

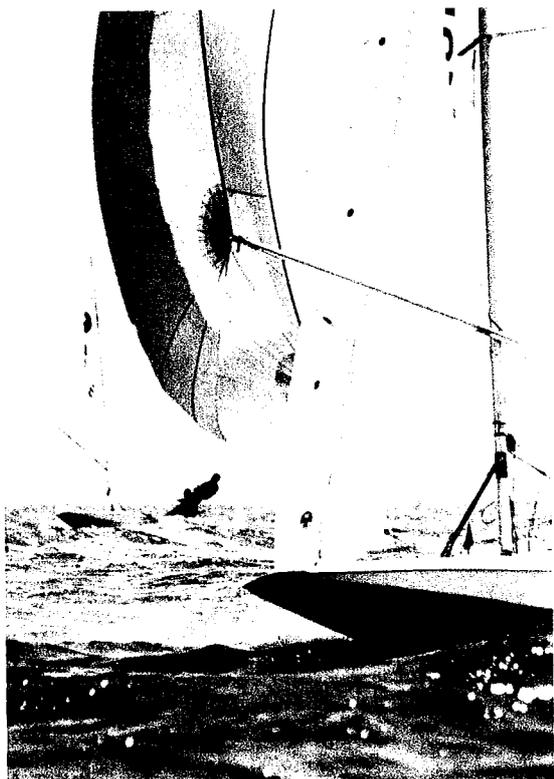


**FIREBALL  
FRANCE**



119





© I. Bertrand

## SOMMAIRE

<b>Edito</b>	<b>3</b>
--------------	----------

### REGATES

<b>Poses</b>	<b>4</b>
<b>La Flèche</b>	<b>5</b>
<b>Saint Quentin en Yvelines</b>	<b>6</b>
<b>Le SNO</b>	<b>8</b>
<b>La Baule</b>	<b>10</b>
<b>Le Stage National</b>	<b>11</b>
<b>Les 3P</b>	<b>13</b>
<b>La semaine de La Rochelle</b>	<b>14</b>
<b>Villers</b>	<b>15</b>
<b>Le Mondial 2011 – Sligo</b>	<b>24</b>
<b>Calendrier régates 2011</b>	<b>27</b>
<b>Résultats</b>	<b>28</b>

### EXPRESSION LIBRE

<b>Les aventures du petit Maurice</b>	<b>12</b>
<b>Ces bateaux qui volent...</b>	<b>23</b>

### INTERLUDE

<b>Plouf !</b>	<b>19</b>
----------------	-----------

### TECHNIQUE

<b>E.S.F.B (2)</b>	
<b>Une nouvelle méthode de construction pour le Fireball</b>	<b>16</b>
<b>Les Fiches de M. Foutaine</b>	<b>20</b>

<b>Annuaire de l'association/ Bulletin d'adhésion</b>	<b>30</b>
-----------------------------------------------------------	-----------

#### Bulletin Fireball France n°119 - Août 2011

##### Coordinateurs :

A. Avignon, T. Woillez

##### Remerciements :

C. et J. Allain, L. Alleaume, A. Avignon, E. Cermakova, L. Collin, M. Fontaine, E. Guidel, D. Junca, F. Lebas, P. Olivier, M. Péculier, J-Y. Renon, E. Rotteleur, J. Rizet, C. Sadoc, M. Sadoc, R. Thuillier.

##### Crédits Photos :

I. Bertrand, J-Y. Renon, M. Péculier, F. Lebas, P. Olivier.





Poses 2011



3P 2011



3P 2011

Cette année 2011 bat son plein ; l'activité régatière est soutenue, de vieux bateaux retrouvent une jeunesse, de nouveaux font leur apparition sur le circuit. Souhaitons à ces nouvelles arrivées la bienvenue, accueillons-les comme nous savons le faire, sur l'eau comme à terre !

Le point d'orgue de cette saison est le National au Val André, choisi comme Grand National par notre Euro-Commodore Maja Suter. Ce titre assure la venue d'équipages étrangers, anglais, suisses, belges, tchèques...qui partageront avec nous une vraie semaine de fête du Fireball concoctée par le club du Val et l'équipage local, « les Polonais » Eric et Anne , que je remercie par avance pour le travail effectué.

Tout ceci est encourageant pour le maintien de la présence du Fireball hexagonal, et pour la préparation de la saison prochaine, qui sera marquée par le 50ième anniversaire de notre cagette. A chacun de nous maintenant de mettre en œuvre tous les moyens pour honorer cet anniversaire ; faites-le savoir autour de vous, dans vos clubs, sur les dernières régates de cette année...et préparez-vous aussi !

Cette année sera également marquée par le départ de Vincent Junca, qui quitte sa fonction de trésorier de l'association ; une carrière fireballistique commencée au Val il y a de nombreuses années s'achèvera au même endroit. Merci à Vincent pour son implication à IFF, et bon vent pour la suite de ses aventures !

Bon vent aussi à Rémy Thuillier, son tableau arrière nous manquera (quoique!?) ; Rémy part chez les 470, son talent repéré en Fireball lui ouvrant les portes des J.O. ? ... on l'espère en tout cas !

Je vous souhaite à tous, régatiers ou promeneurs, un excellent été sur votre Fireball, et une très bonne fin de saison 2011.

**Alexandre Avignon**  
**Président International Fireball France**

## FEUILLAGE DE POSES 12-13 Mars 2011

Par E. Cermàkovà  
(Fausses corrections : D. J)

N.d.l.r: Ayant eu quelques difficultés à identifier les diverses « fausses corrections » du Sieur Junca, la rédaction n'a apporté aucune modification à l'article reçu.

... et ensuite... on a bu un bienfaisant vin ; on a mangé... (eh je suis désolée Dominique et Bruno ?!!) « bœuf bourguignon » délicieux ; on a goûté un crumble pomme-banane de Cate Bontemps&company ;

Bon, ok ça y est... je sais que les « autres » de la série ont pris l'habitude de participer dans le bulletin.... pour eux parfois ce n'est même pas très bien vu d'arriver en 4ème position (car ils arrivent normalement en 1<sup>ère</sup> ou 2ème).... mais moi, je suis contente de faire ma première contribution au bout d'un an et quelque dans la série de pays des grenouilles!



[C'est grâce à Monsieur DJ (lire dee dzej) que je peux écrire cet article, car lui, c'est la légende de la série, un habitué de rédaction des articles, *détenant la palme des articles les plus drôles du bulletin* (merci Jean-Yves),... avec sa grâce propre à lui, il a passé à sa moussaillon(ne) ce boulot (c'est comme ça Dominique que tu m'appelle, non ?) ....Je préfère largement ça de la femme de ménage blonde de l'EST, grrrr.]

Maurice(Coquerel) était dans sa placard et c'est endormi à table; on a appelé Martin(Péculier) ; Martin a fait son record ce soir (type : je vous rappelle...) et dépassée 3 minutes ; l'équipe polonais se fait inspiré par Martin est a disparu dans la chambre plutôt que prévu (bien sûr par prévision des autres); du coup, on a connu « le secret de famille de Bruno » ;

DJ s'est quand même réservé le droit de pouvoir relire le texte.... Au cas ou je ne ferai pas de fautes de français qui divertissent suffisamment le texte, il les ajoutera pour vous faire sourire ...oufff cela était compliqué !



Parlons alors de la régates... ou non... la régates c'est facile d'en parler, on était tous là, le vent était faible, voir très faible, (aussi bien qua le comité cette fois ci) et des régates, manches, virements bascule, résultats, on en parle tous le temps, depuis des années et des années...

et puis en voiture quelque uns ont fait le zigzag entre les grenouilles sur la route, transformés en feuilles d'arbres (variante DJ) ou encore en grenouilles déjà écrasées (variante Estelle)..., pour arrivé à adorable « Longère » de Pedro et Cate ; un petit ponçage de dérives vers minuit et

La régates c'est pourtant aussi un weekend sympathique (plus au moins selon nature des participantes) dans l'ensemble. Ce weekend a commencé (pour moi, car les autres se sont entraînées, comme d'habitude samedi après midi) chez Dominique et Bruno Fouassier, avec la champagne (pour fêter leur nouveau FRA15023)

au dodo. Une très agréable soirée, merci aux organisateurs !

Dimanche, jour de régates, pendant le petit déjeuner, Chouchou réagit tardivement et un peu bizarrement aux sujets variés de la conversation ; Jean-Yves(Renon) s'inquiète un peu du résultat de la journée... ; la confiture maison de Cate est excellente (surtout à la rhubarbe) ; .... mais il faut bien partir. Le temps est plutôt frais, on ré-ponce la dérive pour être très rapide (cause de notre 4ème place ;) et on roule vers le lac.... plus de grenouilles sur la route.



Malgré le fait de gréer le bateau avec DJ (rapidité zéro assuré) le comité prend du temps pour nous envoyé à l'eau. Les conditions météo annoncent le vent très faible. Nous sommes les dix bateaux fire présents sur l'eau et parmi les flottes plus représentés (Optimistes, Open bic (et cependant Martin se fait loupé cette occasion), Equipe, Laser, Laser 4.7, 420) nous nous perdons un peu... la comité nous fait attendre ce jour-ci sur l'eau pendant les manches, mais malgré les conditions plutôt difficiles (peu de vent, beaucoup de bateaux, quelques heures plus tard nous finissons la troisième manche.

Les parcours de trapèze... et ce là où je me rappelle plus rien ;.....un weekend bien sympa, comme bien souvent !

## D5 - LA FLECHE - 27 Mars 2011

Par E. Guidel

Bon ben voilà, à faire les malins, on se retrouve avec un article à écrire !

Comme je n'ai pas fait mes devoirs tout de suite après la régates, et n'ayant pas la mémoire stupéfiante de certains dans la série qui sont capables 30 ans après de raconter en détail chaque manche ou presque d'une régates, j'avoue ne pas bien me rappeler ce qu'il s'est passé là-bas.

Je me suis donc plongée dans les archives du forum et j'y ai retrouvé quelques commentaires sur cette régates. Je cite donc les copains :

- Martin : « 4 manches courues avec un vent variant entre le tout petit temps foireux et quelques rares passages au trapèze. 12 Fire, 3 470 et un Ponant. Un vrai de vrai, avec mât en fibre, mise à l'eau au treuil et tout et tout ! »

J'ajoute que cette régates méritait son statut d'interligue, avec des normands, des parisiens, des bretons...

Les Lucet signaient leur retour après plusieurs mois de chantier.

- Dominique Fouassier : « Super soirée organisée par Denis et Françoise dans leur maison toute neuve et même pas mal à la tête (que des bons produits!!); merci à eux.

