONTLUCON	1967	M	73 (9, 14, 14, 8, 16, 9, 10, 9)
	0493116N	LECHENE NICOLAS	C N ESTUAIRE	1975	M	
11	0015237X	AVIGNON ALEXANDRE	C N ESTUAIRE	1967	M	74 (DNC, DNC, 9, 9, 8, 14, 4, 7)
	1013583R	JOUBERT PATRICK	C N ESTUAIRE	1970	M	
12	0069184S	RAMEZI PATRICE	BOURGES VOILE	1961	M	77 (2, 15, 10, 10, 15, 11, 14, DNC)
	0505067M	HUGUEL ALAIN	BOURGES VOILE	1968	M	
13	0509708W	PERILLEUX LOIC	C V HOURTIN MEDOC	1989	M	78 (DNC, 10, 12, 19, 13, 8, 12, 4)
	0453422Q	PERILLEUX ARNAUD	C V HOURTIN MEDOC	1985	M	
14	1014487H	BEYSSAC FABRICE	SC CHOISY LE ROI	1976	M	83 (11, 5, 11, 14, 17, 17, 15, 10)
	1014486G	VAILLANT EMMANUELLE	SC CHOISY LE ROI	1976	F	
15	0543921K	ANSELMO PASCAL	B N ILE GRANDE	1956	M	84 (12, 13, 16, 12, 6, 12, 16, 13)
	0607980N	THOUVIER DAMIEN	C V ST QUENTIN	1972	M	
16	0178510Y	COQUEREL MAURICE	C N ESTUAIRE	1952	M	105 (DNC, DNC, 17, 18, 9, 13, 11, 14)
		LEBRUN Yannick				
17	0184398G	MARGUERAT GILLES	C N BISCARROSSE OLYM	1966	M	109 (13, 16, 19, 15, 14, 16, 19, 16)
	0568906L	PRUVOT DAMIEN	C V CAZAUX LAC	1963	M	
18	0006403V	MAURON DANIEL	C V CAZAUX LAC	1963	M	112 (15, 17, 15, 16, 20, 20, 17, 12)
	0488638Y	HOLLIER CLEMENT	C N FERRET	1980	M	
19	0887081T	ROBERT ERIC	C N VILLERS S/M	1960	M	115 (14, 8, DNC, DNC, DNC, DNC, 13, 11)
	0898915V	LEGEAI JEROME	S N ENGHEN	1968	M	
20	1066366Y	PETE DENIS	C N ESTUAIRE	1971	M	120 (16, 18, 18, 17, 18, 18, 20, 15)
	0598252E	GOGUEY GAELE	C N ESTUAIRE	1976	M	
21	0598255H	SEPTIER MICKAEL	C N ESTUAIRE	1971	M	126 (18, 19, 20, 20, 19, 15, 18, 17)
	1014714U	RONDINEAU FABRICE	C N ESTUAIRE	1973	M	
22	0781813P	BARRE THIBAUT	E V R	1970	M	154 (19, 20, DNC, DNC, DNC, DNC, DNC, DNC)
	1010006Q	MOREL FREDERIC	E V R	1964	M	



## BELLE, LOINTAINE, BECHEUSE : LA BOUEE AU VENT

Les équipages expérimentés font souvent la différence aux abords immédiats des bouées, en gagnant parfois des places, en évitant d'en perdre presque toujours. En des lieux semblables, les équipages moins aguerris (vois cher lecteur comme le politiquement correct s'insinue au cœur d'ouvrages naguère si subversifs), qui ont souvent dépensé beaucoup d'énergie pour maintenir une position pendant tout un bord, perdent souvent le moral et beaucoup de terrain, sans forcément bien comprendre ce qui s'est passé et avec le désagréable sentiment de s'être fait avoir. Cet article se propose de décortiquer ce qui se passe avant le passage de la bouée au vent et de réduire la part laissée au hasard. D'autre part, on supposera qu'on a affaire à un parcours bâbord ; c'est déjà assez compliqué comme ça.

**BIEN MANŒUVRER** : je ne rappellerai pas ici la technique du virement de bord ou de l'envoi de spi, non pas bercé par la douce illusion d'une quelconque maîtrise du fireballiste, pas non plus parce que je suis un peu fatigué ce soir ; mais plutôt, parce qu'ayant provoqué récemment un dessalage aussi malvenu qu'humiliant (lors de la première manche de la récente régates au Val André lors d'un virement dans une tempête avoisinant force)2, il ferait beau voir à ce que je la ramène.

Pour aborder un passage de bouée dans de bonnes conditions, il ne faut pas être à un virement de bord prêt. Si c'est le cas, retournez séant vous entraîner (et gardez moi une petite place) ; plutôt que de perdre votre temps à déchiffrer cet indigeste verbiage. D'autre part, il est souhaitable que les manœuvres en question ne soient pas affectées (dans mon boulot, ils auraient dit impactées ; j'te jure y des impacts qui se perdent) par la pression intense ressentie justement aux passages de bouées. Tout ceci ne peut être amélioré que grâce à l'entraînement. En s'entraînant d'abord seul, pour réaliser d'abord les manœuvres au ralenti puis accélérer progressivement. En se confrontant ensuite au groupe avec des marques pour simuler la pression des régates. En régatant le plus possible enfin, parce qu'il n'y a qu'en situation réelle qu'on peut se confronter à une vraie pression, et puis dessaler au milieu de tous ses copains ça a quand même une autre allure.

Avant les manches, il sera bon de faire quelques manœuvres avec accélération progressive de la cadence (comme un pianiste fait ses gammes). *Je dis ça, c'est pour vous : nous on ne le fait jamais. Faudrait pas que la clope de sa grandeur tombe bêtement dans l'eau pendant un virement un peu accéléré !*

Rappelons simplement ici la technique de l'abattée autour de la bouée, manœuvre où je n'ai provoqué aucune catastrophe depuis au moins deux saisons. Supposons qu'on arrive par la layline tribord et que l'envoi du spi soit préparé. Dès la surpuissance, il faut absolument avoir relâché du hâle-bas (jusqu' au réglage moyen de largue) avant d'abattre (sous peine de sensations humides et froides).

Le barreur ne déclenchera l'abattée qu'une fois la bouée par le travers de la dérive. Il dosera son choqué de voile très progressivement pour concilier assiette plate et puissance maximum. Il veillera à ne pas toucher la bouée avec l'arrière de sa bôme. S'il y a des vagues, il essaiera de déclencher son abattée en haut d'une belle vague pour un grand surf (quitte à faire un peu de route au bon plein) ce qui rend le bateau très stable et rend la manœuvre aussi aisée que sur eau plate.

L'équipier peut remonter un peu son trapèze avant, les plus « oufs » peuvent se décrocher et faire la manœuvre sur la poignée (dans ce cas 1 longueur avant la bouée seulement). Il devra pendant tout l'enroulage faire très attention à l'assiette du bateau (surtout latérale mais aussi longitudinale s'il y a des vagues), et à choquer son foc de façon très progressive. Ca n'a l'air de rien mais bien choquer le foc tout en rentrant progressivement, ça demande beaucoup d'entraînement. Beaucoup d'équipiers rentrent trop tôt lors de l'abattée et se mettent ainsi en difficulté : le bateau gîte, le barreur doit choquer plus que nécessaire. Cela entraîne une perte de vitesse et de stabilité à un instant où l'on en a grand besoin (envoi de spi). La rentrée de l'équipier doit donc être très progressive et ne doit être achevée qu'une fois le bateau sur sa route pour l'envoi. Il vaut mieux un peu de contre-gîte que de la gîte, aussi minime soit-elle, à cet instant.

