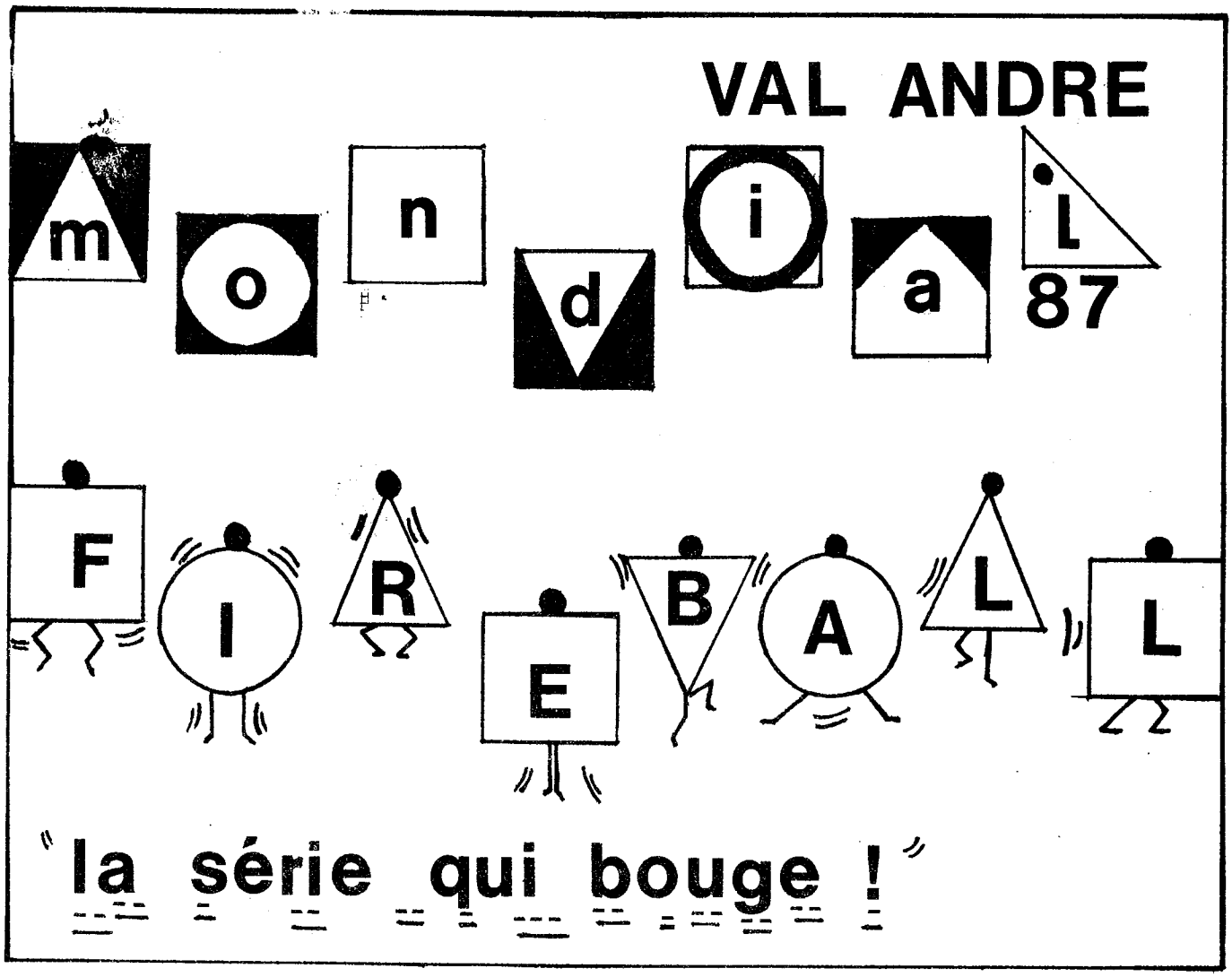
INTERNATIONAL FIREBALL FRANCE

69

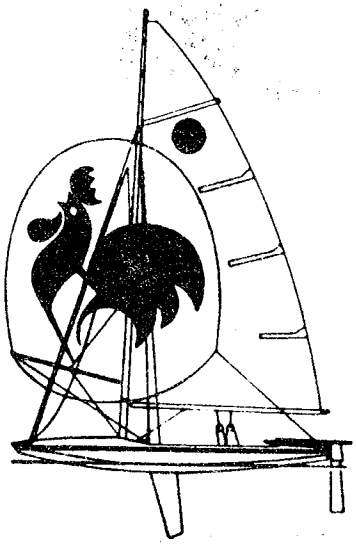
Janvier 87



INTERNATIONAL FIREBALL FRANCE

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

99 46 31 29

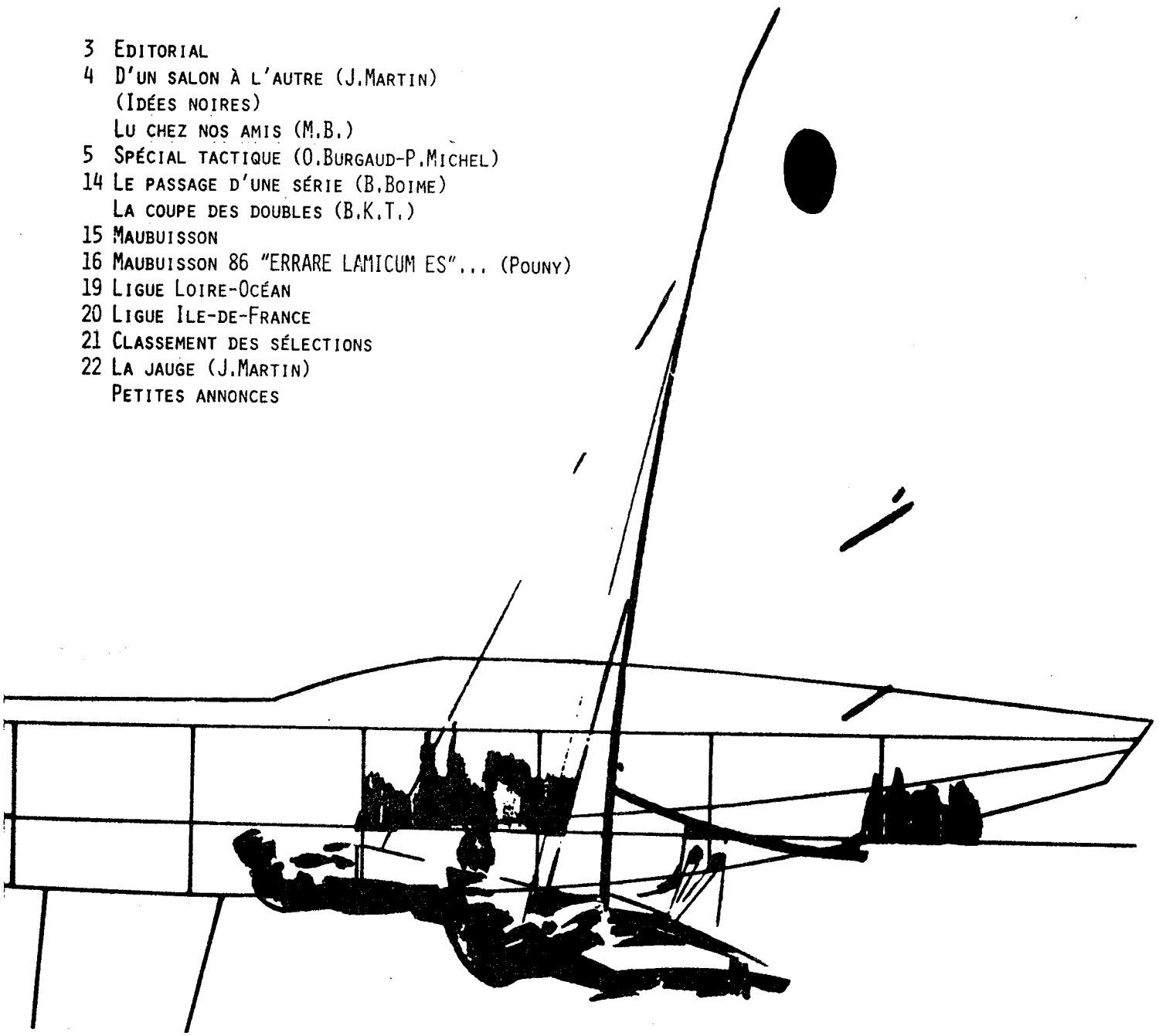


BULLETIN n° 69

JANVIER 87
MARS

SOMMAIRE

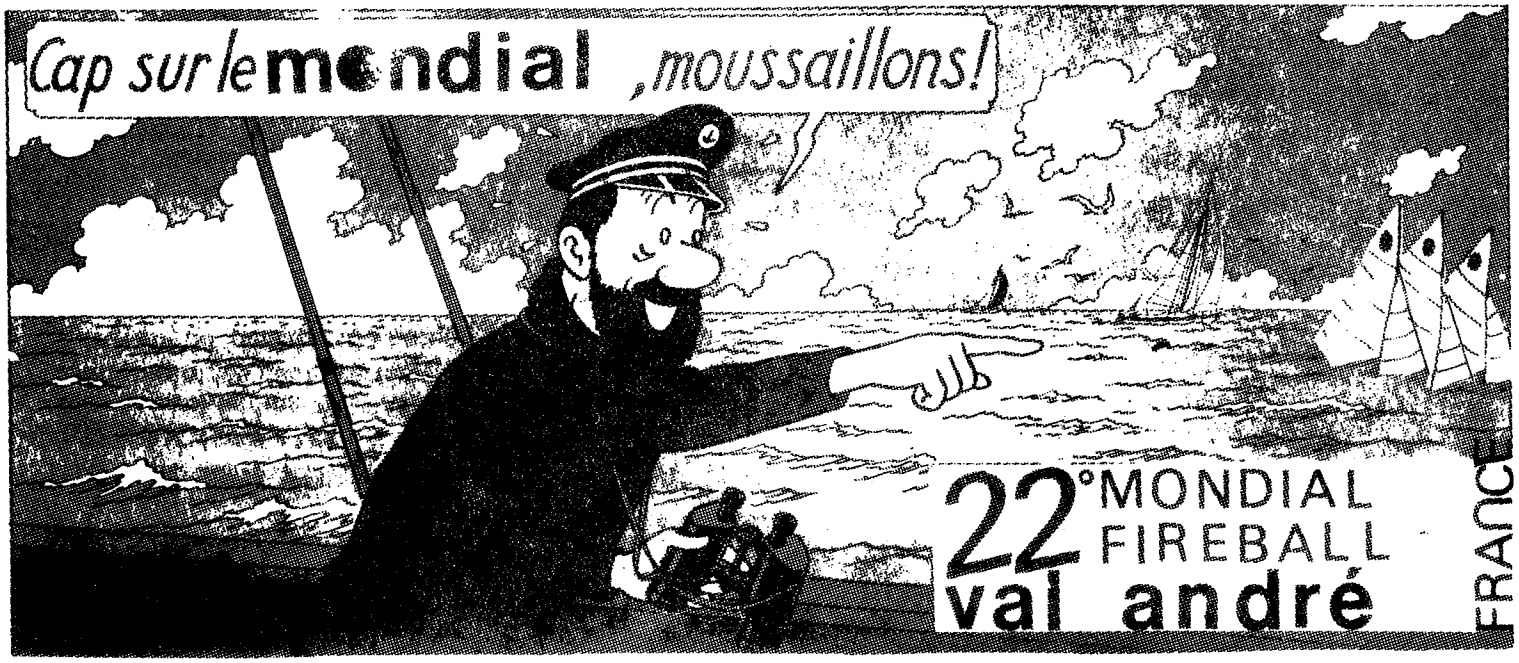
3 EDITORIAL
4 D'UN SALON À L'AUTRE (J.MARTIN)
(IDÉES NOIRES)
LU CHEZ NOS AMIS (M.B.)
5 SPÉCIAL TACTIQUE (O.BURGAUD-P.MICHEL)
14 LE PASSAGE D'UNE SÉRIE (B.BOIME)
LA COUPE DES DOUBLES (B.K.T.)
15 MAUBUISSON
16 MAUBUISSON 86 "ERRARE LAMICUM ES"... (POUNY)
19 LIGUE LOIRE-OCÉAN
20 LIGUE ILE-DE-FRANCE
21 CLASSEMENT DES SÉLECTIONS
22 LA JAUGE (J.MARTIN)
PETITES ANNONCES



IMPRESSION : *Irène et Jean MARTIN*

REALISATION, GRAPHISME, MISE EN PAGE : *e équipe d'Ile de France*

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



- EDITORIAL -

L'approche du mondial pourrait vous faire penser que le bureau de l'Association ne pense plus qu'aux championnats, aux sélections, aux grandes régates et à la compétition pure et dure.

Il n'en est rien.

S'il n'y avait que cela, la série ne renouvellerait certainement pas ses membres.

La caractéristique du succès d'un dériveur, c'est sa faculté de s'organiser en flottes, c'est son dynamisme au niveau des clubs.

Dans les grands pays, Australie, U S A, Canada, un nombre relativement réduit de club représentent la majorité de l'activité d'une série. Les déplacements sont limités (car le club voisin est à 2000 bornes). Et finalement, cet organisation en flotte se retrouve un peu partout, sauf en France où on observe une dispersion phénoménale, souvent un ou deux bateaux par club.