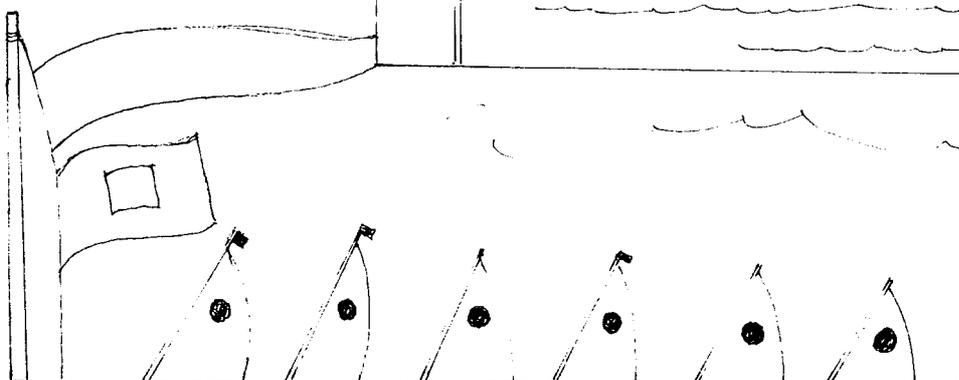
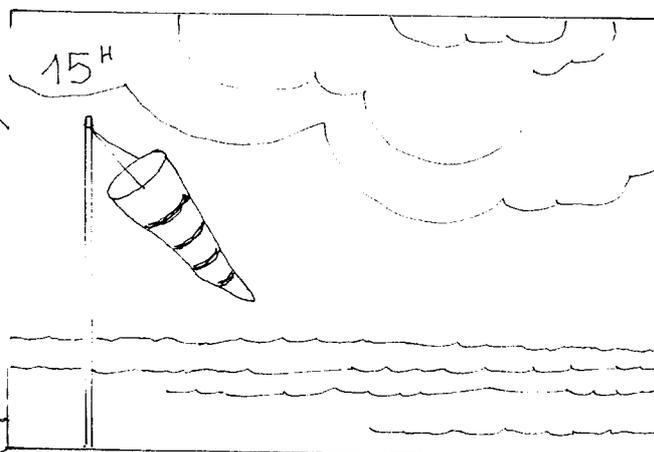
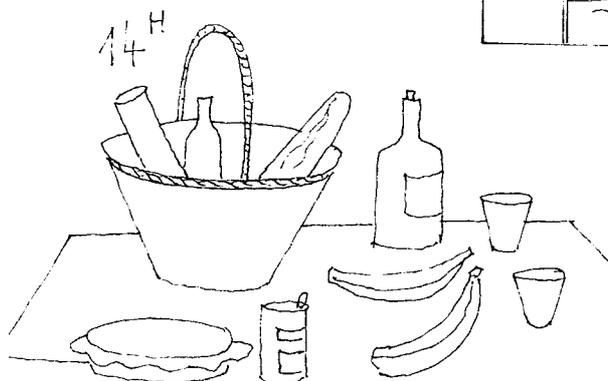
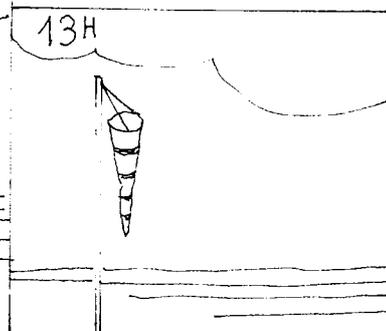
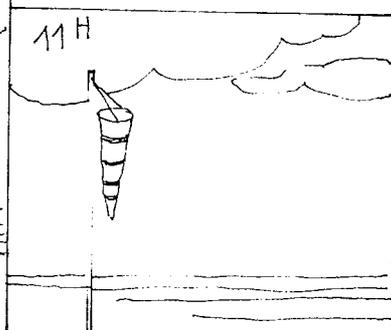
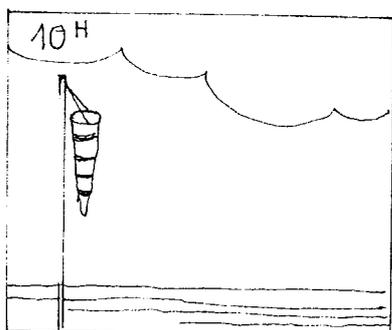
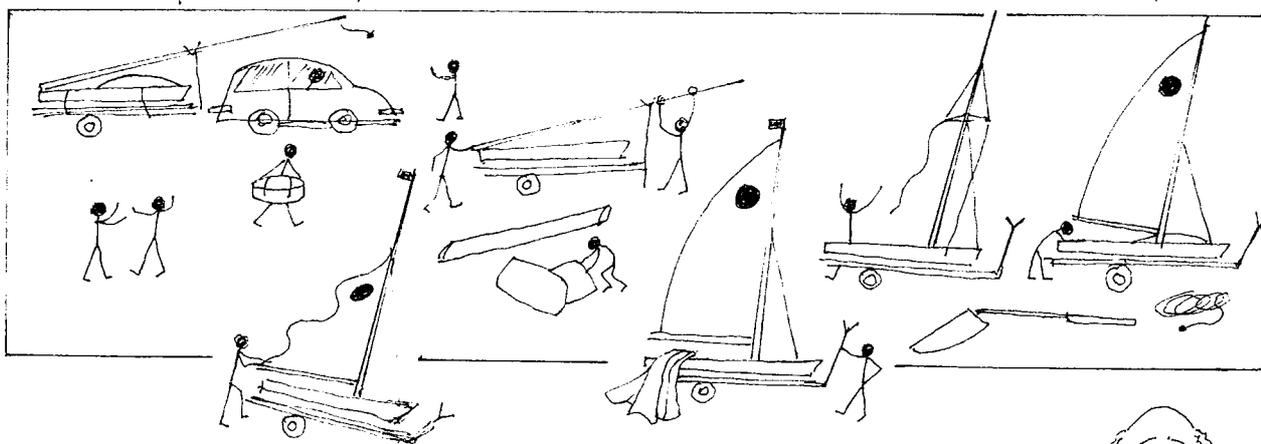
*Bravo à Philippe Gandard qui a assuré sur l'eau avec rapidité et efficacité les changements de parcours ou réduction (ça nous changeait du comité de P....!!).* »

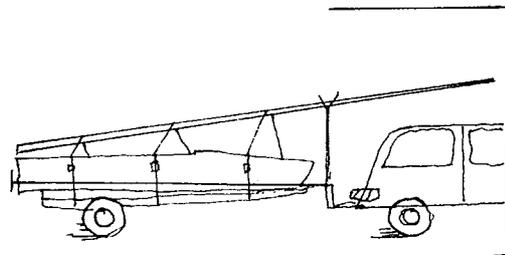
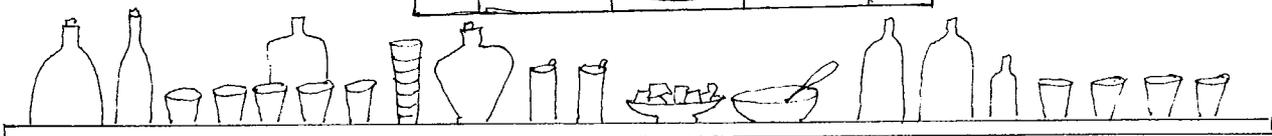
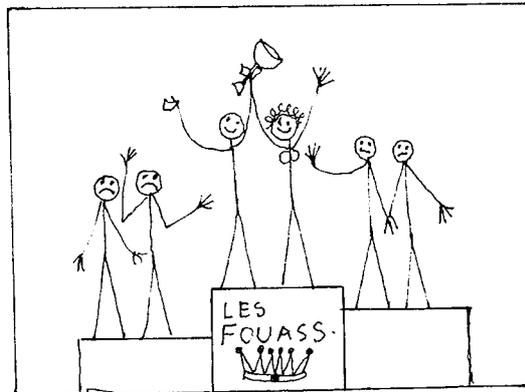
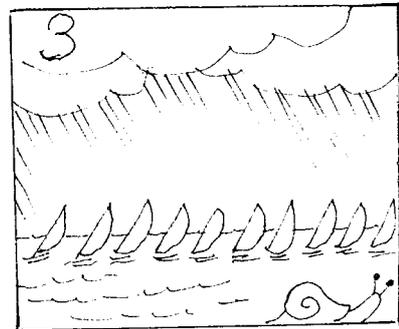
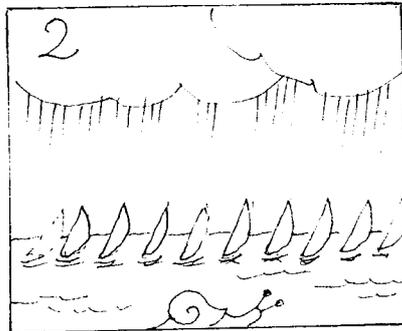
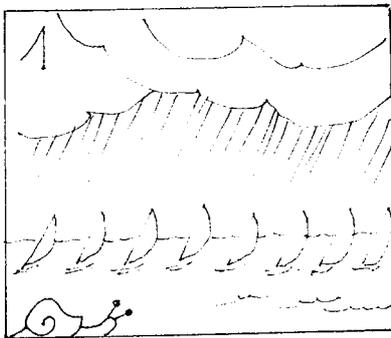
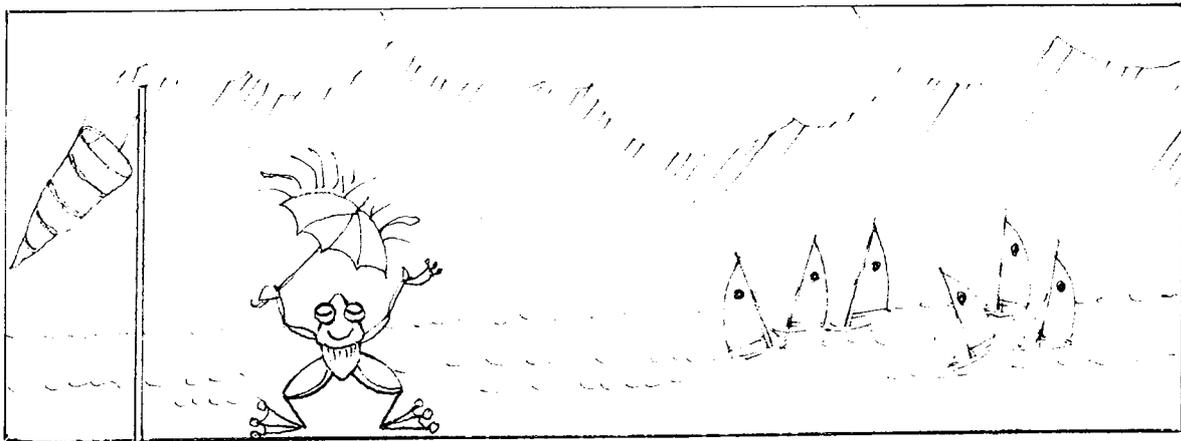
Ca c'est bien vrai, on est toujours super bien accueillis, aussi bien sur l'eau, qu'à terre (hmmm, les rillettes à la fin de la régates !!).

- Ludo Collin : « Je ne sais pas qui a fait 4 à la première manche mais Maurice va pouvoir faire l'article pour nous raconter son retour !!!! »

Ca c'est sûr, celui qui aurait du écrire l'article, c'est Maurice : il a réussi à se perdre sur la route à l'aller entre chez les Lucet et la Flèche alors qu'il avait son GPS, et son bateau a fait du 110 sur sa mise à l'eau sur l'autoroute au retour... Il avait des choses à raconter au moins !

# Régates du 3 août 2011 à St Quentin sur V.





## REGATER SOUS PROZAC Le SNO 9-10 Avril 2011

Par R. Thuillier

N.d.l.r.: Etant opposée à toute forme de censure, (et ayant, par ailleurs vécu les mêmes journées) la rédaction a choisi de publier cet article, mais se doit de prévenir le lecteur : certaines « scènes » de cette régates, tout au moins leur compte-rendu, pourraient choquer les plus jeunes lecteurs. Ames sensibles et 505istes s'abstenir.

Les 9 et 10 avril avait lieu au SNO la coupe de l'Erdre. Un joli coin pour naviguer du reste. Je voudrais commencer par faire taire toute polémique : Nantes fait partie de la région des Pays de Loire et non de la région Bretagne. La preuve : pas une goutte de pluie du week-end ! Comme dirait Tatiana, qui est bien meilleure en contrepèterie que Jean-Yves, « il fait chaud et beau ! ». Je prends la responsabilité (quelle idée !) d'écrire l'article avant même la première manche, par compassion envers les futurs 4<sup>èmes</sup>.

Premiers bords : c'est très tordu, étonnant non ? Ca me rappelle la Seine...

Première manche : c'est tordu ! Départ séparé des 505. Seulement 5 Fireballs sur la ligne, c'est peu, trop peu. Même si le plan d'eau du SNO n'est pas le plan d'eau du siècle, loin de moi une telle idée, il faut se déplacer sur ces petites régates, je pense qu'il y a pas mal de choses à apprendre.

5 bateaux sur la ligne, on a donc de la place. La ligne est archi bâbord, tout le monde renvoie sur bâbord dès le coup de pétard. C'est là qu'il est important d'être sous prozac : ne surtout pas s'énerver quand vos adversaires prennent une super risée (même Chouchou était au trap') alors que vous êtes comme des c\*ns plantés dans une grosse molle. La manche est déjà pliée. Fred et Claire prennent une avance « énoooooorme » sur le portant suivant. On ne les reverra plus.