Si on arrive par layline bâbord, il faudra avoir lâché le hâle bas avant le virement. Le virement doit être effectué normalement. C'est à dire que l'abattée ne doit avoir lieu qu'une fois le virement achevé et l'équipier au trapèze. Les plus dingues pourront rester sur la poignée et ne pas se raccrocher dans ce cas.

## RESPECTER LES REGLES DE COURSES :

Inutile de rappeler que tribord est toujours prioritaire sur bâbord (chapitre 2-section A-règle 10). Par contre, la règle 13 est à regarder de plus près, car si elle ne modifie pas les habitudes des vieux régatiers, l'application qui en est faite, dans le cas classique d'un bateau arrivant de la gauche du plan d'eau et qui vire sous le vent d'un bateau tribord pour parer la bouée, pourra en surprendre plus d'un en cas de réclamation. En effet, la jurisprudence et les récentes consignes données aux arbitres ont très largement conforté l'avantage du bateau venant de la droite du plan d'eau. La règle 18.3, elle, ne laisse planer aucun doute sur le comportement à adopter.

*Règle 13 : Quand un bateau a dépassé la position bout au vent, il doit se maintenir à l'écart des autres bateaux jusqu'à ce qu'il soit sur une route au plus près. Pendant ce temps les règles 10, 11 et 12 ne s'appliquent pas.*

*Règle 18.3 Si deux bateaux approchaient d'une marque sur des bord opposés et que l'un d'eux termine un virement de bord dans la zone des deux longueurs alors que l'autre pare la marque, la règle 18.2 (de l'engagement) ne s'applique pas. Le bateau qui a viré de bord*

- (a) *ne doit pas obliger l'autre bateau à naviguer au delà du plus près pour l'éviter ni empêcher l'autre bateau de passer la marque.*

Les bateaux qui croisent en bâbord pour venir se recaler sur la layline tribord seront donc bien inspirés de ne pas gêner leurs petits camarades.

Tordons enfin le cou à une vieille antienne trop souvent entendue sur les parking de régates. « Y' a pas d'eau (d'engagement) à la bouée au vent ». Ca n'est vrai qu'à l'Etang du Puits en ce moment. Sur beaucoup d'autre plans d'eau c'est faux !

*Règle 18.1 ..... Cependant elle (la règle 18 : laisser de la place au bateau à l'intérieur s'il était engagé sur le bateau extérieur quand celui ci est entré dans la zone des deux longueurs) ne s'applique pas*

- (b) *entre des bateaux sur des bords opposés, soit lors d'un louvoyage au vent ou lorsque la route normale pour l'un d'entre eux ou pour les deux est de virer de bord pour contourner ou passer la marque ou l'obstacle.*

Cela veut dire que **si les deux bateaux sont sur le même bord la règle 18 s'applique à la bouée au vent.**

En pratique quand deux bateaux approchent de la bouée tribord, il n'y a aucun problème : celui qui est à l'intérieur est aussi sous le vent, il a clairement la priorité et doit seulement faire attention à ne pas toucher la bouée. En revanche le cas devient intéressant si les deux bateaux approchent la bouée en bâbord. Dans ce cas la règle 18 .2 (a) s'applique, c'est à dire que le bateau sous le vent à l'extérieur A, doit laisser à l'autre B (au vent à l'intérieur) la place pour enrouler la bouée (s'il s'est engagé correctement). A ne pourra donc ni sortir B dans les deux longueurs, ni lui faire toucher la bouée, ni lui virer sous le nez pour parer la bouée. En revanche si B n'est pas engagé quand A pointe son museau à deux longueurs, il a intérêt à tout choquer pour passer derrière.

**SE SITUER :** Comme à n'importe quel moment du bord de près, l'équipage doit en permanence avoir une vision très précise de sa situation par rapport au parcours et aux autres. L'idéal, au près, est de se partager les zones à surveiller, le barreur s'occupe du présent et du futur très proche (5 à 10 secondes), l'équipier du reste. Ensuite, suivant l'expérience relative des deux équipiers, les informations brutes pourront être partagées et analysées à deux, ou bien analysées et communiquées ensuite sous forme d'options (Machin vient de virer, nous sommes en route de collision, je préfère garder la droite pour l'instant, on passe derrière ?). En tout état de cause, il faudra savoir qui a la décision finale à chaque instant de la régates. Là encore, on voit toute l'importance d'un vécu commun important, si l'on veut mettre en place un peu de méthode. Pour avoir des résultats sérieux sur le long terme, il faut absolument sortir d'un fonctionnement autocratique de l'un des deux, suivez mon doigt accusateur ! Je reviendrai d'ailleurs bientôt là dessus dans un chapitre entièrement dédié au développement du langage chez l'homo fireballist.

L'analyse devra être réactualisée à chaque changement de situation stratégique (le vent change en force ou en direction) ou tactique (un concurrent ou plusieurs ont viré). Il faut être capable à tout moment de savoir quelle position on occupe virtuellement dans le classement de la manche, afin de déterminer si on doit, attaquer (on est en arrière de l'objectif qu'on s'était fixé) ou défendre (on est en avance sur l'objectifs). Ce sport sourit rarement aux aventuriers, il préfère la mesquinerie au panache. Les meilleurs n'ont pas de pouvoirs divinatoires, ils se contentent souvent de percevoir ce qui se passe un peu plus vite que les autres et, une fois l'avantage acquis, aussi minime soit-il (une demi longueur dans le premier tiers d'un près vaut de l'or), de le faire fructifier en contrôlant impitoyablement.

Les grands principes, mais vous n'irez pas bien loin avec ça, sont les suivants :