Bien sur il y a des exceptions : exemple le flotte de Brou, celle d'Angers ou du CV Centre (il y en a d'autre heureusement). Mais cela nous montre que la dynamique créée par une petite flotte active et localisée tend à la faire grossir. Alors que les déplacements en nombre excessif, nombre à apprécier, tendent à faire diminuer les flottes, et donc le nombre de Fireballistes.

L'effet "boule de neige" des flottes de club tient aussi souvent à des individualités qui se démènent. L'action de Denis Hernandez à Antibes est exemplaire En peu de temps il a réussi à regrouper huit équipages de Fireball et à les amener à participer à Ski-Voile.

Nous souhaitons que cela puisse aboutir à une flotte stable.

Autre exemple, la flotte de Ponant du CVSt Quentin, partie de presque rien, n'avigue presque tous les dimanche à 25 bateaux.

Le dériveur a un potentiel de développement certain, mais il faut l'exploiter. La majorité des amateurs n'ont pas envie de bouffer des Kms, mais la petite régate de club est toujours appréciée. l'avenir est là et probablement nulle part ailleurs. Ce qui n'empêche pas en plus (et non pas "à défaut") de maintenir un championnat, quelques grandes régates, et des épreuves promotionnelles type match-racing ou autres.

Pour cet ét" tout ne sera pas axé non plus sur la compétition pure et dure. Les deux championnats organisés en France sont prévus pour plaire, autant à ceux qui viennent pour "participer" que pour les "gagneurs fous"

Il y aura certainement beaucoup d'équipages étrangers à notre championnat national, et même pour nos meilleurs équipages, il sera difficile de bien se classer. Mais voir comment naviguent et s'équipent les autres, voir leurs bateaux, peut permettre à nous tous d'améliorer notre connaissance du Fireball, progresser et "mieux aimer" cette fabuleuse monture.

Et puis l'ambiance sera là dans l'une des régions les plus favorables au Fireball actuellement.