Deuxième manche : départ avec les 505 et c'est tout de suite beaucoup plus drôle. C'est le seul événement marquant de cette manche, le reste

m'échappe, les antidépresseurs auraient-ils des effets nocifs sur la mémoire ?

La troisième manche est un grand moment. Ce que la Science n'avait pu expliquer depuis des années, ce que Séguéla lui-même ne savait pas, nous l'avons compris. Effectivement grâce à la riante flotte des 505 nous avons pu comprendre pourquoi une Rolex était si chère. A une minute du top départ, tous les 505 sans exception franchissent la ligne sous nos yeux ébahis. Les Rolex vont donc plus vite, le temps c'est de l'argent. A ce moment là une question philosophique se pose : à quoi bon embarquer une montre qui pèse le poids du mât, qui coûte plus cher qu'un Fire neuf et qui est infoutue de donner le bon temps ? Les 505istes ne sont pas des gens comme nous.



Cependant, pour la modique somme de 10€ nous pouvons déguster (j'essaye d'élever mon niveau de langue à cette catégorie de personne) un succulent buffet organisé par les 505istes. Caviar, saumon, truffe, homard, champagne, déroxat, prozac, ludiomil, juste pour 10€ !

Dimanche l'heure est grave. J'arrête de vous parler de voile bien que ne l'ayant pas beaucoup fait tout au long de cette première partie, je vais vous parler de mon ami le 505iste. Attention ça va péter !

A la fin de la dernière manche, à la dernière bouée sous le vent, alors que la lutte fait rage (j'extrapole un peu) avec Fred et Claire pour la victoire finale, arrive

l'incident dramatique, grave, émouvant. Nous avons le malheur, ou plutôt j'ai le malheur de demander de l'eau à un cinq. Pas de réponse. Je réitère ma demande en ajoutant le mot magique (le vrai mot magique, pas celui qui commence par « bor » et qui finit par « del »). Toujours pas d'eau, là je commence à m'énerver et reprend deux comprimés de ludiomil. Je nous fous sur la bouée, pas facile de suivre un traitement médicamenteux à la bouée sous le vent, et je pousse le cinq pour éviter la casse. Et là le charmant équipier du 5o5, lâche un non moins charmant mot : « co\*\*ard ! ». A ce moment là je vide la boîte de ludiomil à mes risques et périls.



Fred et Claire gagnent cette dernière manche dantesque et remporte une victoire très méritée. Ils ont su se sortir de situations difficiles et garder leur sang-froid. Et ce n'était vraiment pas facile. Même si je les soupçonne d'être sous perfusion de prozac, je tiens à les féliciter chaleureusement.

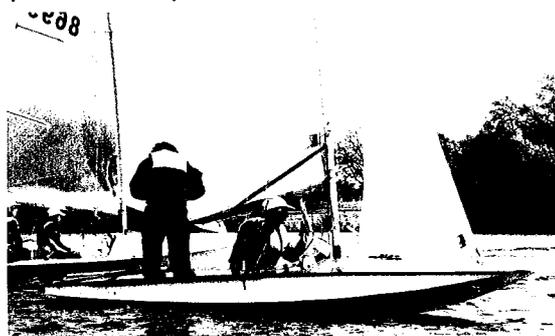


Jean-Yves et Nico ont fait preuve d'une belle inertie pour cette régates mais ça n'a pas suffit pour gagner. 5 kilos de plus chacun et je pense que ça devrait le faire. Pour cela je vous propose de suivre ces quelques conseils nutritionnels : 4 œufs

mayonnaise en entrée, tartiflette en plat de résistance, un camembert chacun par repas, et kouign aman pour finir. Et pour le SNO, une ordonnance spéciale d'antidépresseurs devra à l'avenir être présentée à l'inscription en lieu et place du certificat médical habituel.

Je vais voir mon ami le 5o5iste à terre afin de comprendre le pourquoi du comment de ce qu'il s'est passé 15 minutes plus tôt : « Pourquoi vous ne m'avez pas laissé d'eau ? Pourquoi co\*\*ard ? Pourquoi tant de haine ? T'as pas 100 balles ? Que fait la police ? Quand est-ce qu'on mange ? ». Ce qui ressort de ce court échange c'est que je suis tombé sur un 5o5iste doté d'un QI inférieur au numéro de la règle qu'il n'a pas respectée, qui ne connaît d'ailleurs aucune règle et qui en est pleinement satisfait.

La plupart de ses collègues n'était pas plus au courant des règles de priorités. Des mecs comme ça sur la route, tu m'étonnes qu'il y ait des morts ! Après cette mauvaise expérience je serais tenté de dire à la façon de Jean-Luc Mélenchon : « les 5o5 tous des pourris ». Mais bon doit bien y'en avoir quelques uns qui sont normaux. On va pas juger de la connerie d'une série entière, on les a pas encore tous vus. L'échantillon du SNO défiait toute concurrence, mais on ne les a pas tous vus ! On ne devrait parler que de ce qu'on a vu. Encore que, si on ne devait parler que de ce qu'on a déjà vu est-ce que les ronds de cuir de la fédé parleraient de Fireball ? Est-ce que les 5o5 parleraient de la règle 18 ? Est-ce que je parlerais de prozac ? Hein ?



Je ne veux pas faire une mauvaise réputation aux 505, ils s'en chargent assez bien tous seuls. C'est juste que je pensais, naïvement, que la voile était un sport de gentlemen et qu'on ne s'abaissait pas à ce niveau-là de bêtise.

Pour finir cet article qui est déjà beaucoup trop long, je vous présente une chose que j'espère inédite : le résumé de l'article !

Résumé de l'article :

Dans une première partie, après avoir raillé la Bretagne et le secrétaire sportif l'auteur se lance dans le récit des 3 premières manches sans grande inspiration. Philosophant sur l'argent, les montres et les antidépresseurs il s'égaré quelque peu dans la deuxième partie. Il enchaine ensuite en contant un évènement assez banal sur lequel il fait une fixette. Il termine désabusé et de façon pathétique, passant des antidépresseurs au médiateur et au concombre espagnol dans un état de délabrement psychologique avancé, par un résumé de l'article vaste supercherie ne servant qu'à faire quelques lignes supplémentaires.



## La Baule ou un mélange explosif 30 Avril et 1<sup>er</sup> Mai 2011

Par P. Olivier et L. Alleaume

### 1- La Baule par le retraité :

Après avoir hésité, j'ai finalement dit oui pour la régata de la Baule à condition de barrer, réponse de Patrice : pas de problème pour équiper, j'ai déjà équipé pendant tout le national avec un bon prof.

Le week-end précédant la Baule, je profite que Patrice soit sur la sécu au club pour inverser le taquet de GV (fucking boat). A son retour, il décide aussi de revenir sur un accastillage plus classique pour les barbers de spi. Une sortie est décidée le lundi avec Fabrice et Linda. Un bon force 4 nous permet de voir assez rapidement qu'il va falloir bricoler au retour si on veut mettre le spi pour la régata, nous en profitons pour vérifier les lèvres de dérive et tester la solidité de la béquille ( 60 kg avec un peu d'élan suffit pour la tordre ).

Le jour J est arrivé, mais Eole n'était pas au rendez vous.

Dimanche, c'est sans pression que nous partons sur l'eau, objectif, se faire plaisir et faire au mieux. Malgré des départs laborieux (trop de surentraînement...), nous arrivons toujours bien placés à la bouée au vent et grâce à un excellent équipier avec son Delange, nous gardons notre place jusqu'à l'arrivée. Nous avons « bien progressé » pendant cette journée et ce fut très plaisant de naviguer avec Patrice et son beau Delange et de retrouver tous mes « vrais » amis.

### 2- La Baule par le barreur-équipier moustachu :

4, 3, 2, 1 : c'est parti ... euh non, c'est gagné ! Effectivement, ce fut un grand plaisir d'être sur l'eau avec, il faut le dire : un barreur d'exception ; quel talent : des départs à moitié foireux, on traverse la flotte, deux virements et on est dégagé, et parfois du bon côté, le tacticien n'étant pas toujours à la hauteur

...et ensuite la cagette ne s'arrête jamais malgré le clapot, avec un cap d'enfer. Bon là, le Delange est un peu pour quelques choses : si, si, un Delange bien mené ça avance du feu de dieu ! Avec bien entendu, c'est une règle d'or : un hauban sous le vent qui joue les filles de l'air ; il faut être confiant dans ses axes et anneaux brisés !

Et tout cela, avec un équipier parfois trop léger ; souvent emmêlé dans tous ces p...de bouts, d'écoutes, de barbers, de câbles et sandows de trapèzes, et comme j'en parle : de ce crochet jamais là quand on le cherche ; parfois perdu dans les batailles avec le tangon, tout le temps à contre temps dans les virements, bascules de surcroît ; ne pouvant s'empêcher, entre deux regards sur le compas, de jeter un œil, discret quand même, sur les pennons de foc, ceux au vent effrontément déventés ; un autre œil essayant de contrôler que l'angle de bouchain au vent soit toujours dans l'eau, et le troisième, derrière la tête, essayant de surveiller les autres protagonistes, les risées, la bouée et que Ludo ne me bouffe pas toute mon écoute... Quel boulot ! Sans compter les coups de bourre et le regard du barreur dans son dos ; et le grand moment du retour à terre où l'on ne se sent qu'équipier ! Mesdames, Mesdemoiselles les équipières, Messieurs les équipiers : plus jamais je ne penserai que vous n'êtes qu'un poids au bout du câble...

A part ça, on n'a pas vu grand chose sur l'eau, trop concentrés à faire avancer la baille, en fait j'ai toujours beaucoup de mal à me rappeler après coup ce qui s'est passé à telle ou telle manche, mais je vous assure : vous avez tous bien navigué même si certains ont eu des coups de mou ou de molles ou de pas de chance.

Bon promis, j'essaierai de ramener le retraité le plus souvent possible parmi nous, et avec moi tant qu'à faire : que du bonheur !!!

## Stage de la Rochelle – 2 au 6 juin 2011

Par M. et C. Sadoc

Pour notre deuxième saison dans la série Fireball -série très sympa avec un vrai programme de régates- nous avons changé la physionomie de l'équipage : Mathilde a pris la barre et Christian est devenu équipier. Nous avons participé comme l'année dernière au stage national à La Rochelle, qui a regroupé 9 bateaux cette année.