- **Aller où le vent va tourner et où il va être plus fort (ouarf).**
- **Bien viser la bouée.** Avoir visualisé sa position avant le départ est d'une grande aide. Se placer avec beaucoup de précision sur la layline fait gagner des mètres précieux. Bien sûr tout le monde sait qu'il faut virer à peu près quand la bouée est par le travers du bateau. Ce sont les aménagement autour du principe qui vous feront gagner les mètres précieux. Et là, il n'y a que l'entraînement dans des conditions variées qui pourra vous faire affiner l'approche. Le fireball fait son cap le meilleur dans le médium à pleine puissance sur eau plate quand il n'y a pas de perturbations (ni de l'air, ni de l'eau) dues aux autres bateaux. En dehors de cette situation idéale, rarement atteinte, qui permet de viser sous le travers (moins de 5°). Il faut évaluer au pif (c'est à dire avec son expérience) les perturbations et rendre son diagnostic télescopique. La longueur du dernier bord a aussi son importance. Plus il est long, plus l'erreur de visée sera importante. Par contre s'il est très court, il faudra tenir compte du fait que le bateau dérive beaucoup en sortie de virement de bord et que l'angle s'en trouve légèrement impacté.  
Pour savoir s'il faut piper où et comment tenter le bord breton. Demandez ça à un barreur !  
S'il y a du courant, cela devient plus compliqué. Un petit détail d'ailleurs, le courant n'oblige pas à naviguer au dessus ou sous la layline, il la modifie. Défavorable, il faudra aller chercher très au dessus du travers de la bouée, favorable il faudra rester intérieur pour ne pas faire trop de chemin. Attention à l'évaluation avant la manche, ou au tour précédent. Le courant varie pendant toute la marée et il vous faudra réfléchir pour savoir si le courant a augmenté, diminué, tourné ou bien s'il s'est inversé depuis la dernière évaluation.
- **Aller se caler sur la layline le plus tard possible** sauf si on est sûr que c'est vraiment meilleur d'être dessus. La layline n'est pas une ligne fixe, elle bouge sans arrêt avec le vent. Si on la prend très loin, on risque de se tromper en visant la bouée ou d'avoir fait trop de chemin. Si on est dans le trafic, il faut monter au dessus de la layline naturelle parce que le vent y est perturbé par les nombreux bateaux à la queue leu leu. Sur la layline tribord, ce sont les bateaux au près qui sont gênants, sur la bâbord ce sont les spis. Aller tout de suite à la layline peut être valable si on est sûr de sa visée, dans une flotte clairsemée, ou en tête ou bien quand le bord est obligatoire (courant, vent plus fort). Dans certains cas, il peut même être valable d'aller chercher quelque chose au delà de la layline (c'est mon quart d'heure mystique), si les conditions sont vraiment hétérogènes avec ce qu'on trouve dans le parcours.

En relisant cet article, je m'aperçois à quel point :

1. j'aime beaucoup le mot layline
2. mon article est incompréhensible

Je te propose donc ami fireballiste d'en assurer le service après vente moyennant une modique bière au bar des régates.

Bon vent

E. PERDON

QUAND LA PETOLE SEVIT:  
"faut ben s'occuper !" Quel atelier choisir ?



Matelotage ?



Lecture ?



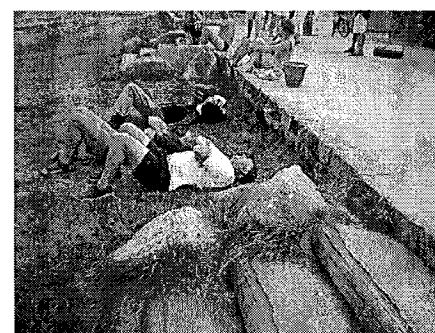
Tchatche ?



Uno ?



Bouffe ?



Sieste?



Bibine?



Echecs ?



Soudoyage du comité ?

## Le spi asymétrique...

Avant de débattre sur ses avantages et inconvénients je vous propose une chose simple : essayer !

En effet j'ai un a priori (favorable) sur son utilisation en Fireball, mais comme je ne l'ai jamais fait je manque d'arguments objectifs pour défendre mon point de vue.

D'ailleurs je ne suis même pas persuadé que c'est une bonne idée, ni qu'elle soit réalisable à force 6, puisqu'à ma connaissance personne ne l'a testé...

Je vous propose donc la démarche suivante :

1) des volontaires bricolent des systèmes simples, provisoires etc. pour faire des essais préliminaires. J'ai qqes idées à ce sujet, mais nous pourrons en parler + tard.

2) Durant le stage à Brest des volontaires essayent. Je vois là plusieurs avantages :

- présence de la vidéo
- présence d'entraîneurs spécialistes de 49er
- comparaison entre plusieurs bateaux
- comparaison avec des spis classiques
- briefings quotidiens pouvant faire évoluer la réflexion.

3) Bilan des essais et discussion argumentée.

Le + difficile me semble d'être de trouver des spis. Mais les voiliers, qui ont un intérêt économique dans cette histoire, doivent pouvoir faire qqch. De plus les importateurs de 29er, Laser4000 ou autres ont peut-être des solutions ?

Vous remarquerez que je n'essaie pas de dire que le spi asymétrique c'est bien, simplement que cela me semble une nouveauté à tester, au même titre que l'ont été le trapèze ou le spi symétrique il y a qqes décennies.

De : jfnouel

Ca a déjà été testé par les zangliches, avec bout dehors et tout et tout.

Si je me souviens bien la conclusion était que ça allait plutôt plus vite (surprenant isn't it?), le fire avec le bout-dehors était plutôt moche.

Quant à l'intérêt?????

De : Sylvain

Si c'est un truc moche que tu cherches à faire Martin, tu peux regarder là ;-)

<http://www.breizhskiff.com/articles/Skiffs/IntMoth/IntMoth.php3>

Moi je trouve que c'est pas beau du tout, mais bon, affaire de goût peut être...

De : Pascal Anselmo

Il y a déjà eu une vive discussion à ce sujet (et au sujet des doubles trapèzes) sur le forum (il y a plusieurs mois). Si le but est de transformer un fireball en bateau dit de 'nouvelle génération', autant acheter tout de suite un bateau 'nouvelle génération'.

D'un point de vue technique: est-ce qu'un vrai bout dehors s'accommoderait de la hauteur au dessus de l'eau d'une coque de Fireball (je pense au risque d'enfournement du bout dehors et surtout du spi )

Sur certains dériveurs 'nouvelle génération' l'impact du foc (sur le spi) oblige impérativement à enrouler le foc, sinon dès qu'on abat au-delà du travers (j'exagère à peine), le spi ne porte plus.

Le foc du Fireball étant plutôt étroit, son influence sur un spi asymétrique serait peut-être négligable, et cela dispenserait alors d'un foc monté sur enrouleur.

Personnellement, je ne suis pas prêt à faire un trou dans ma marotte pour intégrer un bout dehors dans le caisson avant, quand à prévoir un système au dessus du pont (donc visible), ça doit sûrement faire moche comme le dit JFN.

De : astrid

fais gaffe Ludo... avec tes histoires, tu vas encore attraper un lumbago! Souviens-toi de Brest l'an dernier...et là tu n'avais pas encore de spi asy! est-ce bien raisonnable????!!!:-)

De : Ramezi Le nouveau dériveur c'est peut-être sympa à pratiquer en mer où sur grands plans intérieurs ,mais sur nos mares à canards s'est inimaginable ! C'est sans doute pourquoi ils sont pratiquement inexistants!

De : Etienne Récamier Ce que je trouve très sympa avec l'asymétrique c'est que cela relance complètement la tactique au portant. A condition bien sûr de faire des parcours bananes, faire un V.A. devient aussi passionnant qu'un près. Après avoir fait plusieurs spi Ouest en J24 j'ai été très surpris en régatant en J80 par ce regain d'intérêt. Pour les manoeuvres elles sont plus rapides qu'avec le symétrique sans contestation, avec une surface raisonnable c'est peut être jouable sur les petits plans d'eau mais je comprends les réticences de Ramezzi. Quant l'adaptation sur nos cagettes...place au bricolos !

De : Ludovic Collin Merci pour votre intérêt, ces informations, avis et remarques.

Notons au passage que le seul avis favorable provient d'Etienne R., qui est le seul à afficher une expérience dans le domaine... Il y a aussi qqes curieux qui voudraient bien essayer.