Alors venez nombreux, et pendant 15 j que vous ne regretterez pas.

Un dernier mot : pour orienter correctement et démocratiquement l'action du bureau, il nous est indispendable d'avoir les réponses aux questionnaires envoyés avec le précédent bulletin, alors vite, remplissez-le, renvoyez-le à : Philippe Gault, 16, avenue Dauphine 45100 ORLEANS . merci pour vous.

SLOGANS

Rallongez la liste ...

Sea, Wind and Fire
Sea, Sex and Fire
Water, Wind and Fire.
Fireball, pour ne pas perdre la boule.
Fireball, la boule qui déboule.
Fireball, préparez les extincteurs.
Essayez d'éteindre un Fireball.
Bateau matcho, bateau beau, ... beau.
Faites vous les dents sur un Fireball.
Plus plannant que moi, tu meurs.
Fireball, le bateau du 3ème type.
Fireball, un autre espace temps.
Fireball, suivez la boule
La boule qui rend maboule.
Le"pourquoi pas" du 20e siècle.
Fireball = Attention - Aquaplanning.

Envoyez votre (vos) slogan (s) à Catherine REYNAERT - 16, rue Pauquet 60100 CREIL.

Un article de la boutique à gagner.

SELECTIVE DE NANTES - Le plan d'eau de Mazerolles est à 5 Km de Nord-sur-Erdre.

La Boutique cet été :

une merveille

D'UN SALON A L'AUTRE.

Nous préférons les autres à celui de 1987, salon moche, noir par les grèves et les pannes des producteurs d'électricité, vide par les autres grèves des transports publics. Pas de RER, quelques trains à prendre d'assaut.
Et ensuite le froid, un stand prés des baies glacées du fait du passage du vent froid. Même les organisateurs en avaient conscience, allant jusqu'à poser des velours de protection. Le geste était sympathique, mais le résultat très médiocre.
Alors, lorsqu'il n'y a que les présentateurs et pas de visiteurs, les journées sont longues, tristes, et plus tristes encore, les nocturnes. Passe pour la première du mardi, où seul le train fonctionnait, mais le vendredi, tout allait, puisque le public est venu, de façon forte même, pour compenser en force.
Par contre, un côté très agréable, nouveau, et qui pour nous, les classes de dériveurs de sport, nous a été positif, comme l'on dit aujourd'hui: nous n'avions plus de cloisons séparatrices. Chaque surface échue étant de 6m², nous aurions été enfermé comme dans une cabine téléphonique. Au contraire, ainsi désenclavé, nous respirions, nous discutions. Oh, que les oreilles des fédéraux ont du siffler à l'élan de nos propos. Cohérents, uniques et uniformes nos sujets. Alors quoi! Nous avons tous la berlue, où le comportement régulier est-il basé sur autre chose que l'aide et l'encouragement! Allez savoir, depuis le temps que la situation est ainsi, c'est qu'elle est profitable pour certain. Dommage.
Bilan egoïste: nous avons vu plus de 35 cotisants déposer leur argent et recevoir leur timbre cotisation, vu l'intérêt des projections vidéo et vu les discussions aller bon train sur l'été sportif à venir;
Le repas à la cafétaria voisine fut bien suivi, tout cela avec le sourire permanent de Philippe, trimballant tout ce matériel lourd depuis Orléans, puisqu'il a été impossible d'en faire la location à Paris. Ne croyez surtout pas que ce sont les loueurs qui manquent!! Comme visiteurs, en plus des normaux, qui d'autres?
Des para-fédéraux, chaleureux, amicaux, pensant comme nous et le reste de notre petit monde.
A se retrouver en janvier 1988, du 8 au 18 , où,peut-être toujours au niveau 3, puisque c'est là que nous devons gêner le moins.

Les Saloniens depuis 14 ans
Irène et Jean MARTIN.
(Avec une sinusite en prime comme à tous les participants situés en périphérie du C.N.I.T.)

LU chez nos AMIS.

Les 5 o 5 ont, cet été passé, organisé, à La Rochelle, coup sur coup leur "Coupe Nationale & leur Mondial.

Exactement comme nous allons le faire en 87 successivement Aux Rosaires" puis au" Val-André"

Dans leur Bulletin N° 73 paru fin Octobre ils relatent ces évennements importants.

D'abord: combien : ils étaient 133 à la Coupe Nationale à 87 au Mondial.

Pour notre National, à nous, nous pouvons penser être dans les mêmes-niveaux de participation.

Pour le Mondial si nous nous en tenions aux vues de l'International Fiteball nous serions, à tout casser que 45, comme tous les ans passés pour ce type d'épreuve. Nous avons fait une forte campagne pour dépasser les fameux quotas- comme pour les produits laitiers- et il semble que nous commençions à nous faire entendre et écouter.

Leur 133 participants de la Coupe venaient de:
France: 65 - Angleterre: 17-
Suisse: 11 -République Fédé All.: 9
Suède: 8 -Danemark: 4,
U.S. : 7 - Finlande: 3; Italie: 1;
Kenya: 1- Singapour: 1- Canada: 1,
Irlande: 2 - Australie: 4.

Et les 87 du Mondial venaient:
France 19- Angleterre: 18, Suède: 4,
Australie: 4; U.S.: 4; Danemark: 3,
Finlande: 4; Suisse: 7; Irlande: 2;
Kenya: 1 Canada: 1; Belgique: 1;
Singapour 1. Voilà, ce n'est pas mal.

En plus de ces faits matériels il y a quelques commentaires, sur divers sujets, j'en partage les idées fondamentales et je ne peu résister au désir de de vous les soumettre:

"Sponsoring- Jalousie ou Envie". Plutôt "admiration!" En effet quand on voit les Frères Marc & Yves Pajot 95.000.000 & 65.000.000 de francs nouveaux pour faire naviguer deux bateaux et 36 hommes d'équipage en tout, on ne peut que rester "admiratif" devant leur "facilité" à trouver un tel pactole alors que nous, pour notre Mondial, nous n'avons trouvé que des aides (bienvenues certes) faibles en comparaison des sommes citées plus haut.

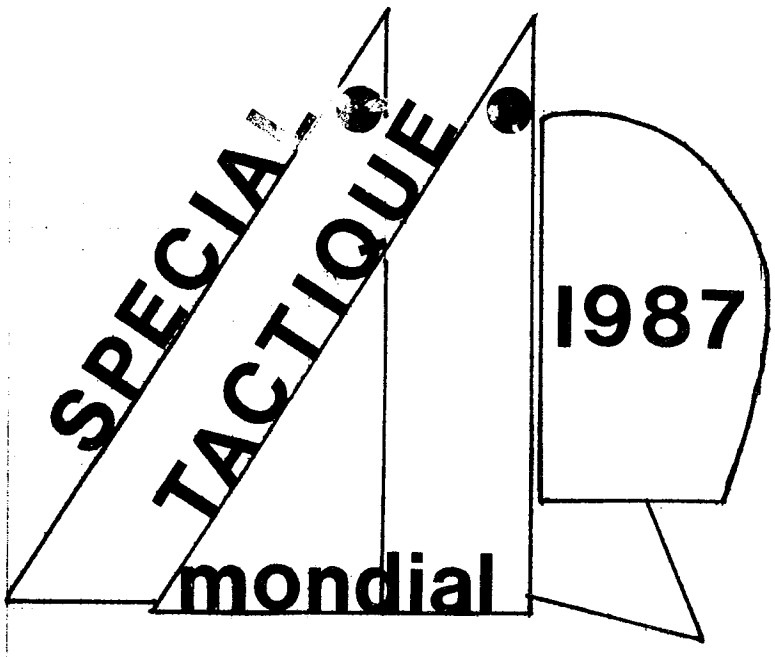
Révons un peu: Monsieur Kiss aurait investi ces 95.000.000 dans la 5o5 Classe: nous aurions acheté 1.900 cinquo neufs et fait naviguer 3.800 équipiers pendant 5 ans (si l'on ajoute les 65.000.000 de la Caisse d'Epargne & du Crédit Mutuel, ce serait 3.200 cinquo neufs et 6.400 équipiers ! !.