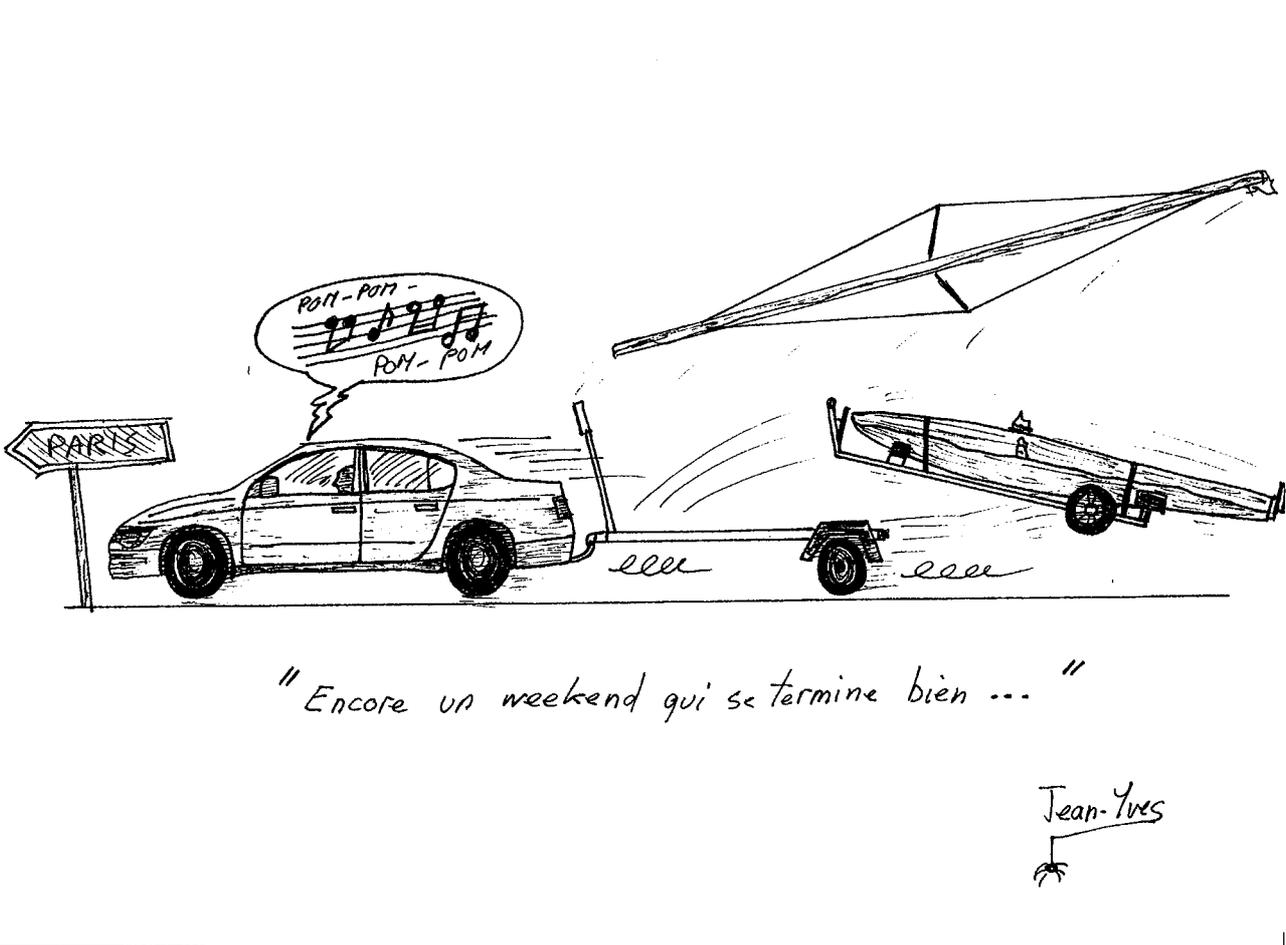
Le premier jour, le vent était soutenu, nous avons eu quelques difficultés à suivre la flotte. Bilan : quelques dessalages notamment sous spi (Merci à Ludovic pour son aide), une collision évitée de justesse avec un croiseur qui ne nous avait pas vu mettre de l'ordre dans le bateau. Les autres jours, les conditions étaient moins ventées et toute la flotte a eu le plaisir de naviguer sous le soleil. Nous avons bénéficié des conseils avisés de l'entraîneur mais aussi de ceux des anciens de la série. Des exercices variés : entraînements au départ, passages de bouées, navigation sans safran, virements bascules, empannages bascules et manches d'entraînement... Le tout filmé, avec débriefing le soir et bien sûr la tournée de bière au bar de la SRR suivie d'un repas convivial au restaurant.



Pour résumer, ce stage est indispensable pour s'améliorer et bien découvrir toutes les subtilités du Fireball dans la joie et la bonne humeur et sans le stress de la régates.

Les Aventures du Petit Maurice

Par J-Y. Renon et F. Lebas



PROCÈS-VERBAL DE CONTRAVENTION																	
LE 27/03/2011 A 20 H 23		OBLIGATION D'ÉCHANGE DU PERMIS DE CONDUIRE <input type="checkbox"/>															
OPÉRATEUR LONGTARIN		SERVICE BR															
ENQUÊTEUR		SERVICE															
LIEU DE LA CONTRAVENTION (date, lieu de, vers de la route)		CIRULANT VERS															
AGGLOMÉRATION COMMUNE PALAISEAU DEPT		CETTE CONTRAVENTION ENTRAÎNE UN RETRAIT DE POINT(S) DU PERMIS DE CONDUIRE															
AUTOROUTE	Limitée à	Enregistrée	Retenue														
DEUX CHAÎNES SÉPARÉES	VITESSE 110 km/h	123 km/h	112 km/h														
ROUTE GRANDE CIRCULATION	APPAREIL DE CONTRÔLE HOMOLOGUÉ UTILISÉ (Marque Type N°) MESTA 208																
AUTRES ROUTES	DATE DE LA DERNIÈRE VÉRIFICATION 16/08/10	<input checked="" type="checkbox"/> FIXE	<input type="checkbox"/> MOBILE														
VITESSE FIXÉE PAR ARRÊTÉ	CONTRAVENTION PRÉVUE PAR ER																
CONDUCTEUR DÉBUTANT	CONTRAVENTION RÉPRIMÉE PAR																
A.A.C. APPRENTI	IMMATRICULATION																
<table border="1"> <tr> <td>RENAVIT</td> <td>CLERFANT</td> <td>PLUKLEOT</td> <td>VW</td> <td>FIAT</td> <td>OMI</td> <td>TOUPO</td> </tr> <tr> <td>1</td> <td>2</td> <td>3</td> <td>4</td> <td>5</td> <td>6</td> <td>7</td> </tr> </table> FRA 15001				RENAVIT	CLERFANT	PLUKLEOT	VW	FIAT	OMI	TOUPO	1	2	3	4	5	6	7
RENAVIT	CLERFANT	PLUKLEOT	VW	FIAT	OMI	TOUPO											
1	2	3	4	5	6	7											
8 AUTRE MARQUE	MODELE	ÉTRANGER	CAS														
DUVOISIN	FIREBALL		N														

NATIF (Code)	TRIB.	COMMUNE	
		Dept	Code
DATE		HORAIRE	
Jour	Mois	Année	Heure Minute
27	03	2011	12 03 0
GENRE DU VÉHICULE			
CYCLE	CYCLQ	VP	PL
0	1	2	3
4	5	6	7
TAXI	MOTO	CITE	AUTRE
4	5	6	7
SERVICE			
NOMS ET SIGNATURES DES AGENTS			
007 Longtarin			
Le conducteur reconnaît avoir reçu la carte de paiement et l'avis de contravention			
<input checked="" type="checkbox"/> Il reconnaît la contravention		<input type="checkbox"/> Il ne reconnaît pas la contravention	
NOM ET SIGNATURE DU CONDUCTEUR			
Coqueret			

Les 3P... en images



## La semaine de la Rochelle. 11-13 Juin 2011

Par E. Rotteleur

Quelques jours avant, c'était annoncé : 3 jours de pétrole... Les "gros" ont dû grincer des dents ! Et ça change des conditions des éditions précédentes. Néanmoins, le soleil était de la partie et ça c'était bien cool !

Le premier jour on avait un petit 10 nœuds, juste de quoi se mettre au trapèze. Avec Laurent, on n'était pas très confiant avant le premier départ, notre vitesse semblait un peu faible ... Classique : pas de cap, manque de vitesse, le bateau s'arrête dans le clapot. Mais finalement on termine 5 (...) à la 1ère manche et on est très content. Alors pourquoi je suis en train d'écrire l'article me direz-vous ? Et bien c'est tout simplement en raison de Martin&Thomas et Éva&Dominique qui ont mal compris les IC (il faut dire que de notre côté, on n'était pas sur du parcours à réaliser..) et qui n'ont pas passés la dernière bouée ! Merci à eux, mais il ne fallait pas ! (Je précise que se faire disqualifier pour donner à d'autres la joie d'écrire l'article, devrait être interdit!!!) La deuxième manche pour nous, était plus difficile, et nous n'avons pas pu vérifier la rumeur ; il paraît que Martin/Thomas auraient recommencé la même erreur :-)

Le soir, on s'est tous retrouvé dans un petit restaurant sur le port où nous avons refait la régates. Puis quand vient l'heure se coucher, cela devient très facile pour nous qui sommes très bien organisés (PS aux équipiers : ne confiez jamais la logistique aux barreaux...); on avait trouvé un hébergement dans un camping mais sans trop savoir où il se trouvait exactement. Nous avons recherché l'adresse sur google, mais en arrivant sur les lieux (à 0h30...) au bord d'une 4 voies et dans une zone industrielle, nous nous

sommes rendus "rapidement" à l'évidence qu'il y avait une erreur sur l'adresse ! Heureusement, en cherchant les sandwiches le matin, Laurent avait remarqué un petit panneau avec le nom du camping (Ps2; Par contre dans les moments délicats, gardez toujours un barreur avec vous, vous verrez : il vous surprendra !). Le temps de retrouver le panneau (30 min) et le temps d'aller au camping (30 min encore), nous avons réussi à planter nos tentes et ne pas dormir sous un pont. Ouf !

Le deuxième jour fut une journée calme pour le vent mais pas pour les nerfs. La bagarre était dure, et celui qui passait la première bouée en tête était loin d'être serein pour la suite. C'est un peu ce qui est arrivé à Estelle&Pedro qui avait une large avance sur la dernière manche du jour, et sur une bascule de vent, se voient terminer 5 à la manche. A la fin de ce jour, Remy/loic et Les Fouass se tiennent au coude à coude pour la place de 1er.

On est rentré de bonne heure ce jour-là. Avec Laurent on en a profité pour faire un peu de bricolage. Notre drisse de spi était légèrement trop courte, Maurice généreusement, nous a prêté son ancienne drisse et nous avons envisagé de changer la nôtre. Cette opération qui semblait si simple au début, est devenue rapidement une opération complexe. Après avoir établie une liaison entre les deux drisses pour les faire passer dans le mat, voilà que la liaison s'est coincée. Un coup un peu trop sec et la liaison s'est cassée ... Heureusement Jean-Claude et Maurice, rois de la drisse, nous ont bien aidés en repassant celle-ci dans le mat

sans avoir à le démonter. Merci à tous les 2 !

Enfin pour le dernier jour, les conditions météo sont restées très calmes. De notre côté, nous étions confiants de notre vitesse (en deux jours cela peut beaucoup changer) et nous avons passé une bouée 1er. Mais malheureusement, les autres n'étaient pas d'accord pour que cela reste comme cela ... Finalement, le suspens sera resté jusqu'au bout pour connaître le nom des vainqueurs, bravo aux Fouass ! Remy&Loic prennent la deuxième place. Martin&Thomas qui ont fait une très belle dernière journée, complètent le podium de justesse.

Au final, nous avons eu une très belle régata avec 7 belles manches. Comme souvent à la Rochelle, le comité a été très pro et il a réussi à enchaîner les manches sans trop d'attentes. A terre l'ambiance était sympa et l'accueil de la SRR était très convivial.

A l'année prochaine !



## Villers 2011. Une Edition.

Par C.et J. Allain

Les Villers se suivent et ne se ressemblent pas. Autant le cru 2010 a été marqué par un vent faiblard, autant cette année a été musclée en dépit des prévisions de Windguru qui, décidément, ne tiennent pas compte du thermique. Le vent de force 4 le samedi nous aura au moins permis de nous entrainer (et de m'achever) au ressalage car, même si dessaler ne sert à rien (copyright Fouassier), ressaler peut s'avérer fort utile.

Un vent plus capricieux le dimanche (oscillations de 40 degrés) a permis au comité de course de confirmer ses talents : trois manches ont malgré tout pu être courues dans un vent de force 3 à



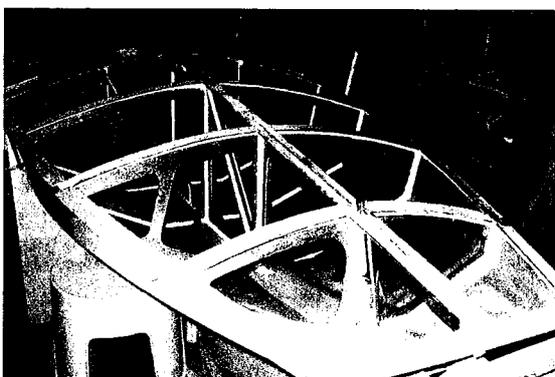
4.