La question que je me pose réellement est :

cela vaut-il la peine d'essayer ???

En effet si nous trouvons une solution simple, économique, esthétique, apportant un plus à la balade et en régates... cette solution a-t-elle une chance d'être adoptée au plan international ?

Si la réponse est NON, alors inutile de continuer.

Si la réponse est OUI, alors pourquoi ne pas essayer ?

Quant aux avantages et inconvénients du spi asy, les personnes connaissant la question doivent pouvoir nous renseigner utilement (Alain Cadre, Etienne Récamier, Arnaud l'entraîneur du stage à Brest, etc.)

Alors, allons nous reprendre la rubrique de feu "Merci Bernard" : "Testons Détestons" ???

De : Frédéric Le Bas La première question est le stockage du spi et du tangon.

Comment est stocké le spi sur les bateaux pourvu d'un asymétrique ? Y-a-t'il des séries sans avaleur ?

Si c'est le retour de l'avalor, ça ne va pas aller dans le sens de la longévité des spis.

Pour le tangon, la solution la plus élégante serait un tube traversant le caisson avant et allant du haut de la marotte au bas de la cloison avant. C'est actuellement interdit par la jauge, mais ça peut évoluer.

De : Pascal Anselmo Le côté tactique existe déjà avec le spi 'normal', qui permet de choisir l'angle de descente optimum en fonction du vent, de l'état de la mer et d'empanner pour suivre les oscillations du vent

L'entraîneur que nous avons pendant le mondial de 1999 avait suivi attentivement le comportement des meilleurs lors des régates. Et bien, ils (les meilleurs)tactiquaient aussi (comme au près) sur les vents arrières (en suivant les oscillations du vent) et ne descendaient pas bêtement les uns derrière les autres!!

Le problème est que tactiquer au vent arrière (avec spi symétrique) me semble très fin et n'est pas à la portée du commun des mortels (dont je fais parti).

Un ancien champion olympique de Flying Dutchman raconte qu'il descendait de 20 à 40° de la route directe (au vent arrière) en fonction de la force du vent. C'est vrai, il ne s'agit pas ici de Fireball. Il faudrait demander l'avis de Franky.

Peut-être que l'avantage d'un spi symétrique, serait de permettre au gros de la troupe de tactiquer aussi, car sa plage d'utilisation étant plus réduite, et les différences de vitesses plus marquées quand on varie l'angle de descente, on se rend plus facilement compte si on a le bon angle de descente ou pas.

Pour répondre à Fred, les dériveurs à spi asymétrique que j'ai essayé, avaient une baille à spi au pied du mat.

De : Etienne Récamier Tout à fait d'accord, Pascal je pensais bien sûr à nous, au "gros de la troupe" et non pas au Fireball d'en haut qui tactique jour et nuit avec excellence.

Ma remarque est liée aussi au parti pris du parcours banane qui me semble vraiment bien adapté au spi asymétrique et très amusant.

Pour la bidouille pourquoi pas un mini tangon cintré vers le haut pour bien dégager l'amure du spi, boulonné sur la ferrure d'étai (reste le pb du maintien latéral: façon bout dehors ou pontet popé sur le tangon et fixé sur l'étrave...). Un système démontable permettrait de tester sans abîmer irréversiblement nos yachts. Aller et retour avec mini-poulie au bout du tangon jusqu'à la baille à spi comme en cata, l'avalor me semble une solution trop lourde à mettre en oeuvre.

Pour la surface je pense qu'il faut rester très raisonnable pour éviter la complexité des 505 avec leur point de drisse surélevé qui les oblige à compléter le maintien laréral de la tête de mat ( guignol latéral, point d'ancrage de trapèze régable et tutti marcello quanti...).

Bon, la tête me chauffe un peu, j'arrête le punch jusqu'à Brest.



De : Ludovic Collin Je confirme que l'avaleur n'est en rien obligatoire, c'est exactement la même chose qu'avec un spi symétrique.

Pour le bout-dehors je ne vois pas pourquoi percer le caisson avant. En tout cas je n'ai pas envie de le faire !

Le bout-dehors peut être stocké sur le pont, mais aussi le long de la bôme comme actuellement ou dans le fond du bateau comme en 420, 470 etc.

Dans un premier temps il doit être possible d'utiliser nos tangons, en les fixant au point d'amure du foc et à la base de la béquille ?

La SRB dispose de plusieurs bout-dehors inutilisés qu'elle peut nous prêter, ainsi que de qqes spis.

Pour la taille du spi je suis d'accord avec Etienne, il ne faudrait pas toucher au gréement.

De : Frédéric Le Bas Si le bout dehors est stocké sur le pont il va avoir tendance à plonger ou à gêner le foc s'il est plus haut. La solution dans le caisson était pour une intégration esthétique après autorisation, pas pour des essais.

Je veux bien venir tester ça à Brest.

De : Philip Veevaete Un tube, axial de surcroît, constitue-t-il vraiment la seule solution possible ?

Quand je regarde la marotte, je me prends à rêver à tout autre chose... qui tirerait parti des spécificités de forme du Fireball et ne singerait pas ce qui existe par ailleurs...

Comme on le chantait si bien dans les années '60... : "just imagine !" ;-)

De : Ludovic Collin Excellente réflexion, Merci

Je devais naviguer samedi matin et pétrole...Donc je me suis un peu lâché sur le parking !

J'ai créé un spi de Laser 2000 sur le Fire. Résultat ça paraît trop petit. Après vérif il fait 10m<sup>2</sup> environ...

Seconde tentative : un spi de Phileas. Là c'est mieux, la taille paraît correcte, mais ça drôle de voir le Fire avec de la toile aussi loin devant le foc... Après vérif la surface est de 13m<sup>2</sup>, ce qui correspond à nos spis actuels il me semble ?

En fait le guindant est beaucoup + long, et le point d'écoute est avancé, aux niveau des haubans environ.

Arnaud (l'entraîneur de la SRB qui connaît parfaitement les spis asy) est venu me donner un coup de main pour la longueur du tangon. Ce premier essai (à terre) c'est terminé avec un tangon de KL18 fixé à l'étambrai et à l'étai. Les écoutes passent directement dans les poulies winchs, au niveau du banc.

J'espère pouvoir naviguer avec cette semaine.

La SRB devrait pouvoir disposer d'une dizaine de spis de Philéas durant le stage...

Si qq'un a des idées ou des commentaires, j'achète. :-)

De : Sylvain

Tangon fixé à l'étambrai et à l'étai ? C'est afin de lui éviter de "plonger" j'imagine..... Dans ce cas, tu ne peux plus virer de bord (ou alors je comprends mal), ou du moins tu ne peux border ton foc que d'un seul bord.

Ou alors tu as réussi à faire un système amovible ??

As-tu pris des photos, ça m'intéresserait de voir ça.

De : Frédéric Le Bas Je le sens assez mal au niveau de l'équilibre à la barre.

Le fire est déjà un peu mou quand on choque la GV dans les claques, et la gîte n'a pas d'incidence sur l'équilibre à la barre.

D'ici à ce qu'on se retrouve avec une dérive sabre pivotante comme les cinquos...