Au bout de cinq ans, à la revente des cinquo d'occas, il retomberait 64.000.000 dans la poche des sponsors.....100.000 fois plus qu'ils ne récupéreront dans l'investissement des grands racers invendables! ! !
M.B.

"En France seulement le Double perd du terrain".....
....."Il est grand temps, si l'on veut revoir un jour une équipe française musclée, que les jeunes prennent conscience qu'ils ramollissent en ce qui concerne le sport de compétition et que notre ère du sport de loisir (typiquement française) n'engendre pas beaucoup de "coriaces"
.... Maintenant il faut aller chercher un équipier chez les planchistes lesquels ne savent pas ce qu'est une écoute.... c'est vrai. Le spi leur est complétement inconnu.
... Il faut reconnaitre que les 5o5 étrangers voient leur propre efforts soutenus par leur fédération qui dépêche un entraineur national lors des grandes rencontres comme le Mondial: Anglais, nordiques avaient leurs entraineurs sur l'eau pendant 15 j. à La Rochelle, lesquels entraineurs étaient accompagnés d'un maître-voilier.. méthode moderne.. qui payent.... M.B.

"nos petits derniers"
Timothée Visbecq
21 janvier.
félicitations
à Didier et Elizabeth
compliements
à son frère Mathieu

Suite: page 6



Les articles d'Olivier BURGAUD et de Philippe MICHEL sont tirés de l'ouvrage :

QUESTIONS / REPONSES sur le brevet d'éducateur sportif voile.

(spécial ; préparation aux épreuves écrites)

-N° spécial édité par les mémentos de la F.F.V -55 Aue Kléber 75008 PARIS.

A paraitre au salon Nautique 1987 (prix non fixé)

N.B. A lire absolument pour être sélectionné au Mondial FIREBALL 1987

Cet ouvrage a été réalisé par 25 spécialistes Rochelais de la régate et rassemble 60 réponses à des questions précises; théorie technique,météo,pédagogie,préparation physique,tactique.

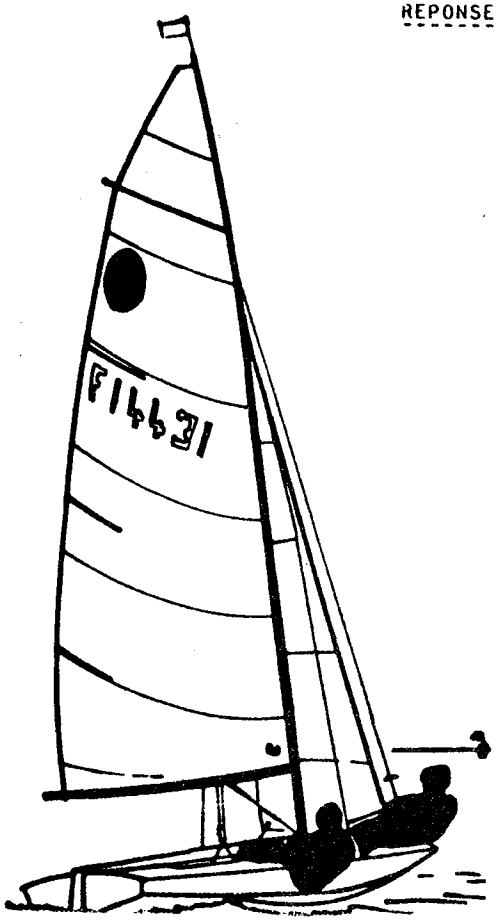
-J.M JUNCA et M. REINE ont coordonnés l'ensemble des textes.

QUESTION :

Au près, expliquez quand le choix des bords est déterminé par les adversaires et quand il est déterminé par les éléments (vent, courant, mer).

Olivier BURGAUD
9ème Championnat du Monde
Dériveur (Fireball)

REPONSE :



La question est divisée en deux parties : d'un côté, les adversaires, de l'autre les éléments vent, courant, mer.
Ces parties divisées pour traiter la question ne font en fait partie que d'une analyse, celle qui permet de se placer le mieux possible par rapport à la flotte (les adversaires) en fonction des éléments.

Le choix des bords au près se fait après une analyse méthodique sur place, c'est-à-dire que les compétiteurs se doivent de sortir en mer au moins une heure sinon plus, avant le départ et de se mettre en configuration de course au près afin d'enregistrer et d'analyser toutes les variations de vent qui se produisent, de voir de quel côté les vagues sont plus faciles à passer et de connaître l'influence du courant sur l'aire de régate.

Le vent :

Avant tout départ, une bonne analyse météo s'impose. Il est diffusé avant tout championnat une carte météo datant de quelques heures accessible à tout le monde. De là, on peut tirer des conclusions en fonction de l'établissement des vents synoptiques, des passages de fronts, qui s'ils ne sont pas indiqués sur la carte, pourront vous l'être par l'Ingénieur météo de la région où vous naviguez. Ces vents synoptiques donnent un courant gênant qui peut être vérifié selon la température et surtout selon l'ensoleillement. Viennent alors se greffer sur les vents synoptiques, les brises thermiques.
De nombreux travaux effectués ces dernieres années sur le régime des brises locales et la micro-météorologie permettent maintenant aux régatiers de connaître les particularités de tel ou tel plan d'eau.

ainsi l'étude des brises thermiques facilite la prévision des rotations des vents, de son renforcement ou de son affaiblissement au cours de la journée. Les calculs statistiques ont conduit les chercheurs à déterminer les polygones de brises qui indiquent avec une marge d'erreur réduite, l'évolution du vent observé résultant de la combinaison du vent synoptique (vent dû aux différences de pression à l'échelle d'une région) et des brises thermiques. Rappelons que les brises thermiques sont créées par le réchauffement du sol par le soleil.
Je ne m'étendrai pas plus sur ce sujet car là n'est plus la question.

La mer :

Il est très rare que à l'allure de près, les vagues se présentent de la même façon du côté tribord que du côté babord. Il est important après réglage sur les deux côtés, de savoir quel sera le bord où il faudra faire davantage de cap ou au contraire favoriser la vitesse.

Le courant :

Evènement déterminant dans les zones de navigation où les coefficients de marées et le marnage sont importants. Il faut se trouver le plus souvent possible dans des situations où le courant vous appuie en vous rapprochant de la bouée que l'inverse. C'est évident.

Fig. 1

S'il n'y a pas de relief aux abords du parcours, dans ce cas là, babord ou tribord sont défavorables pour tout le monde

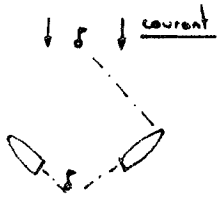


Fig 1

Fig. 2

Le bord babord amure est très positif car la résultante des forces courant et vitesse du bateau montre un cheminement direct à la bouée alors que sur tribord l'avance sur le fond par rapport à la bouée est très négatif

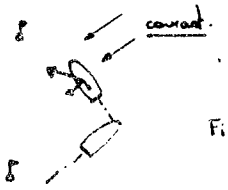


Fig 2

Fig. 3

Dans ce cas, tout le monde se retrouve à égalité. Ne pas oublier de virer avant d'avoir la bouée au vent par le travers.