Une spéciale dédicace aux Polonais qui, sans vouloir paraphraser Mao, ont fait un bon en avant impressionnant : dans la bagarre à toutes les manches, Anne et Eric devraient exhiber leur tableau arrière régulièrement sur leurs terres au national.

Enfin, ce qui se ressemble, d'un Villers à l'autre, c'est l'accueil somptueux et le coucher de soleil réconfortant.

## E.S.F.B., une nouvelle méthode de construction pour le Fireball

Par F. Lebas



### 2<sup>ème</sup> partie

Une fois la déception digérée, je commence la construction. Rien de bien nouveau, j'utilise du contreplaqué, de la résine époxy et des charges : micro-fibres pour les collages, micro-sphères de verre (joints-congés blancs, pour les parties non visibles) ou de micro-ballons phénoliques (joints-congés marron, pour le cockpit).

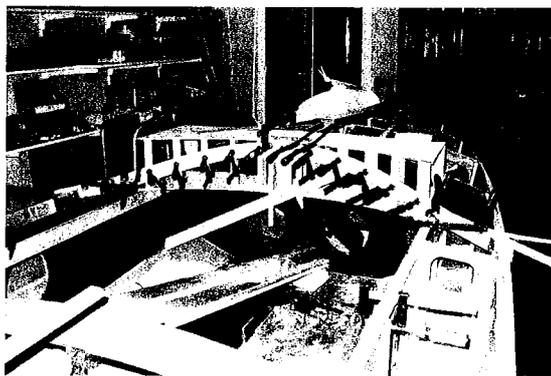
Le chantier avance doucement, et les pièces se montent peu à peu : pied de mât, cloison avant, cloison arrière, double fond, longerons avant et arrière, double fond, etc...

Un petit souci avec le 2<sup>ème</sup> renfort de caisson avant, 90 cm en cant de la cloison : la coque n'est pas symétrique, le panneau de côté est 1 cm plus haut à bâbord qu'à tribord. Quand je pense que j'avais été contrarié par le millimètre du tableau arrière...

Les semaines passent et il apparait rapidement que, à la vitesse où le chantier avance, le bateau ne sera pas prêt pour le Mondial à la Rochelle. Je pensais gagner du temps avec un fond de coque toute fait, mais le temps gagné sur la coque est perdu ailleurs en prise de repères, positionnement et fixation des pièces.

Suite de la construction : pose de panneaux de caissons latéraux et des renforts, de la tablette de puits de dérive, du banc de puits de dérive, du barrot étambrai-cadènes, ça prend forme.

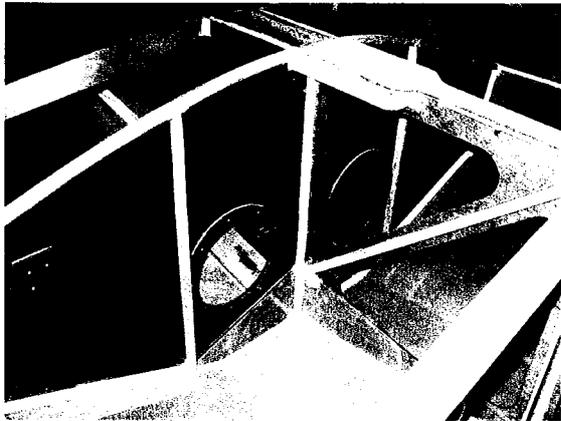
Nous sommes maintenant au début de 2010. L'activité du chantier a été très ralentie par une épidémie de flemmardise aigüe, mais l'objectif est d'avoir un bateau opérationnel pour le début de la saison car j'ai la chance d'avoir un équipier de choc en la personne de Ludo, Ziquet ayant prévu d'aller faire le mondial à La Barbade (pour les détails sur l'équipage, demander à Frank Juin).



L'heure du pontage approche, il est temps de rapatrier sur le chantier les panneaux de contreplaqué prévus à l'origine pour reponter le 14502. Je les trouve bien lourds, ces panneaux. Ça ne m'avait pas frappé quand je les avais reçus, quatre ans auparavant, mais après plus d'un an de manipulation de panneaux de CP de 4 mm, c'est flagrant. Je découpe deux échantillons et je les pèse : 2.7 et 3.0 kg/m<sup>2</sup>, au lieu des 2.0 kg/m<sup>2</sup> attendus. Réunion téléphonique de crise avec Ludo et conclusion : on ne peut pas utiliser ces panneaux, le bateau va prendre environ 3 kg et ce serait réduire à néant tout le travail fait pour avoir un bateau léger aux poids bien centrés. Faute de bateau neuf, on débutera la saison avec le 14502.

Le contreplaqué du pont était celui prévu pour reponter le 14502, donc avec un placage en sycomore. L'intérieur du bateau (puits, banc) est déjà plaqué en sycomore, car j'avais réutilisé des chutes du 14502, et ce serait dommage de ponter avec du contreplaqué okoumé. Je cherche des fournisseurs, mais Toubois qui m'avait fourni les panneaux ne sait pas s'engager

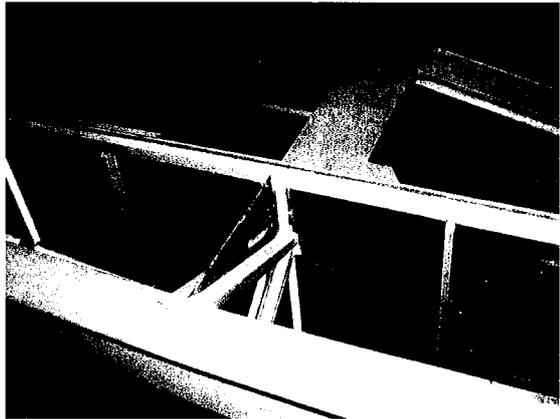
sur un poids, et Charles qui avait fabriqué le contreplaqué d'origine du 14502 ne le fait plus en 4mm, seulement en 3 (trop fin, et hors jauge) ou en 6 mm (trop raide et trop lourd). Après avoir fait le tour des différents fournisseurs potentiels, la conclusion s'impose : si je veux du CP plaqué sycomore en 4 mm pas trop lourd, il faut que je le fasse moi-même, en plaquant du contreplaqué de 3 mm. Les fournitures sont plus faciles à trouver, j'ai un fournisseur pour le bois de placage et j'ai déjà une pompe à vide, achetée à une époque où je pensais me lancer dans une construction sandwich maison.



J'installe mon atelier de placage dans le séjour (il faut pouvoir travailler à plat sur une feuille de 1.5 x 3 m), prépare le placage du pontage arrière et des caissons. Avant de coller le placage, je fais un test avec des chutes, pour valider le processus de placage et vérifier que le résultat est bon, en termes d'aspect, de poids et d'épaisseur. Ce test étant concluant, je procède au collage du placage, puis je mets sous vide le temps que la résine polymérise. Le lendemain matin, j'enlève les différents composants utilisés pour le collage sous vide, et je commence à poncer le placage, pour enlever les traces de résine. Ça commence à prendre un aspect sympa, tout va bien, jusqu'à ce que je sente des reliefs sous mes doigts : c'est le placage qui se décolle et fait des cloques. Un examen attentif montre que le problème est général. J'ouvre une cloque, pour voir et comprendre, et constate que sous l'action du vide, le bois du placage a bu

toute la résine, pourtant chargée, et que le joint est sec, privé de résine.

Le moral en a pris un coup, tout est à recommencer, et on n'aura pas le bateau pour La Rochelle. Coup de chance, il me reste assez de CP de 3 mm pour refaire le pontage AR, en faisant des scarfs. Je recommande du placage, et c'est reparti. Pour éviter que le placage boive toute la résine, je passe une première couche de résine coté collage, et je laisse polymériser sous vide pour ne pas que le placage se gondole. Ensuite ponçage pour enlever les aspérités, et collage. Quelques heures de pompe à vide plus tard, je découvre le résultat avec une certaine appréhension. A première vue, pas de problème, et après ponçage, c'est toujours bon.



Pendant la régata de La Rochelle, je me suis retrouvé en sortie d'empannage avec la patte d'oie de l'écoute de GV entouré autour du petit doigt de la main gauche, alors que ça soufflait bien (voir les photos au dos du bulletin, c'était ce jour-là). Résultat : entorse du petit doigt, c'est douloureux quand je tire sur l'écoute, et surtout très long à guérir, donc pas de National. Toujours pendant la régata de La Rochelle, Ludo a constaté qu'il n'arrivait pas à s'adapter aux taquets de foc sur le banc, et que le circuit d'écoute de foc du 14502, que j'avais prévu de reproduire, était très gênant pour l'équiper dans le petit temps. Le bateau n'étant pas ponté, il est encore temps de faire des modifications et de mettre les platines de foc à l'avant, ainsi que des barbers de foc

à tiges coulissantes et de poser les renforts adéquats.

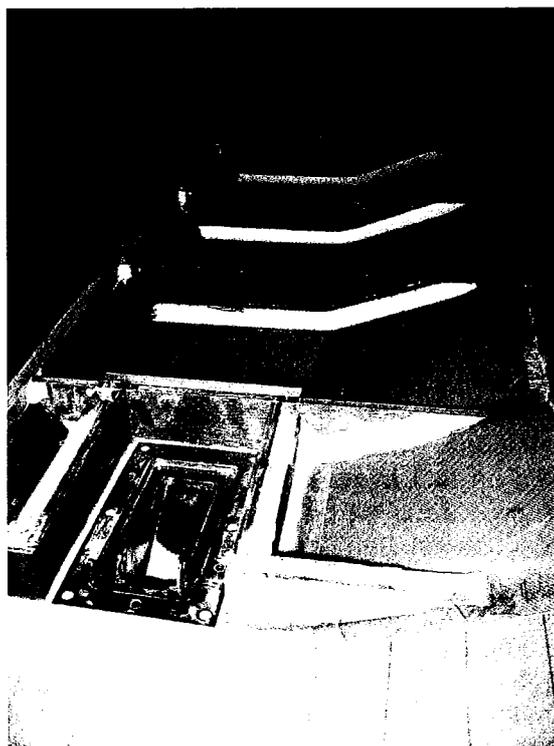
Avec le problème de petit doigt, la première régata est reportée à Maubuisson. C'est loin, on a le temps, je vais pouvoir glander un peu. Je glande tellement bien que je suis à la bourre, et les nuits passées à rattraper le temps perdu ne suffiront pas. Je décide de faire l'impasse sur le vernis et les joints congés de finition pour enfin mettre à l'eau à Maubuisson.

Vendredi 29 octobre : j'ai pris un jour de congé pour faire la route tranquillement. Ludo arrive à 11 heures. Le bateau est tellement prêt qu'on bricole toute la journée des trucs superflus comme les barbers de foc ou les bailles à spi, et finalement on part à 21 heures, sous la pluie et dans la tempête. On arrive à Maubuisson après 3h du matin, après s'être demandé toute la route si on avait bienfait de venir.

Samedi matin, soleil et bon vent. On enlève le taud, et là, mauvaise surprise, l'époxy a réagi avec l'eau et je ne sais quel composant (taud, gaz d'échappement?), et tout le pont est recouvert d'une pellicule blanchâtre et un peu collante, comme de la cire. Ça s'enlève facilement, mais le bateau est très moche. Pendant que les copains vont naviguer, je sacrifie au rituel précédant la mise à l'eau de mes bateaux : séance d'accastillage et de passage de bouts sous les pins au bord du plan d'eau. Quand les copains rentrent, on bâche, on est prêts à naviguer. Il ne reste qu'à emprunter une écoute de foc par ci, et une écoute de spi par là. Le soir, la super fiesta chez Martin et Thomas qui arrosent leur bateau neuf d'il y a deux ans nous permet d'affiner notre préparation physique et mentale.