De : Ludovic Pour l'instant c'est fixe, mais je prévois mobile.

C'est bas sur le pont, donc le foc est généré mais pas trop. C'est provisoire...

Pour les photos je n'ai pas d'appareil numérique, mais dès que j'aurai un bricolage testé je chercherai à faire des photos...

De : Philip Veevaete Une question que je me pose...

Par rapport à l'avant du bateau, de combien déborde ton tangon ?

De : Ludovic Collin Actuellement c'est une version.0 qui est faite avec du matériel récupéré.

Le tangon de KL18 fait 3 mètres !

c'est énorme, mais comme je le fixe à l'étambrai il dépasse de 1.5 m devant le foc (environ). Le point d'amure du spi est donc environ à 1.5 m devant le foc. De plus ceci permet d'utiliser les winchs comme points de tire...

Cette distance semble (a priori) pas idiote car :

- Plus le spi est dégagé du foc et plus l'empannage sera facile (passage du point d'écoute devant le foc). Pour tirer bénéfique du spi asy en régates il faut pouvoir enpanner rapidement, sinon on perd un peu l'intérêt tactique.

- La distance étambrai-point d'amure du foc est d'environ 1.5 m, ce qui peut correspondre à la taille maxi d'un bout-dehors rangé sur le pont. Une fois sorti on arrive à 1.5 m devant le foc...

Mais nous en saurons + après une première navigation !

Actuellement je n'ai pas d'idée pour tirer efficacement parti de la marotte du Fire...

De : Ludovic Collin 30/01/04 14:23

Première petite sortie hier, à force 1 et moins...

Comme je suis pressé (et oui je travaille parfois) je vais faire très court :

Le tangon de cata est souple, car il fait pour avoir une sous-barbe. A voir...

Au vent-arrière on (Jean-Luc Baradat et moi) s'est bien amusé, car la conduite est vraiment différente, et la recherche du gain sous le vent est permanente. Loffe pour relancer le bateau, abattée pour descendre, c'est très rigolo car les différences de vitesses sont nettes.

Le plus surprenant est l'empannage : + facile qu'un virement au près !

Rapidement c'est devenu un vrai jeu, et l'approche du port dans le vent faible a été un vrai plaisir, à empanner toutes les minutes (et -) pour rester dans les risées et profiter des refus.

La taille du spi de Philéas est exactement celle du symétrique : 13m<sup>2</sup>. La chute fait la même longueur, le guindant est + long et le spi + étroit et + plat.

Comme les connaisseurs disent qu'un asy est plus facile à tenir, il faudra peut-être passer à 15m<sup>2</sup> ??? Pour cela il faudrait l'avis d'un équipage léger dans la brise (allez Bruno et Dominique !)

Je dispose de 3 tangons de KL18 et 10 spis de Philéas ! Qui veut venir un WE à Brest pour boire du punch et planer avec un asy ??? (1/2 heure pour gréer le tout).

Je pense en particulier à Martin et Thomas qui n'ont rien de mieux à faire que de nous montrer les voiles Le Bihan (tjs devant).

Et aussi à Ricou et Nanette si ils peuvent se passer de leurs Lasers ???

Mais cette invitation est ouverte à toute personne moyennement civilisée (Maurice y compris)...

De : fanch 19/02/04 17:04

Pour l'instant ce n'est pas prévu d'essayer, mais pourquoi pas !!!

Si nous sommes plusieurs à naviguer avec des spis asym, il va falloir nous prévoir un championnat spécifique, au risque de faire désordre dans le rond des 49er avec nos FireNinerBall

Trêve de plaisanterie.

Pourquoi tu ne prends pas un mât de planche en carbone pour remplacer le tangon en alu, lui il ne pliera pas s'il y a trop de vent !

De : Ludovic Collin 20/02/04 09:46

Je ne connais pas la rigidité d'un mât de planche en carbone, mais je suis prêt à essayer.

Il suffit que qq'un m'en prête un...

Peut-être que Ricou à un morceau de 3m qui traîne dans son hangar ?

Si tu viens à Brest Éric, regarde mon installation, le bateau est sur le parking.

Bon WE de baston en Laser :-)

De : Ludovic Collin 23/02/04 13:14

OK, merci, je veux bien tester du carbone.

De : clément BOUCHARD 24/02/04 19:35 Bonjour à tous,

Je me delecte tous les jours de cette merveilleuse conversation. Amusant non, de vouloir à ce point transformer un bateau qu'on aime. Même si l'idée paraît marroite (enfin marrante) quelque chose me gêne. Quand on aime une femme, veut-on à tous pris lui faire faire de la chirurgie? Pour ma part je ne pense pas. Et sincèrement l'image que je me fais du fire post customisation ne me branche pas. Le spi symétrique, de plus est un outils, un jeu avec ses avantages et ses contraintes. Et même si je l'accorde la tactique avec un asy est sympa et différente alors, allons en faire de temps à autre..... sur un autre support. Je le fais de temps en temps. Mais le fire, c'est avec un spi symétrique.

En tout cas, bravo ludovic, tu vas au bout de ton idée, et peut être que le résultat me convaincra que j'ai tord. C'est peut être le cas.

Sur ce, je vous laisse, moi je vais boire une bière.

De : Ludovic Collin 25/02/04 08:57

Le parallèle avec la chirurgie esthétique est intéressant, peut-être devrai-je prendre une maîtresse et aller faire du skiff entre 2 régates ?

Toutefois je n'aime pas mon Fire comme ma femme... (sinon je naviguerai avec mon bout dehors [1]).

Tu as raison de souligner que je vais au bout de mon idée (de mon processus, docteur), et même si je pense qu'elle a peu de chances d'aboutir j'aurai des réponses à mes questions. Je rappelle d'ailleurs que je ne suis pas convaincu que le spis asy soit une bonne chose, je veux juste faire expérimentalement le tour de la question.

Plus sérieusement je vois plutôt la chose comme une évolution, pas comme une << transformation >>. Nous acceptons (subissons) déjà des évolutions du Fire telles que les voiles kevlar, le compas électronique... Refuser toute évolution revient à affirmer que le Fire est un bateau parfait aujourd'hui.

En tout cas merci de rester ouvert et de dire que même si << l'image que je me fais du fire post customisation ne me branche pas ... peut être que le résultat me convaincra que j'ai tord >>. Je pense la même chose, avec l'a priori inverse.

J'espère surtout que les essais seront un bon moyen de s'amuser (et dans reparler dans 20 ans devant une bière ?). Si tout le monde sort de là avec un grand sourire, nous verrons bien...

e: Ludovic Collin 01/03/04 15:24

46 sur 57

En voici 1 qui teste ses évolutions :

www.parlier.org

mais il va falloir bouger d'ur la jauge...

De : Alain Cadre 02/03/04 09:27

47 sur 57

il n'y a que les anglais pour comparer leur fireball a leur femme !!!

juste pour relancer le sujet de l'évolution de la jauge :

pourquoi ne pas avoir comme en 505 une dérive aux formes libres à la condition qu'elle rentre dans le puit ?

cela permettrait aux équipages légers d'en diminuer la surface et d'améliorer leur performance sur un bateau qui, par sa faible largeur, privilégie déjà bien assez les lourds.....

la jauge libre au niveau du gréement permet de l'adapter au poids de son équipage ,pourquoi ne pas continuer dans cette voie, et supprimer cette incohérence ?

cela ne coûterai pas cher et le fireball restera un vrai fireball puisque cela serait invisible.