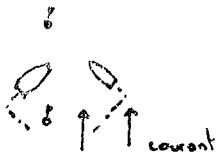
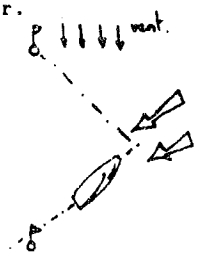


Fig 3

Ces éléments pris séparément sont facilement analysables mais lorsque l'on se retrouve en flotte nombreuse, il faut savoir s'en servir.



Vent synoptique avec effet de brise thermique variant vers la droite.

Courant traversier.

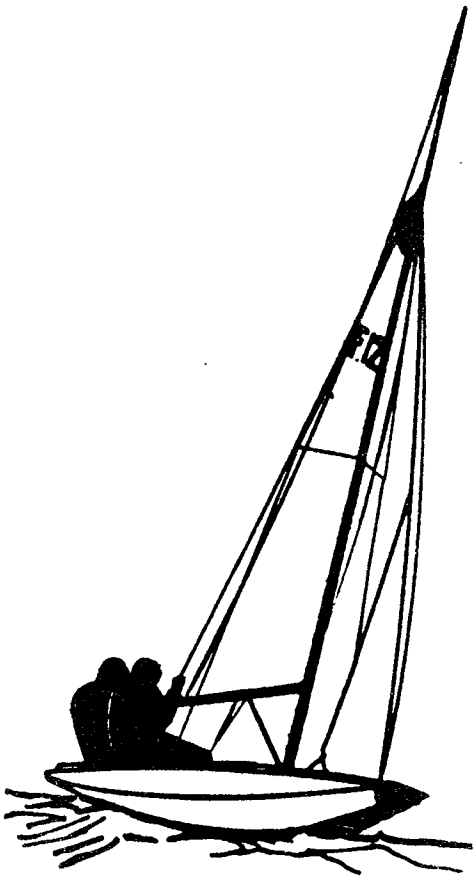
Peu de vagues car le vent est presque dans la même direction que le courant.

Le bord favorable sera le bord babord, c'est-à-dire sur la droite du plan d'eau car le courant appuiera le bateau un peu avant et lui permettra de gagner vers la bouée au vent, et le vent qui a tendance à osciller vers la droite permettra de finir en tribord avec des adonnantes. Dans ce cas-là, la route sur le fond risque d'être proche de l'idéal.

Il y a des milliers d'autres cas et il est relativement aisé d'emmener à bord un carnet et un crayon afin que l'analyse soit plus facile.

CHAMPIONNAT NATIONAL

LES ROSAIRES
8 AU 14 AOÛT



MONDIAL 87

VAL ANDRE
15 AU 23 AOÛT

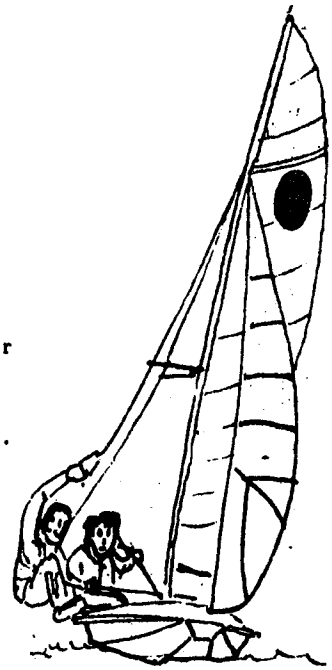
nos petits classiques (suite pas "fin")
Lucie Junca
19 février

félicitations à :
Martine et Jean-Marc
compliments à son fils Damien

QUESTION :

Tactique à l'allure de près. De quels moyens disposez-vous pour attaquer un concurrent ? Quelles sont vos possibilités de défense si vous êtes attaqué ? Expliquez brièvement à l'aide d'un croquis.

Olivier BURGAUD
8ème Championnat du Monde
Dériveur (Fireball)



REPONSE :

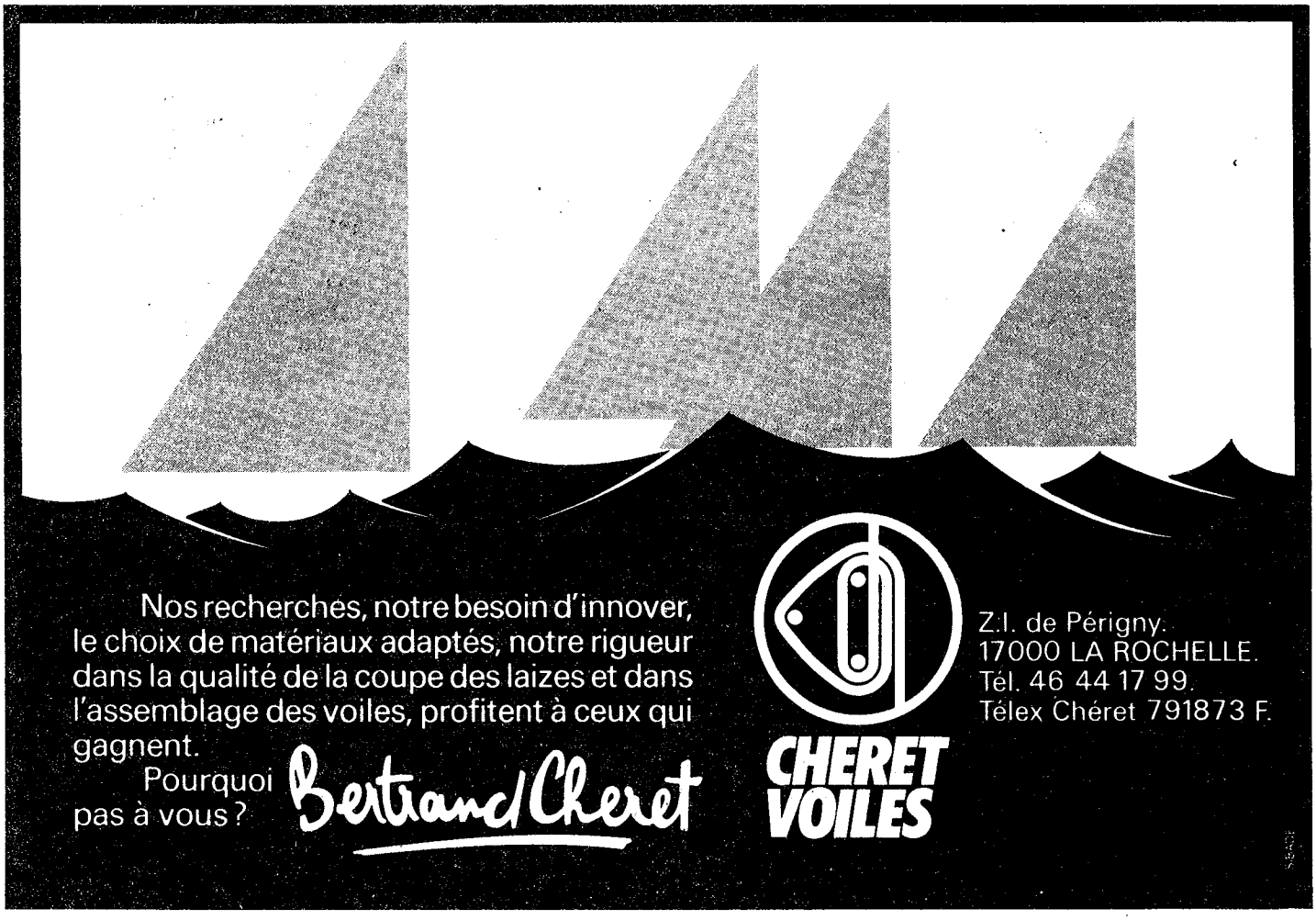
La question de l'attaque à l'allure de près se joue selon une pure application tactique, c'est-à-dire que nous considèrerons que le concurrent attaqué, ou le concurrent qui nous attaque, a la même vitesse que le défendant ou attaquant.