Dimanche matin, le vent est tombé, ça ne va pas être trop violent. Sur le premier virement basculé, je reste endormi sur mon caisson et on dessale sous les éclats de rire. Comme on monte à deux sur la

dérive, le cockpit est plein d'eau, mais Maurice, en bon marin, a une écope à bord et nous dépanne. Le bateau est vide quand la procédure est lancée, et je dors toujours. On prend un départ correct mais bien placé pour prendre la première bascule, et on croise devant. Ça tient jusqu'à la bouée au vent, mais c'est serré. Les spis montent, on est toujours en tête devant les jeunes et les petits. Une petite risée et la boule saute sur la surliure du bras de spi (on n'avait pas emprunté les boules et les écoutes aux mêmes personnes) et nos poursuivants en profitent lâchement pour nous passer. Petits ou jeunes, mais pas gentlemen. On reste troisièmes jusqu'à la fin de la manche. Finalement on a bien fait de venir !



ESFB : c'est Extra Slow Fireball Building. Ça permet à la résine de la coque de bien polymériser.

Par J-Y. Renon



" Allez, c'est le dernier bord, il ne faut rien lâcher... ! "

Jean-Yves

## Les fiches de Mathieu Fontaine

Par L. Collin

Lors du stage à La Rochelle, encadré par Ludo le Retraité, nous avons eu la chance de suivre une intervention de Mathieu Fontaine, coureur espoir en 470. Il nous a présenté un de leurs axes de travail qui est propre à leur équipage : 3 fiches synthétiques placées dans le bateau et facilitant la préparation et le déroulement des manches. Claude ayant récupéré les fiches sur place j'ai eu la malchance de les réclamer et me voici désigné volontaire pour en parler...

Avant d'entrer dans les détails il faut bien comprendre la démarche : ces fiches sont personnelles, il ne sert à rien de les recopier, si vous en voulez à bord il faudra vous construire les vôtres ! Leur but est de bien mettre en avant les points clés pour l'équipage selon les conditions rencontrées. Mathieu a choisi 3 fiches pour 3 comportements différents :

- Vent oscillant
- Vent aléatoire/plan d'eau cisailé
- Vent fort.

Chaque fiche suit la même structure : (voir fiches en annexe)

- En haut à gauche le type de vent à observer avant la manche influençant le choix de la fiche du jour.
- Au milieu les points liés au fonctionnement de l'équipage durant la manche.
- En bas à droite les alarmes qui indiquent un changement de régime (fiche).
- En bas à gauche l'importance du départ (pour une flotte internationale de 470).

Regardons point à point chaque fiche :

### Fiche vent oscillant

#### Vent

- La direction du vent moyen.
- Les caps extrêmes sur chaque bord (ados et refus max).
- La période approximative des oscillations.
- L'amplitude des oscillations.

#### Fonctionnement

- Le point crucial : bien être en phase avec les ados/refus.
- Au près l'équipier gère les ados/refus (observation, timing...) et le barreur au portant. Avant la fin de chaque bord il y a donc un dialogue afin que l'autre attaque le nouveau bord en phase avec le vent.
- Placement sur la ligne de départ en anticipant la bascule à venir.
- Ne pas se retrouver excentré par rapport au parcours en suivant les oscillations, donc navigation plutôt centrée, ne pas hésiter à naviguer un peu dans le refus relatif si cela permet de se recentrer (essayer de le faire dans une position favorable par rapport à la flotte) ; si toute la flotte est décalée par rapport au parcours, il faut être dans les premiers pour se recalcr.
- Échanges entre barreur et équipier sur ce qui est dit plus haut pour choisir le bon moment (le barreur gère plutôt la flotte et l'équipier les angles)

#### Alarmes

- Un dépassement des caps extrêmes peut être le premier signe d'une rotation du vent.
- Ne pas virer trop souvent (évite les pertes sur le virement) et privilégier la flotte par rapport aux angles

### **Fiche vent aléatoire / plan d'eau cisailé**

#### **Vent**

- 2 causes possibles : soit le vent est naturellement perturbé soit ceci est dû à un relief...

#### **Fonctionnement**

- Passer à la caisse quand on peut : ça ne va pas durer !
- Serrer plus ou moins le vent (VMG) pour faire évoluer son placement.
- Lorsqu'un refus est dû à un effet de site il est préférable de ne pas virer tout de suite pour mieux en profiter ensuite.
- Le bord du cadre ne paie pas toujours dans un vent aléatoire...
- Utiliser les adversaires pour visualiser la (les) direction(s) du vent sur le parcours, mais aussi les autres bateaux à l'extérieur de la régata.
- Voir si un côté du plan d'eau est avantageux (relief, courant...)

#### **Alarmes**

- Voir juste avant.
- Si rotation on change de fonctionnement...

### **Fiche vent fort**

#### **Vent**

- Direction moyenne du vent
- Être moins strict sur le suivi des oscillations (perte aux manœuvres).

#### **Fonctionnement**

- Perte importante à chaque virement ce qui induit aussi une plus grande concentration possible sur la conduite.
- Et oui, ne pas se mettre à l'eau ! Il faut d'abord finir la manche...
- Dans la brise il est facile d'oublier les bouées et difficile de viser les lay-line.
- Ne pas hésiter à abattre un peu au près pour accélérer et venir couvrir des bateaux décalés sous le vent.

- Ne pas rester bloqué avec un bateau capant trop sous le vent, il faut pouvoir conduire librement et faire marcher le bateau au max !
- Idem plan d'eau cisailé.

#### **Alarmes**

- Si le vent baisse repasser en fonctionnement vent oscillant.
- Une rotation peut annoncer une chute du vent (ou un effet de site...)

Cette fiche comporte aussi un logo « 100% agricole » pour bien rappeler que l'engagement physique va avoir une importance capitale. Certaines équipières de Fire pourraient formuler ça différemment...

Il me semble que la majorité des présents était convaincu de l'utilité des fiches, mais elles doivent absolument être personnelles. J'ai commencé la fiche unique que nous aurons à bord, elle est bien adaptée à mon cas désespéré :

- Ne pas crier sur l'équipier, ce n'est pas de sa faute si...
- Ne pas lâcher l'écoute de GV (et ne pas chercher comme excuse le taquet de tourelle)
- Encourager sans arrêt l'équipier, il fait ce qu'il peut !
- Garder ses forces pour faire du rappel et remonter le bateau sur la plage.

J'imagine déjà les fiches de nombreux équipages bien connus de la série, cela doit même pouvoir faire l'objet d'une compilation...

- VENT**
- Vent moyen
  - Butées
  - Fréquence régulière
  - Amplitude constante

**Fonctionnement :**

- Exploitation ados/refus
- Passage de relais près/VA, VA/près
- Importance de la première bascule après départ
- Position par rapport à la flotte/parcours
- Echange angles, flotte et compromis

Importance départ : 95%

**VENT OSCILLANT**

- ALARMES**
- Dépassement des butées : vent évolutif
  - Amplitude oscillations faibles

- VENT**
- Vent perturbé
  - Relief important

**Fonctionnement :**

- Marquer l'avantage
- Limiter l'écart avec la flotte grâce au VMG
- Rentrer dans les phénomènes
- Eviter les extrêmes
- Adversaires girouettes
- Déterminer côtés avantageux

Importance départ : 45%

**PLAN D'EAU CISAILLE : VENT ALEATOIRE**

- ALARMES**
- Attention effets de site
  - Grosse rotation de vent

- VENT**
- Vent moyen
  - Butées plus larges

**Fonctionnement :**

- Limiter les manœuvres : importance de la vitesse
- Comportement sécu
- Attention aux bouées et lay-line
- Marquer l'avantage avec la vitesse
- Faire son VMG
- Déterminer côtés avantageux

Importance départ : 30% aucun risque

**VENT FORT**



- ALARMES**
- Baisse d'intensité : suivi oscillations
  - Grosse rotation de vent : effet de site ou chute

© Mathieu Fontaine

## Ces bateaux qui volent...

Par E. Rotteleur

Ca s'est passé un we d'entraînement (ca existe ?!) en fire où mon adorable barreur m'a lâchement abandonné. Cela faisait un moment que je regardais ces bateaux; magnifiques, silencieux, traversant le clapotis des vagues avec aisance. C'était le moment, sans doute le moment que je ne devais pas rater. J'ai regardé les annonces, il y en avait un à vendre, à Carnac.

Je me lance, j'appelle! Au bout de fil, Nicolas (président de l'asso) me propose de venir essayer le we prochain.

C'est avec une certaine angoisse que j'attends ce moment; le moth (puisque c'est le nom du bateau) semble être un bateau très technique. D'après ce que j'avais pu lire, il faut une très bonne forme physique (pas comme moi), et il vaut mieux aimer l'eau au début (pas comme moi encore).

Puis je découvre le bateau : un morceau de carbone, équipé de deux grandes échelles, une voile de planche, et : 2 foils. Le tout pour 35kg (soit 0,63 Laurent ; ou soit 0,43 moi ; ou soit 0,34 ...). Le temps est idéal pour essayer 5 à 9 nœuds, mer plate (mais pas si chaude), et beau soleil.

Pour le démarrage, Nicolas fait le départ de la plage. Avec le club, l'équipe des mothistes avait géré une sécu pour faire le changement d'équipage sur l'eau.

Puis vient l'heure de l'essai! J'essaie de tout me rappeler, ca commence humide (et oui il faut monter dans le bateau et il n'y a pas d'autres moyens que de le faire chavirer). Puis ca continue équilibriste (et oui c'est moins facile que de monter à bord du fire). Enfin un léger vent prend dans la voile, les lattes se mettent dans la bonne direction. A ce moment le bateau commence à accélérer. Surtout il ne faut pas lâcher l'écoute, c'est comme une planche à voile, la voile permet vraiment de faire l'équilibre. Le bateau pousse un peu d'eau, comme il est très fin il a tendance à s'enfoncer beaucoup (peut être que j'ai quelques kilos en trop aussi). Mais cela n'empêche pas le bateau d'accélérer. Et de plus en plus, la coque semble devenir plus légère ...

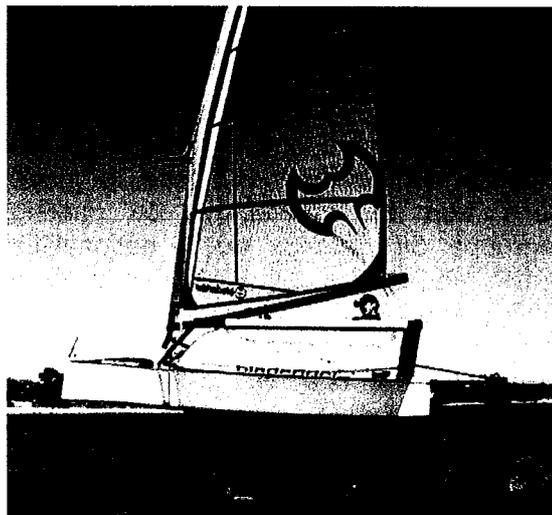
Soudain, quelque chose se passe, il n'y a plus un bruit, le bateau semble très léger et il prend une accélération brutale.

La sensation du premier décollage est magique. A quelques dizaines de cm dans les airs, tout semble calme. Le bateau navigue avec son propre vent apparent et les écarts en direction et en force de celui-ci deviennent plus négligeables. Très rapidement je m'écarte de la côte. La navigation est tellement agréable que je n'ai pas envie d'arrêter. Mais je me rends à l'évidence, il faut faire demi-tour.

Un coup de barre et hop! Les événements se gattent. Mon bateau que je prenais comme un planeur léger s'amusant avec le vent, se transforme en avion de chasse se crashant. Le contact avec l'eau est relativement violent, je me fais éjecter (je n'ai pas le temps de voir ce qui m'arrive) mais le bateau n'a rien.

Malgré cela, j'étais convaincu. Le plaisir de naviguer sur ce bateau est unique. A cela s'ajoute une très bonne ambiance dans l'équipe des mothistes qui m'ont permis de tester le bateau. J'ai donc décidé d'acheter un moth quelques temps après. Depuis, après quelques nav, j'ai appris à tourner ; pas encore sur les foils mais ca se passe de mieux en mieux. C'est probable que les belles manœuvres demandent de longues heures de navigation.