20 ans ,je pense que c'est le temps qu'il faudrait pour faire accepter une idée aussi simple, alors pour ton bout dehors...

De : Frédéric Le Bas 02/03/04 09:49

C'est une très bonne idée, qu'il faudrait essayer.

La seule règle de jauge au niveau de la taille du puits est la largeur de la fente limitée à 30 mm, je crois que si la seule contrainte est que la dérive rentre dans le puits on va voir des trucs assez délirants.

De : Ludovic Collin 19/03/04 09:52

49 sur 57

Enfin !

Une sortie dans la baston avec un asy !

La config :

- 2 tangons de cata (KL18) bien fixés à l'étambrai, au pt d'amure du foc et à la marotte (qques bouts).

- Un spi de Philéas de 13m<sup>2</sup> sur la drisse classique.

- les écoutes reprises directement sur les winchs au banc.

- Un équipier de 68kg, Damien, novice en Fire.

- Force 4-5 et des claques à 6 (GV en drapeau avec les réglages OK).

Résultats :

:~))))))

- Au près les 2 tangons alu qui dépassent à l'avant allourdissent "l'étrave", et le bateau tape + dans les vagues. Si une vraie version voie le jour il faudra faire rétractable et assez léger...

- avantage 1 : Les manoeuvres sont bcp + faciles, l'équipier n'a pas à aller au pied de mât (sauf affalage, idem spi classique).

- avantage 2 : le spi tend à soulever l'étrave et le bateau n'enfourne plus (pourtant certaines vagues étaient bien courtes).

- avantage 3 : le bateau est facile à tenir, bcp plus qu'au près. Je pense qu'il faudra passer à 15 ou 17 m<sup>2</sup> ?

- remarque : l'équilibre à la barre est modifié, j'ai fini par remettre + de dérive pour que le bateau ne soit pas trop mou. Avec une config un bout dehors un peu + court et un spi avec un peu + de recouvrement cela devrait s'améliorer. Mais ça n'a pas gâché notre plaisir !

J'ai trouvé le bateau très sain et franchement + sûr au portant. De plus le tangon ne pousse pas sur le mât, ce qui évite qu'il ne cintre à l'envers.

Je vais demander à Damien, qui avait fait du cata et un peu de 470, de vous livrer ses impressions.

moi je suis :-)))

Qui va oser faire 1h de bricolage pour tenter l'aventure ? (ou venir essayer ma config)

PS : l'idée du mat de planche carbone semble très bonne...

C'est un joli petit bateau qui plane vite. L'utilisation du spy asy est vraiment simple. Les empannages s'effectuent sans problème et une fois au trapèze, les bords de portant n'étaient que du pur plaisir. Les "armoires à glace" du fireball pourront même essayer des spis beaucoup plus grands tant le portant semblait plus facile que le près.

De : Damien Gaucher 19/03/04 11:46

Bonjour

J'ai découvert le Fireball hier AM pour la première fois en essayant le bateau de Ludovic et son spy asymétrique !

C'est un joli petit bateau qui plane vite. L'utilisation du spy asy est vraiment simple. Les empannages s'effectuent sans problème et une fois au trapèze, les bords de portant n'étaient que du pur plaisir. Les "armoires à glace" du fireball pourront même essayer des spis beaucoup plus grands tant le portant semblait plus facile que le près.

En tout cas, je suis près à réessayer le fire avec spy asy (ou symétrique) !

De : Martin P 19/03/04 11:51

Bravo Ludo ! Ca me tente de plus en plus, ton histoire ! On verra ça à Brest... ;-)

Petite question ; pourquoi avoir fixé deux tangons ? Pour que ça cintre moins ?

Maintenant, je pense que la vraie question est : veut-on réellement d'un Fire avec un spi asymétrique ? Et qu'en pensent les Anglais ?

De : Ludovic Collin 19/03/04 12:09

52 sur 57

Oui, mes tangons sont souples, donc je les attache ensemble (rem : ils cintrent vers le haut, ce qui confirme que le spi soulage l'étrave).

Je suis d'accord avec toi, techniquement c'est OK, la question est maintenant est-ce que cela apporte un + en régates ?

Si oui on pourra voir la suite...

Si les participants au stage sont OK nous pourrions avoir une réponse fin mai...

Je vous renouvelle mon invitation : venez faire un WE d'entraînement à Brest et vous verrez...

De : Ludovic Collin 16/04/04 13:19

Le stage approche et j'ai pu bricoler une configuration de spi asy fiable et simple.

Après une navigation dans le petit temps et une dans la brise j'ai été séduit par les possibilités du spi asy, même non optimisé.

De mon point de vue l'étape suivante est donc l'essai en flotte pour voir si les portants sont plus rigolos.

Lors de la régates de Pâques j'ai pu en discuter avec une bonne partie des équipages présents. Globalement je n'ai ressenti qu'un intérêt très modéré (poli ?) et aucune réelle envie de tester en groupe (sauf qqes rares exceptions).

Je ne vois donc pas l'intérêt de perdre du temps durant le stage en me baladant avec mon "bout-dehors".

Ce n'est pas grave, c'est même plutôt bon signe puisque la majorité est convaincue que le Fire sous sa forme actuelle convient parfaitement.

De mon côté, comme je suis têtu et curieux, je vais aller régater dans d'autres séries.

De : Ludovic Collin 16/04/04 13:24

La fin de mon message précédent est un peu sèche !

Je ne fais pas la gueule et je continue le Fire pour l'instant.

Je vais simplement chercher des opportunités dans d'autres séries.

De : Alex Avignon 16/04/04 20:17

Allons Ludo, courage, les révolutionnaires n'ont pas eu le pays en 1 jour !

Moi, je suis curieux et intéressé par ta recherche, même si je pense qu'il faut aussi ajouter le double trapèze.

Si j'ai un peu de temps (cet été ?) je vais gréer un fire (un 2ème vieux que j'ai en garage) avec mon mat de planche en carbone... en traversant la marotte jusqu'au cockpit ! Il me reste à trouver un asy ! Je ferai alors appel à ton expérience...

en attendant de se retrouver sur une régates de fire normaux!!!

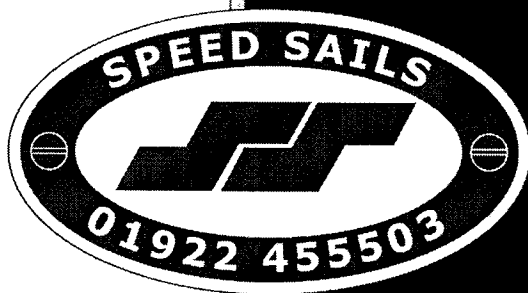
De : Ludovic Collin 18/05/04 10:02

57 sur 57

Domage, ce sera pour une autre fois.

J'aurai réintégré ma maison et donc ma cave à vin...

De + j'ai de nombreuses idées pour améliorer mon engin, mais je n'ai pas encore eu le temps de les mettre en pratique. La viste guidée n'en sera que + intéressante !