1 - Au près le vent est stable :

Derrière : Si vous êtes soumis à un marquage strict , il sera difficile de vous en sortir, mais on peut toujours essayer d'éviter un marquage en abattant afin de prendre un peu de vitesse et se de décaler. Lorsque le décalage est suffisant, il faut essayer d'enchaîner plusieurs virements de bord, sans se planter dans une vague et en espérant que l'autre le fasse. Et il faut essayer de se rapprocher le plus possible et de l'amener soit à la faute, soit l'obliger à s'écarter. Lorsque vous venez, en position derrière mais assez près pour l'empêcher de virer ou de manoeuvrer, là vous aurez gagné l'attaque car vous pourrez l'emmener où bon vous semblera ; cela vous donnera la place et le moment pour prendre l'avantage.

Devant

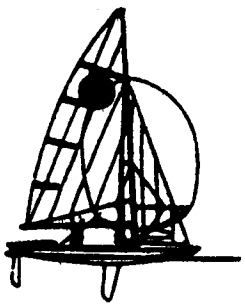
En choisissant un marquage strict, il devrait être impossible à l'attaquant de passer. Le maintenir en position à 45° derrière vous - près ou loin - et se maintenir toujours entre lui et la marque.
Eviter de faire les bords de cadre sauf s'il vous y invite et si la flotte qui suit est trop loin pour vous inquiéter.
Dans ce cas, il est pratiquement impossible de se faire passer, même si le défendant va un petit peu moins vite car l'autre est toujours gêné par le dévent.



2 - Le vent a des variations importantes de l'ordre de 20 à 25° de part et d'autre

Derrière

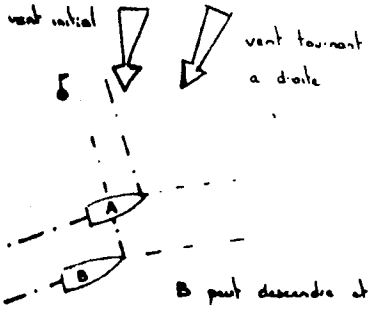
Le vent oscillant est très favorable aux attaques car il est difficile de pouvoir contrôler quelqu'un dessous dans un refus ou quelqu'un au vent dans une adonnante. Quand vous êtes derrière ou plutôt sous le vent et que les périodes d'oscillation du vent sont assez faibles ou que les nuages n'indiquent rien et que le vent refuse, il faut virer.
Si l'autre vire pour assurer un contrôle, il faut faire de la vitesse pour redescendre un petit peu,



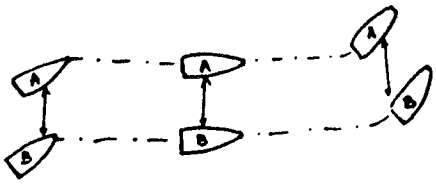
et si l'oscillation revient, alors il ne vous reste plus qu'à revirer pour constater que soit vous êtes très près de lui, soit vous êtes devant, en faisant attention qu'il peut lui-aussi repasser.

Devant

Il faut donc observer un marquage impitoyable, c'est-à-dire le suivre dans tous les mouvements d'abattée ou de lof, afin de garder la même distance et de le mettre au "chaud".



Marquage



Ne pas tenter d'aller le rechercher s'il s'échappe par dessous.

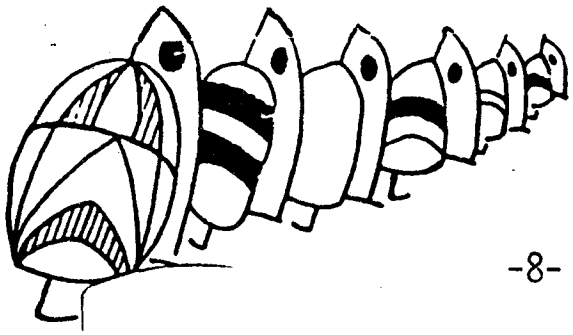
3 - Le vent a tendance à tourner d'un côté du plan d'eau sous influence de brises thermiques, ceci a été observé avant le départ et l'analyse météo dit que le vent tourne à droite, c'est ce qu'il fait :

Derrière

Il ne faut pas hésiter à aller très vite babord amure pour essayer de passer sous l'adversaire. Même s'il faut abattre jusqu'au bon plein (ceci dans des conditions de temps premettant d'atteindre le planning). Ainsi il faut aller vite du bon côté du plan d'eau. Lorsque vous êtes suffisamment derrière, virez en essayant de serrer le vent le plus possible, et là il faut appliquer la méthode d'attaque si vous êtes tout près derrière ou la méthode de défense si vous êtes devant.
Dans le cas où le vent tourne à droite, il faut absolument éviter de se trouver au-delà de la bouée car l'autre pourrait en bénéficier en passant devant.

Devant

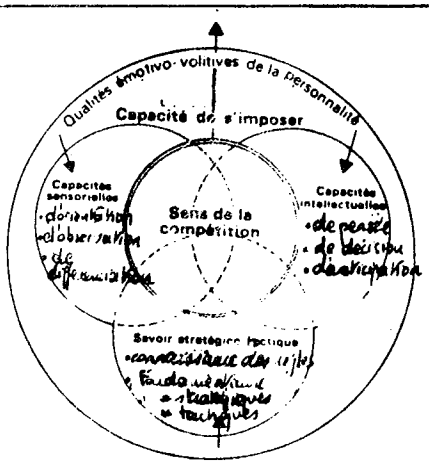
Dans tous les cas, marquage impitoyable dès la sortie de la bouée sous le vent en surveillant aussi, que dans une flotte, un troisième larron peut jouer les trouble-fêtes et, derrière, une autre règle
Passer en analysant le vent, en allant vite et en manoeuvrant le mieux possible.



QUESTION :

Au près, expliquez quand et comment le choix des bords est déterminé.

Philippe MICHEL
C.T.D. Voile
Section Sport-Etudes Voile, La Rochelle
Champion du Monde Monotype "Fun" en 84

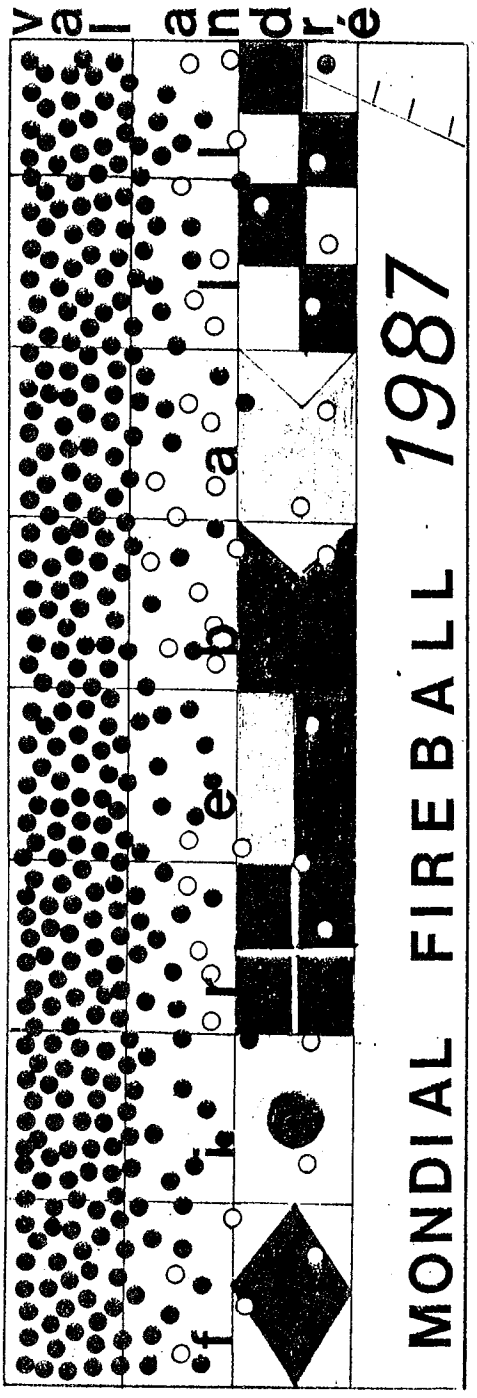


REPONSE :

La régate peut être assimilée à un jeu à grande échelle nécessitant une adaptation juste et rapide aux modifications des conditions de navigation.