Ce que je retiens principalement, est ma fausse idée que j'avais de ce bateau. Le moth n'est pas si inaccessible et l'apprentissage du vol vient relativement vite.



Je remercie beaucoup Nicolas Bessec et Anthony Rezzoug qui m'ont permis de découvrir le bateau ce we là.

## Mondial 2011 – Sligo, Irlande, juin 2011

Par M.Péculier

Belle-Maman habitant la région, l'affreux Nouel était condamné à participer à ce Mondial irlandais organisé mi-juin. Tom n'étant pas dispo à ces dates, nous avons donc décidé de reformer notre équipage de l'Européen 2010 en République Tchèque. Non sans une certaine appréhension pour Jeannot qui avait plus nagé en une semaine que dans les 10 dernières années avec son Mouchès préféré...

Rémy/Loïc et Pascal/Jean étant eux aussi motivés par l'aventure, nous avons organisé une remorque triple (lire : une remorque double avec un équipage de squatters nantais de dernière minute) avec le soutien précieux de Gaby et du club de Vigneux. Quelques jours après la Semaine de La Rochelle, c'est le grand départ. L'organisation bien huilée connaît son seul grain de sable à l'embarquement à Cherbourg, lorsqu'une douanière fait malicieusement remarquer à Jean que sa carte d'identité est périmée... depuis 3 ans. Heureusement, Jean n'aura même pas besoin de faire du charme au douanier irlandais à l'arrivée ! Après 30 heures de voyage, dont la moitié dans le ferry entre Cherbourg et Rosslare, nous arrivons enfin à Sligo, au Nord-Ouest de l'Irlande.

Massa Nouel arrive en avion 2 jours après tout le monde, ses boys ont préparé les bateaux et passé la jauge sans trop de problèmes. Le parking regroupe 58 bateaux de 8 nationalités (GBR, IRL, CZE, CAN, FRA, SUI, AUS et GER), et une petite vingtaine de bateaux ont participé la semaine précédente au Pré-Mondial qui a vu la victoire des Australiens Ben Schulz et Phil Bowley devant les sujets de Sa Gracieuse Majesté Derian et Andy Scott. Le premier jour, 2 manches sont courues dans du petit médium faiblissant progressivement. Piégés par le courant qui pousse sur la ligne, nous nous faisons repérer au-dessus de la ligne dans la

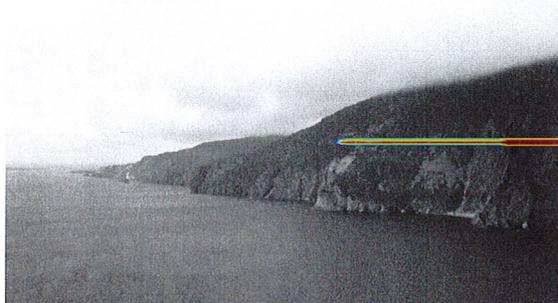
minute et écopons d'un BFD qui nous plombe d'entrée de jeu, tout comme les favoris Tom Gillard/Sam Brearey, Alex Taylor/Richard Anderton et Vince Horey/Andy Thompson. Rémy et Loïc profitent de ces BFD pour scorer une belle manche de 7, alors que Pascal et Jean, moins à l'aise dans le petit temps, terminent 26<sup>èmes</sup>. Devant, Matt Burge/Richard Wagstaff se promènent et claquent la manche assez facilement, devant Jonny McGovern et Max Capener, 2 p'tits jeunes membres de l'équipe olympique anglaise en 470. Ben Schulz, en difficulté sur cette manche, décide carrément d'abandonner et de rentrer au club échanger les voiles Pinnell & Bax qu'il ne connaît pas bien contre ses voiles australiennes Fletcher pour la 2<sup>ème</sup> manche !



Le résultat ne sera guère meilleur pour Ben Schulz dans la 2<sup>ème</sup> manche (21) tandis que, profitant d'une plus forte pression à gauche du plan d'eau malgré une bascule à droite, nous réussissons à passer 5 au vent et à tenir la position toute la manche. Encore une victoire pour Burge/Wagstaff qui scorent une journée parfaite, toujours devant McGovern/Capener. Avec un score de 5-6, Tim Rush et Richard Pepperdine sont 3<sup>èmes</sup> au général. Rémy et Loïc font 15 sur cette manche, ce qui les met 8<sup>èmes</sup> au général, et Pascal et Jean 27 (22<sup>èmes</sup> au général).

Le lendemain, c'est encore du petit temps... De la molle en Irlande alors que tout le monde attendait une semaine de piaule, c'est un comble !! Après quelques rappels généraux, nous prenons un départ canon et virons immédiatement vers la droite. Et les dieux sont avec nous : ça bascule à droite de 20°! Nous passons 2 en haut derrière Gillard/Brearey et devant Dave Wade/Simon Potts et McGovern/Capener. Un tour et ½ plus tard, nous sommes 3 mais le vent faiblit de plus en plus et la manche est finalement annulée, sans être raccourcie. Aaaargh !! Misère... Seul réconfort dans ce coup de Trafalgar, la présence d'un groupe de 5-6 dauphins sur le plan d'eau qui viennent jouer autour des bateaux. Un moment magique qui nous rappelle la beauté de notre sport, pratiqué en harmonie avec le milieu naturel (fin de la minute pseudo-lyrique).

Encore du tout petit temps le lendemain où le comité envoie la flotte sur l'eau dans



de la molle mollissante, et sous les grains qui se succèdent... 4h à attendre le vent en prenant une douche froide toutes les 10 minutes... L'instant glamour du championnat ! La journée est annulée vers 16h30, évidemment quelques minutes plus tard le soleil perce entre les nuages et une légère brise rentre sur le plan d'eau, largement suffisante pour courir... Misère again...

Bilan : après 3 jours de championnat, nous avons couru 2 manches, et c'est un peu léger. Comme d'habitude, le débat resurgit à terre sur l'utilité d'un jour de repos fixe quand le programme du championnat prend du retard. Et comme d'habitude, le programme fixé à l'avance ne sera pas

modifié, à l'exception du nombre maximum de manches par jour, porté de 3 à 4. La météo s'annonce cependant plus favorable pour les 2 derniers jours.

Les petits Frenchies profitent donc du jour de repos pour une balade



romantique dans les falaises du Donegal, guidés par Una et Nancy (Maman Una). Un des endroits les plus beaux d'Irlande (dixit notre guide), qui est déjà un pays magnifique. Je dois bien avouer que, même si la météo ce jour-là était parfaite, je ne regrette pas beaucoup de ne pas avoir navigué et d'avoir pu, l'espace d'une journée, visiter d'autres endroits que le parking à bateaux du Sligo Yacht Club !

Le championnat reprend ses droits le lendemain pour une journée qui s'annonce virile : 4 manches sont au programme dans du 15-20 nœuds, avec de belles vagues qui rendent les bords de portant à la fois superbes et un peu casse-gueules quand même... Nous enregistrons notre premier dessalage de la semaine quand, à l'arrivée à la bouée au vent en babord amures, nous nous trouvons face à un mur de bateaux tribord qui nous oblige à virer en catastrophe. Ma grosse Laure Manaudou reste accrochée au trapèze un peu trop longtemps... et c'est le bain qui nous fait perdre une grosse dizaine de places. Nous finirons la manche 21<sup>èmes</sup>, en profitant largement du mouillage déficient du bateau comité sur la ligne d'arrivée, qui en dérivant ouvre la ligne de plus en plus au fur et à mesure des arrivées !

Devant, la manche est encore remportée par Burge/Wagstaff devant Wade/Potts et Gillard/Brearey. Les deux manches suivantes se ressemblent un peu, entre bords de près planants, largues fumants, empannages scabreux et vent arrières plongeants. Rémy et Loïc réguliers rentrent une journée de 13-12-19 mais un barber de spi cassé les ralentit beaucoup au portant, Pascal et Jean 24-33-21 vont vite mais se baignent un peu, quant à nous c'est une journée mi-figue mi-raisin (21-15-24), où de beaux bords sous spi ne compensent pas un léger manque de vitesse au près et des manœuvres calamiteuses. La journée est prématurément écourtée vers 14h30 après 3 manches, alors que le soleil brille et que le vent s'est calmé autour de 15 nœuds. « Safety reasons » sera l'incompréhensible explication officielle ; « le comité avait froid » le bruit de parking...

Stupeur quand nous rentrons à terre : nous apprenons que Burge/Wagstaff, qui ont encore largement gagné les 2 dernières manches sur l'eau, écotent d'un OCS et d'un BFD qui les renvoient à la 17<sup>ème</sup> place au général ! Et, alors que nous n'avons couru que 5 manches, ces « incidents » semblent réhabilitoires pour eux puisqu'il faudrait courir 4 manches le dernier jour pour qu'une 2<sup>ème</sup> discard leur permette d'effacer leur 2<sup>ème</sup> disqualification. Avec une heure limite fixée à 15h, autant dire que c'est quasiment mission impossible. Gillard/Brearey commencent alors à se friser les moustaches : ils sont en tête avec 5 points d'avance sur les 2<sup>èmes</sup>, McGovern/Capener.

Et pourtant... Dans des conditions rocambolesques, le comité va tout faire pour lancer ces 4 manches. Alors même que l'avenant avançant de 60 minutes l'heure du premier départ a été affiché hors délais et ne sera donc pas respecté, les manches vont s'enchaîner à vitesse grand V ce vendredi. Le vent, d'abord très modéré (10-12 nœuds pour la 1<sup>ère</sup> manche), va progressivement monter dans les tours jusqu'à une dernière manche de folie courue dans plus de 30

nœuds de vent... Une manche incroyable, où beaucoup des résidents du Top 10 vont aller se baigner (Schulz/Bowley, Horey/Thompson, Krailing/Saunders...), et qui sera largement dominée par les costauds du team Pinnell & Bax : Burge/Wagstaff encore 1<sup>ers</sup> devant Wade/Potts et Gillard/Brearey. De notre côté, après un très bon passage au vent (4), nous terminons la manche 9<sup>èmes</sup>, satisfaits malgré tout d'être allés au bout sans passer à l'eau, avec une stratégie très conservatrice (pas de spi sur les largues, pas d'empannage sur le VA, etc.). Au final, une journée plutôt correcte (16-15-18-9) qui nous permet d'accrocher la 16<sup>ème</sup> place du général, juste derrière Rémy et Loïc un poil plus irréguliers sur cette dernière journée (13-9-23-19). Pascal et Jean, affichaient des résultats croissants au fur et à mesure de la montée du vent, mais ne termineront pas la dernière manche (37-31-17-DNC), ce qui leur coûtera cher au général (30<sup>èmes</sup>).



La 9<sup>ème</sup> manche courue permet à Matt Burge et Richard Wagstaff de remporter le titre mondial sur le fil, à égalité de points avec Tom Gillard et Sam Brearey. Grâce à une dernière journée royale (2-1-1-2), Dave Wade et Simon Potts montent sur la 3<sup>ème</sup> marche du podium. Quant à nous, nous rentrerons tous en France avec la sensation d'avoir pas mal progressé, spécialement dans la brise, et de belles images plein la tête... Même pas rassasié, Jeannot cherchait dès la fin du championnat un barreur pour l'accompagner au prochain Mondial qui aura lieu dans 6 mois à peine, à cheval sur 2011 et 2012, sur la côte Ouest de l'Australie, à Mandurah. Fini les moutons, place aux kangourous !