# UK'S LEADING DINGHY SPECIALISTS

## Résultats 2003

1er Championship d'Angleterre

1er Championship de France

1er Championship de Suisse

1er Championship d'Irlande

## Téléphone

**+44 1922 455503**

ou contactez Paris Voile au  
**01 48 59 71 21**

email: [sails@speedsails.co.uk](mailto:sails@speedsails.co.uk)

web: [www.speedsails.co.uk](http://www.speedsails.co.uk)





Statistique par ligue

ligue	M	F	total
?	7	1	8
HTE NORMANDIE	1	1	2
BASSE NORMANDIE	5	1	6
BRETAGNE	20	3	23
PAYS DE LA LOIRE	45	5	50
POITOU CHARENTES	3	0	3
AQUITAINE	19	2	21
LANGUEDOC ROUSSILLON	5	0	5
ALPES PROVENCE	4	2	6
COTE D AZUR	1	1	2
BOURGOGNE	1	0	1
ILE DE FRANCE	17	1	18
CENTRE	18	0	18
AUVERGNE	9	0	9
MIDI PYRENEES	9	1	10
Total	164	18	182



année	M	F	total
1931	1	0	1
1940	1	0	1
1941	1	0	1
1942	1	0	1
1943	3	0	3
1945	1	0	1
1946	3	0	3
1947	3	0	3
1948	3	0	3
1949	1	0	1
1950	1	2	3
1951	9	0	9
1952	4	0	4
1953	2	0	2
1954	4	0	4
1955	3	0	3
1956	5	0	5
1957	8	0	8
1958	2	2	4
1959	3	1	4
1960	5	1	6
1961	8	0	8
1962	4	1	5
1963	6	1	7
1964	5	1	6
1965	1	0	1
1966	5	0	5
1967	4	0	4
1968	3	1	4
1969	2	0	2
1970	4	0	4
1971	4	1	5
1972	6	0	6
1973	2	0	2
1974	4	0	4
1975	3	0	3
1976	7	1	8
1977	2	1	3
1978	1	1	2
1979	2	0	2
1980	3	0	3
1981	3	1	4
1982	1	0	1
1983	3	0	3
1984	1	0	1
1985	4	0	4
1986	3	2	5
1987	3	0	3
1988	3	1	4
1989	2	0	2
1992	1	0	1
Total	164	18	182



# GRAND NATIONAL FIREBALL

PYLA SUR MER - 7 au 13 AOUT 2004

## PREAVIS DE COURSE

### 1. ORGANISATION

Le National FIREBALL est organisé du 7 au 13 Août 2004 par le Cercle de la Voile Pyla sur Mer.

### 2. REGLES APPLICABLES

- Les Règles de Course Internationales pour voiliers ISAF 2001/2004(RCV)
- Les Règles de la Classe et les règles de jauge des Fireballs
- Les Règlements des Championnats Fédéraux et des Classements Nationaux
- Les prescriptions de la Fédération Française de Voile
- Le présent avis de course
- Les instructions de course et leurs annexes

Chaque règle énoncée ci-dessus prévaut sur la précédente.

### 2.1 PUBLICITE

L'épreuve est classée en catégorie C pour l'application des prescriptions de publicité.

L'organisation se réserve la possibilité de faire apposer de chaque côté du bateau un autocollant d'un partenaire.

### 3. ADMISSION

Conformément au Règlement sportif de la classe Fireball, sont admis à courir les bateaux en règle avec leur association.

### 4. INSCRIPTION OBLIGATOIRE

Adressée avant le 8 Août 2004 à :

Cercle de la Voile Pyla sur Mer  
Place Daniel Meller - 33115 Pyla sur Mer  
Tél/Fax : 05 56 54 00 29  
E. Mail : voile-pyla@wanadoo.fr  
En utilisant la fiche d'inscription publiée ci-après

Droits d'inscription : 100 € à l'ordre du CVPM

### 5. CONFIRMATION DES INSCRIPTIONS

Lors de la confirmation des inscriptions, les coureurs devront présenter :

- leur licence fédérale 2004 avec le cachet médical
- le timbre Fireball
- l'autorisation du port de publicité s'il y a lieu
- le certificat de conformité du bateau.

### 6. PROGRAMME SPORTIF ET RECREATIF

#### Samedi 7 Août 2004

De 10 H 30 à 19 H Accueil, jauge confirmation des inscriptions

#### Dimanche 8 Août 2004

De 9 H à 17 H Accueil, jauge, confirmation des inscriptions

A 14 H A disposition pour une course d'entraînement

A 19 H Pot d'ouverture

#### Lundi 9 Août 2004

A 14 H A disposition sur l'eau pour courses à suivre

#### Mardi 10 Août 2004

A 14 H A disposition sur l'eau pour courses à suivre

A 21 H Assemblée Générale FIREBALL

#### Mercredi 11 Août 2004

A 14 H A disposition sur l'eau pour courses à suivre

A 20 H Repas coureurs

#### Jeudi 12 Août 2004

A 14 H Mise à disposition sur l'eau pour courses à suivre

#### Vendredi 13 Août 2004

A 11 H Mise à disposition sur l'eau pour courses à suivre

A 19 H 00 Palmarès - Remise des prix

Apéritif de clôture

### 7. CLASSEMENT

Le décompte des points sera établi suivant l'annexe des RCV 2001/2004

- 12 courses maximum sont programmées du 9 au 13 août 2004
- 2 courses sont nécessaires pour valider l'épreuve
- système de points à minima

### 8. TYPE DE PARCOURS

Trapèze

### CANDIDATURES A L'ORGANISATION

De manière à gérer au mieux les ressources humaines, les personnes intéressées par une participation à l'organisation à terre ou en mer (émargement, surveillance, pointages, etc.) sont invitées à se manifester auprès du CVPM