La finalité étant d'atteindre l'arrivée avant ses adversaires, il faudra tenter de tirer avantage de l'évolution supposée des facteurs extérieurs (projet stratégique) en se plaçant judicieusement par rapport à la flotte (projets d'actions tactiques) tout en restant à son contact (contrôle du risque).

Le premier sera, à potentiel égal, celui qui aura fait le moins d'erreurs dans la réalisation de ses projets d'actions tactiques tout en ayant maîtrisé le risque de ses options.



FACTEURS PARTICIPANT A LA FORMATION DE LA DECISION D'ACTION

Décision stratégico-tactique

ACTIONS A REITERER TOUT AU LONG DU PRES

1) Prévoir

- l'évolution des éléments extérieurs
- le déplacement des adversaires

2) Constater

- la position du bateau par rapport
  - à l'axe du parcours
  - au cadre du parcours
- la répartition de la flotte
- l'état des éléments extérieurs

3) Synthétiser → Risque toléré → Projets d'actions tactiques

1) Prévoir permet d'anticiper et d'éviter de "subir" les évènements.
2) Constater permet d'analyser à partir de données objectives
3) La synthèse de ces éléments alliée à la notion de contrôle du risque permet l'élaboration de projets d'actions tactiques, confirmant ou informant la stratégie envisagée.

CONTROLE ET MAITRISE DU RISQUE

Sur la durée du championnat

Il est important d'aborder prudemment les premières manches d'un championnat se déroulant sur plusieurs jours pour éviter une disqualification ou une contre performance susceptibles de générer une pression psychologique néfaste à la performance sportive.

Sur la durée d'une manche

Le risque sur le premier près est très important du fait de la concentration de concurrents.
En effet, s'écarter du "gros" de la flotte sur une mauvaise option peut rapidement faire perdre une dizaine de places.
Le risque sera moindre dans les autres près du fait de l'étalement de la flotte.
Il est donc essentiel d'adopter une structuration différente des bords de près au fil de la manche.

Comment calculer sa prise de risque ?

Le risque consenti sera faible lorsque

-a : écart entre l'engin et l'axe du parcours sera faible
-b : écartement entre l'engin et le "gros" de la flotte sera peu important.

STRUCTURATION DU PREMIER PRES

Objectif : Passer la bouée au vent dans les quinze premiers pour espérer bien figurer dans une flotte de cent unités.
Cet objectif nécessite de scinder le premier près en plusieurs parties.

Les 150 premiers mètres :

Objectif :
- priorité à la vitesse
- garder du vent non perturbé en adaptant sa conduite pour
  . ne pas tomber sur le concurrent sous le vent
  . ne pas se faire couvrir par celui au vent

Dans le cas contraire, accepter de perdre quelques mètres pour poursuivre le bord choisi avant la régate (stratégie) plutôt que d'envoyer sur le mauvais bord. Multiplier les virements de façon injustifiée pourrait ici se traduire par la perte immédiate d'une dizaine de places.

Jusqu'au premier tiers :

Objectif :
- naviguer dans du vent non perturbé
- bien se placer dans son groupe en exploitant les rotations du vent.

Deuxième tiers :

Objectif :
- réduire dès que possible le risque par rapport au "gros" de la flotte
- ne pas vouloir trop gagner sur son option
- viser un passage au vent dans les quinze premiers/100

Dernier tiers :

Objectif :
- envisager la position d'approche de la bouée
- envisager la conduite à tenir en sortie de bouée.

STRUCTURATION DU SECOND PRES

Objectif :
- marquer un peu plus les options choisies du fait de la diminution du risque créé par la dilution de la flotte.

STRUCTURATION DU DERNIER PRES

Objectif :
- maintenir ou améliorer son classement
- diminuer la prise de risque par rapport à ses poursuivants (contrôle rapproché)

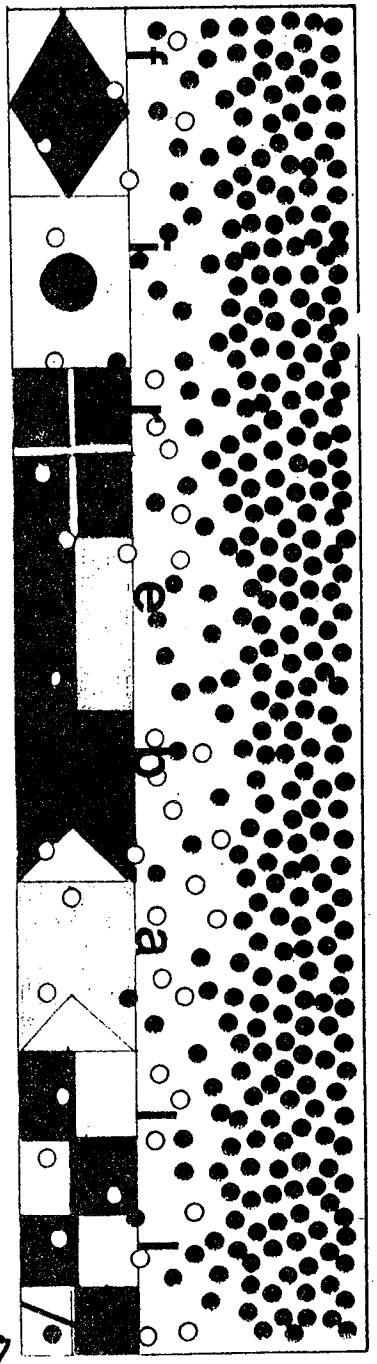
CONCLUSION :

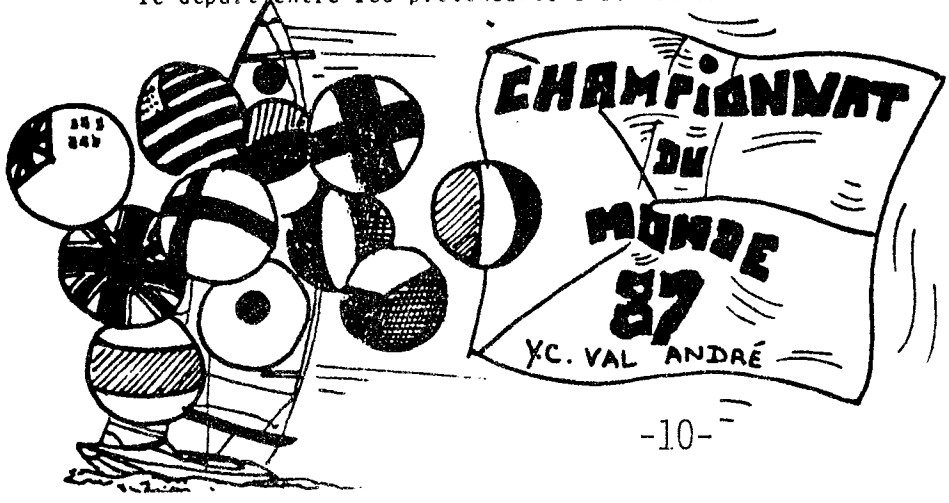
En général, priorité sera donnée jusqu'au deuxième tiers du premier près à la stratégie.