## CALENDRIER 2011

Date	Ligue	Niveau	Club	Lieu	Régate
20/08/2011 - 26/08/2011	R-U	IN		Pentewan Sands ( W Plymouth )	<u>NATIONAL ENGLAND</u>
21/08/2011	Bretagne	Promotion	<u>CNPVA</u>	22 Pléneuf Val André	<u>8 heures du Val André</u>
17/09/2011 - 18/09/2011	Bretagne	SIL	<u>CNPVA</u>	22 Pléneuf Val André	<u>Trophée Junca</u>
17/09/2011 - 18/09/2011	Aquitaine	SL	<u>CNBO</u>	40 Biscarrosse	<u>Coupe d'Aquitaine</u>
02/10/2011	Ile de France	Ligue	<u>CVSQ</u>	78 St-Quentin en Yvelines	<u>Chpt de Ligue</u>
09/10/2011	Centre	D5	<u>CV Centre</u>	45 Cerdon du Loiret	<u>Chpt ligue</u>
16/10/2011	Pays de Loire	SL	<u>SNO</u>	44 Carquefou	<u>Chpt Ligue</u>
16/10/2011	Aquitaine	SL	<u>CVS</u>	40 Sanguinet	<u>Chpt Ligue</u>
29/10/2011 - 01/11/2011	Aquitaine	National	<u>CVB</u>	33 Carcans-Maubuisson	<u>Gd prix de l'Armistice</u>
13/11/2011	Ile de France	Ligue	<u>CN Viry</u>	91 Viry Chatillon	<u>Chpt de Ligue</u>
20/11/2011	Pays de Loire	SL	<u>CV La Flèche</u>	72 La Flèche	<u>Chpt Ligue</u>

**RESULTATS****POSES- 12-13 Mars 2011**

1	Fouassier B. Fouassier D.
2	Guidel E. Perdon P.
3	Thuillier R. Berthelot L.
4	Cermakova E. Junca D.
5	Williot A. Robillard J.
6	Renon JY. Lechêne N.
7	Coquerel M. Guérin C.
8	Lewandowski E. Lewandowski A.
9	Andreys Y. Ternois S.
10	Guillot K. Liaumet F.

**LA FLECHE- 27 Mars 2011**

1	Fouassier B. Fouassier D.
2	Berthelot L. Robillard J.
3	Péculier M. Leseac'h T.
4	Guidel E. Perdon P.
5	Lucet D. Lucet F.
6	Roudevitch O. Roudevitch A.
7	Bihoreau P. Pete D.
8	Renon JY. Lechêne N.
9	Coquerel M. Guérin C.
10	Lepinay JC. Coroller F.
11	Lewandowski E. Lewandowski A.
12	Barbier P. Barbier F.

**ST QUENTIN- 3 Avril 2011**

1	Fouassier B. Fouassier D.
2	Cermakova E. Junca D.
3	Récamier E. Robillard J.
4	Soinard JC. Soinard T.
5	Andreys Y. Rizet J.
6	Forey A. Richard R.

**Le SNO - 9-10 Avril 2011**

1	Mouchès F. Pouteau C.
2	Thuillier R. Berthelot L.
3	Renon JY. Lechêne N.
4	Avignon A. Wollez T.
5	Barbier P. Barbier F.
6	Maurieras P. Gautier P.

**VILLERS - 2-3 Juillet 2011**

1	Thuillier R. Berthelot L.
2	Guidel E. Perdon P.
3	Renon JY. Lechêne N.
4	Fouassier B. Fouassier D.
5	Junca V. Junca D.
6	Allain J. Allain C.
7	Lewandowski E. Lewandowski A.
8	Lepinay JC. Coroller F.
9	Robert E. Robert M.
10	Cermakova E. Thuillier G.
11	Richard R. Sere R.

**SEMAINE DE LA ROCHELLE- 11-13 juin 2011**

1	Fouassier B. Fouassier D.
2	Thuillier R. Berthelot L.
3	Péculier M. Le Seac'h T.
4	Guidel E. Perdon P.
5	Rotteleur L. Rotteleur E.
6	Renon JY. Lechêne N.
7	Basset E. Renault S.
8	Boutarel F. Marguerat P.
9	Cermakova E. Junca D.
10	Anselmo P. Robillard J.
11	Avignon A. Wollez T.
12	Coquerel M. Guérin C.
13	Ramezi P. Huguel A.
14	Volokove F. Guilmineau L.
15	Rouillé M. Gros B.

**RESULTATS****LA BAULE- 30 Avril-1<sup>er</sup> Mai 2011****LES 3P – 22 Mai 2011**

1	Alleaume L. Olivier P.
2	Thuillier R. Berthelot L.
3	Péculier M. Le Seac'h T.
4	Renon JY. Lechêne N.
5	Fouassier B. Fouassier D.
6	Cermakova E. Perdon P.
7	Lebas F. Collin L.
8	Rotteleur L. Rotteleur E.
9	Basset E. Renault S.
10	Brigaudeau C. Beganton G.
11	Anselmo P. Robillard J.
12	Mouchès F. Nouel JF.
13	Chartier F. Maurieras P.
14	Lucet D. Lucet F.
15	Lepinay JC. Coroller F.
16	Roudevitch o. Roudevitch A.
17	Coquerel M. Guérin C.
18	Renouard S. Milgram J.
19	Volokove F. Guilmineau L.
20	Ramezi P. Huguel A.
21	Pete D. Baudri Y.

1	Alleaume L. Laigle R.
2	Thuillier R. Berthelot L.
3	Péculier M. Le Seac'h T.
4	Olivier P. Septier M.
5	Lucet D. Lucet F.
6	Coquerel M. Guérin C.
7	Renon JY. Lechêne N.
8	Barbier P. Barbier F.
9	Goguey G. Pete D.
10	Volokove F. Guilmineau L.
11	Avignon A. Avignon J.
12	Sadoc M. Sadoc C.
13	Maltete N. Baudri Y.
14	Lewandowski E. Lewandowski A.
15	Poulinet E. Huchon M.
16	Guigo H. Cercleron M.

## ANNUAIRE DE L'INTERNATIONAL FIREBALL FRANCE SIEGE IFF : 23 rue Capitaine de Mauduit 56600 Lanester

### Président

Alexandre Avignon  
23 rue Capitaine de Mauduit  
56600 Lanester  
Tél. 02 97 81 23 97 / 06 66 23 35 66  
[hesperus@bbox.fr](mailto:hesperus@bbox.fr)

### Trésorier

Vincent Junca  
8 rue de Rohan  
35000 Rennes  
Tél. 02 99 78 50 18 / 06 31 81 99 74  
[vincent.junca764@orange.fr](mailto:vincent.junca764@orange.fr)

### Secrétaire

Maurice Coquerel  
9 place de fontenay  
75012 Paris  
Tél. 06 77 02 69 49  
[m.coquerel@wanadoo.fr](mailto:m.coquerel@wanadoo.fr)

### Secrétaire sportif

Jean Yves Renon  
La Marvillière  
44240 Sucé/Erdre  
Tél. 06 47 60 73 78  
[jean-yves.renon@bbox.fr](mailto:jean-yves.renon@bbox.fr)

### Bulletin

Tatiana Woillez  
23 rue capitaine de Mauduit  
56600 Lanester  
Tel : 02 97 81 23 97  
[tat.woillez@bbox.fr](mailto:tat.woillez@bbox.fr)

### Communication

Martin Péculier  
37 rue de la Ville en Bois  
44100 Nantes  
Tel. 06 79 95 94 25  
[pekulboy@hotmail.com](mailto:pekulboy@hotmail.com)

### Site internet

Annonces occasions et équipiers  
Frédéric Le Bas  
Kerminihy  
56410 Erdeven  
Tél. 02 97 55 62 55  
[flebas@ailair.fr](mailto:flebas@ailair.fr)

### Jauge

Pierre Perdon  
1 chemin du Bois Gamard  
27370 La Harengère  
Tél. 02 35 87 08 31

### Vidéos

Philippe Gault  
16 avenue Dauphine  
45100 Orléans  
Tél. 02 38 66 60 90

### Photos

Yves Andreys

### Épreuves internationales

Jean-François Nouel  
[jfnouel@wanadoo.fr](mailto:jfnouel@wanadoo.fr)

### Construction amateur

Frédéric Le Bas  
Kerminihy  
56410 Erdeven  
Tél. 02 97 55 62 55  
[flebas@ailair.fr](mailto:flebas@ailair.fr)

### Immatriculation

Sylvain Culeron  
40 avenue Pasteur  
18 Hameau de bois Fontaine  
78170 la Celle Saint Cloud  
Tél. 06 61 89 68 26  
[sylvain@culeron.nom.fr](mailto:sylvain@culeron.nom.fr)



### BULLETIN DE COTISATION 2011

#### A retourner à

Trésorier de l'IFF  
Vincent Junca  
8 rue de Rohan  
35000 Rennes

Nom.....

Prénom.....

Adresse.....

Code Postal.....

Localité.....

Tel :.....

e-mail.....

N° de licence.....

Club.....

N° de voile.....

- Cotisation propriétaire.....50 euros
- Cotisation équipier, sympathisant, propriétaire de moins de 18 ans.....16 euros

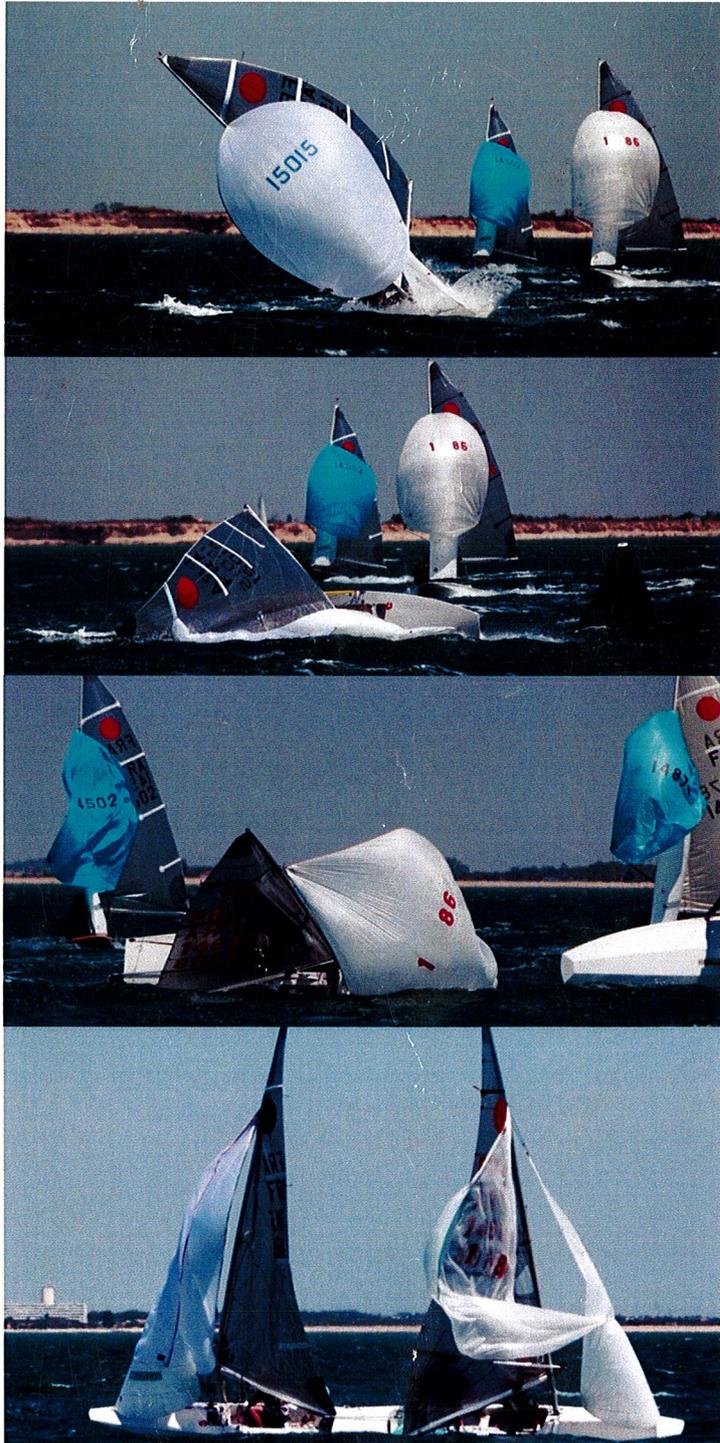
J'accepte que les coordonnées soient diffusées à d'autres adhérents de l'association :

- Oui  
 Non









- **Ne vous laissez pas abattre:  
Payez votre cotisation!**