### HEBERGEMENT

OFFICE DU TOURISME DE LA TESTE de BUCH

Tél. 05 56 66 45 59 Fax 05

Syndicat d'Initiative de Pyla sur Mer

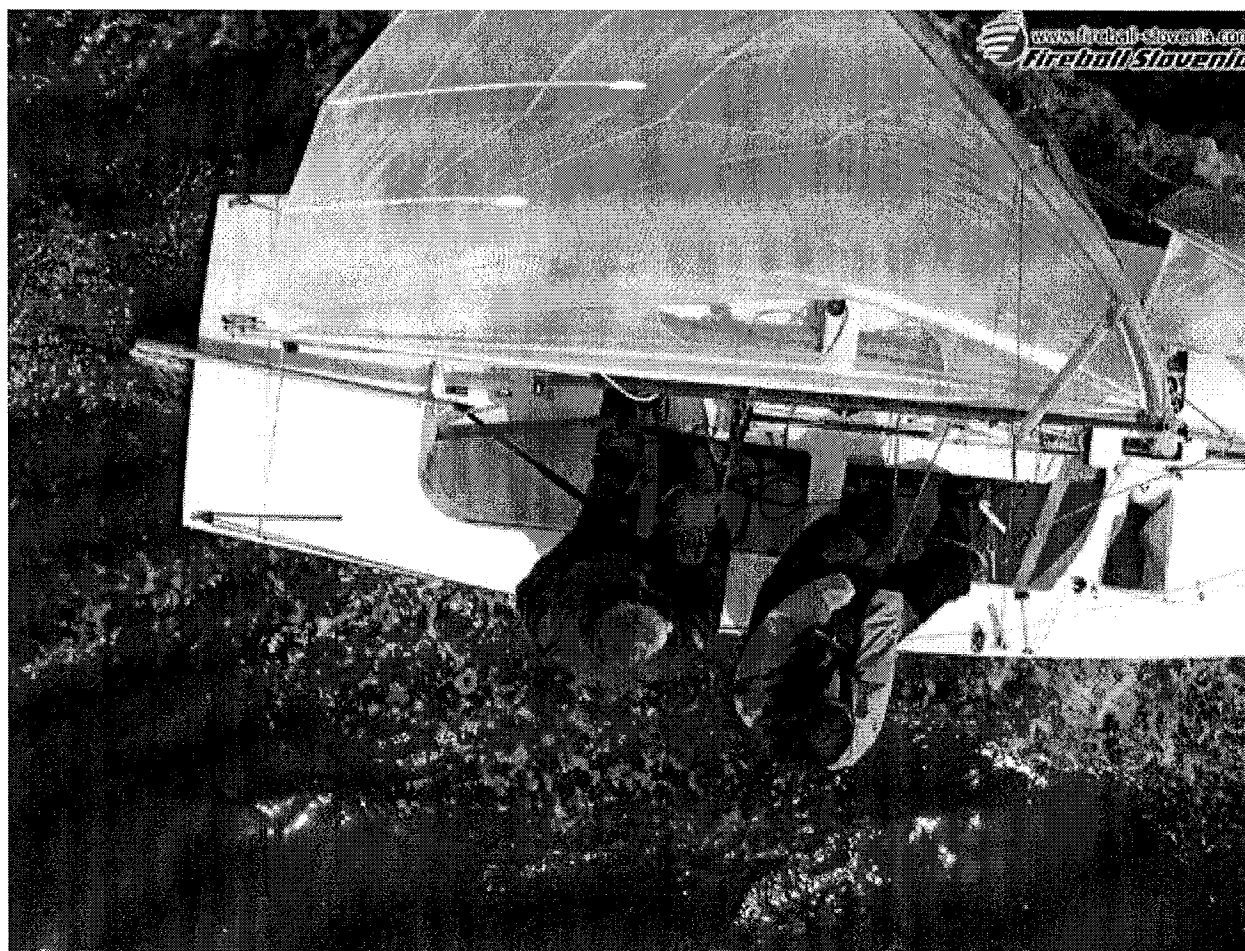
Tél. 05 56 54 02 22 Fax 05 56 22 58 84

Camping de La Forêt, Route de Biscarrosse

33115 Pyla sur Mer

Tél. 05 56 22 73 28 Fax : 05 56 22 70 50





13		JUN	Aquitaine	SL	Chaoucy	33	Chaoucy	Cht ligue	Club	06.56.01.53.15
3	ou 4	JUILLET	Normandie	SIL	CN Villers/Mer	14	Villers sur Mer	Cht ligue Basse Normandie	Club	02 31 87 00 39
30	ou 1	JUILLET/AOUT	Aquitaine	N	Socasa	64	Socasa	OPEN DE France	National	06.59.47.18.31
7	ou 13	AOÛT		SIN 12	Pyla		Pyla	NATIONAL FIREBALL FRANCE		
5		SEPT	Centre	SL	VC Brou	28	Brou	Cht ligue Centre	Club	
12		SEPT	Aquitaine	SL	Soustons	40	Soustons	Cht ligue	Club	06.58.41.11.93
12		SEPT	Auvergne	SL	Aydat		Aydat	Cht ligue double	Club	
11	ou 12	SEPT	Bretagne	SIL 5	VC Val André	22	Val André	Trophée JUNCA	Club	02 96 72 98 24
19		SEPT	Auvergne	SL	Mallet		Mallet	Cht ligue double	Club	
18	ou 19	SEPT	Aquitaine	SL	Biscarrosse		Biscarrosse	Cht ligue	Club	
18	ou 24	SEPT	SLOVENIE		ISOLA		ISOLA	Cht Europe		
10		OCT	Centre	SL	CV Centre	45	Argent/Sauble	Régate Fireball	Club	02 54 97 18 47
17		OCT	Auvergne	SL	Vichy		Vichy	Cht ligue toutes séries	Club	
17		OCT	Aquitaine	SL	Lacanon	33	Lacanon	Cht ligue	Club	06.56.03.08.11
17		OCT	Ile de France	SL	CVML		Lavacourt	Cht ligue	Club	
24		OCT	Bretagne	SL	Brehec	22	Brehec	Cht ligue	Club	
24		OCT	Centre	SL	Bourges Voile	18	Bourges	Cht ligue	Club	
29	ou 1	NOV	Aquitaine	SN 10	CV Berdeaux	33	Maubuisson	Grand prix de L'armistice	Club	06 56 32 91 77
21		NOV	Ile de France	SL	Viry Chatillon	91	Viry Chatillon	Cht ligue	Club	
287		NOV	Ile de France	SL	Chussy le roi			Cht ligue/pieds gelés	Club	

INTERNATIONAL FIREBALL FRANCE BP17 35800 SAINT LUNAIRE

Régates de club et entraînements : contacter votre Délégué de ligue

Site internet IFF : <http://www.fireball-france.org> - Email : [fireball@fireball-france.org](mailto:fireball@fireball-france.org)

Secrétaire sportif : Ludovic Allennane Tel : 02 35 02 09 67

Adhésion à l'Association Fireball : Trésorier Robert MARTY - 8 Impasse des Sapins 61600 Anglet

Bourse des équipiers : Alain Daguez Tel : 01 50 53 55 83



International Fireball France  
Bulletin de cotisation 2004

à retourner à notre trésorier  
Robert Marty, 8 Impasse des Sapins  
64600 ANGLET

Nom : .....  
Prénom : .....  
Adresse : .....  
Code postal : .....  
Localité : .....  
Tél. : .....  
Email : .....  
N° licence : .....  
Club : .....  
N° voile : .....

J'accepte que mes coordonnées soient diffusées  
à d'autres adhérents de l'association

OUI     NON

Ci-joint un chèque à l'ordre de International  
Fireball France

Propriétaire : 45 euros

Équipier, sympathisant : 16 euros





# Meubles St Georges

Fabrication Artisanale - Meubles, Salons, Literie

Concessionnaire RICHELIEU - TROTEL

*Cadeaux - Décoration*

2486 route de Paris • RN 14 Rouen Est • face château d'eau

76520 FRANQUEVILLE ST PIERRE

Tél. 02 35 80 57 54 • [www.meublessaintgeorges.fr](http://www.meublessaintgeorges.fr)



## Paris Voile

12/14 Rue Jean Jacques Rousseau

93100 Montreuil

Porte de Vincennes

**HARKEN**

**RONSTAN**

**Marlow**

**fire  
ball**

tel:01.48.59.71.21

fax:01.48.59.70.66

[paris-voile@mail.com](mailto:paris-voile@mail.com)