La tactique aura, par la suite, une importance de plus en plus affirmée quant à la prise de décision, jusqu'à prendre, en fin de manche, l'ascendant sur l'aspect stratégique.

Plusieurs facteurs peuvent bouleverser ce schéma général à l'instar des dernières manches d'un championnat se limitant parfois à un match racing engagé dès le départ entre les prétendants à la victoire finale.

MONDIAL FIREBALL 1987

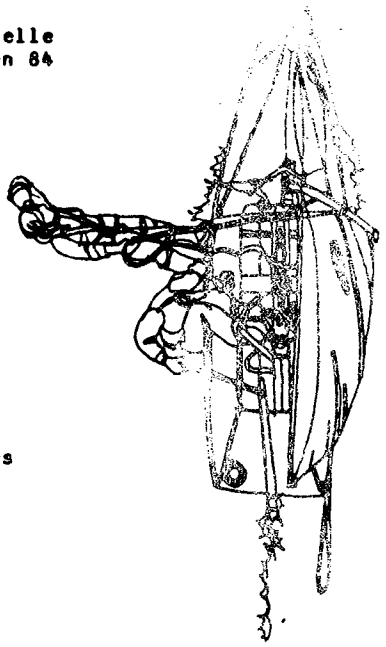




"BONJOUR L'AMBIANCE"

Projet stratégique - projet tactique.
Différences. Donnez un cadre de réflexions.

Philippe MICHEL
C.T.D. Voile
Section Sport-Etudes Voile La Rochelle
Champion du Monde Monotype "Fun" en 84



REPONSE :

L'élaboration d'un projet d'action stratégique fait appel au vécu et aux connaissances théoriques de chacun.
La réalisation d'un projet d'action tactique ne pourra lui se faire qu'au travers d'un niveau élaboré de conduite autorisant la décentration indispensable à une observation sélective de l'évolution des éléments extérieurs.
Comment l'orde tactique pourrait-il être réalisé si le savoir technique est absent et si les adversaires sont supérieurs en vitesse et en endurance?
Par conséquent, tout projet d'action ne sera réalisable que sur une base technique suffisante, des bases conditionnelles adéquates et des capacités cognitives et intellectuelles à la hauteur.

STRATEGIE

Par stratégie on entend construction mentale de ce que pourrait être la route la plus rapide pour atteindre l'arrivée après synthèse de l'observation sélective des éléments extérieurs et de leur évolution supposée.

TACTIQUE

Par tactique on entend adaptation de son projet stratégique en fonction de l'action des adversaires et d'éléments nouveaux non pris en compte initialement.
La tactique règle donc le guidage de la variabilité de l'action en fonction des capacités propres et adverses ainsi que de l'évolution des conditions de navigation.

ELABORATION D'UN PROJET STRATEGIQUE

Pourquoi ? Pour permettre la sélection d'un système de guidage de la variabilité de l'action à partir de l'évaluation de ce que pourrait être la route la plus rapide pour atteindre l'arrivée.

Quand ? Avant la régate à terre et sur l'eau, ainsi que tout au long de son déroulement pour confirmer ou infirmer le projet.

ELABORATION D'UN PROJET TACTIQUE

Pourquoi ? Pour moduler les options stratégiques en fonction de la prise de risque tolérée

Quand ? Avant et pendant la régate

Comment ? Par une maîtrise de l'espace et des fondamentaux tactiques associés aux différents shémas possibles. Par la sélection automatique de programmes d'action stockés en mémoire.

FACTEURS MOTIVANT L'ELABORATION D'UN PROJET TACTIQUE

L'espace : . position du bateau par rapport
- à l'axe du parcours
- au cadre du parcours
- à la répartition et au placement de la flotte

La prise de risque :

. taux de risque souhaité en fonction
- du bord (1er, 2è ou 3è près)
- du classement
- de l'enjeu (1ères et dernières manches)

La vitesse : . possibilités de vitesse par rapport aux adversaires.

FONDAMENTAUX TACTIQUES

. Ce sont des réducteurs d'initiatives
. Toujours se placer entre l'évènement attendu et le "gros" de la flotte

Exemple de placement selon la structure du vent :

- vent stable : placement entre la flotte et les facteurs locaux favorables
- vent oscillant : suivre le vent plus que les adversaires
- vent évolutif : placement au vent de la flotte sur un bord adonnant
  placement sous le vent de la flotte sur un bord refusant

8/12/86 CRETEIL "Les pieds gelés"

Six fireballs sur le Lac, six sur la Marne : le résultat d'une organisation sans faille! quel dommage pour cette régate, devenue une classique au fil des années !

Enfin, nous étions sur le Lac, avec du vent régulier et des parcours...qui ressemblaient à des parcours !

Christian LAMIC et Jean Bernard COMBILLET, égaux à eux-mêmes, l'emportent sur FOUASSIER-HOFMANN et RECAMIER-ARMELLE à égalité.

Classement:
1 LAMIC-COMBILLET
2 FOUASSIER-HOFMANN et
RECAMIER-ARMELLE
4 TAVEIRA-X
5 BROQUET-BROUSTE
6 BRANCHU-BRANCHU

L'ENTRAINEMENT D'HIVER à CRETEIL 15/11/86 au 15/12/86

Ayant constaté nos insuffisances (et combien nombreuses !) et le coin du feu nous semblant moins attrayant que l'eau glacée, nous avons mis en place, sous la houlette dynamique (d'accord, on l'a déjà dit, mais vous en connaissez beaucoup comme lui ?) de Christian LAMIC, des entraînements auxquels les éléments les plus courageux de la Région Parisienne étaient conviés.

1er essai transformé : 6 à 8 bâteaux ont régulièrement participé dans une ambiance très sympathique ; voir :

- les petites bouffes à la cafétéria du club.
- l'anniversaire de Christian, copieusement arrosé.
- l'humour, si particulier de Jean Bernard
- le psychisme sans faille d'Etienne ("tout dans la tête : dixit lui-même)
- les nombreuses équipières de Victor
- les progrès de François et Isabelle, etc...

N.B. : les entraînements reprendront à partir du 15/2/86 . Venez donc nous rejoindre. Pour tout renseignement, téléphoner à Christian LAMIC - 43 39 51 21

CHAMPIONNAT LIGUE ILE DE FRANCE

Classement sur 3 régates seulement hélas; Saclay (21/3/86) avec deux manches courues n'a pu être homologué.

La participation est à la hausse : 10 à 12 bâteaux ont régaté régulièrement (nous étions 5 il y a 2 ans) on sort un peu du tunnel : c'est le moment de mettre les bouchés doubles : 15 l'année prochaine, pourquoi pas 20 la suivante; tout dépend de vous.

Les plus motivés et les plus réguliers se retrouvent en tête de classement ; certains, qui d'ailleurs ont gagné n'ont participé qu'à une régate; quel dommage de ne pas faire bénéficier plus souvent les copains de leur métier, de leur expérience et de leur talent (je lèche). Je suis sûr qu'ils ne resteront pas sourds à ma prière.

Bravo à Christian et Jean Bernard, leur habileté de régatiers est sans faille et ils l'emportent malgré une vitesse moyenne dûe à leurs voiles bien fatiguées. Bruno et Dominique ainsi qu'Etienne, malgré une bonne vitesse manquent encore un peu de métier mais tous les espoirs sont permis.

Dominique HOFMANN, Bruno FOUASSIER.

REGATES 1987

29/03/87	CVCEPr SACLAY
08/05/87	CRETEIL
31/05/87	CVCEPr SACLAY
20/09/87	CVCEPr SACLAY
27/09/87	CRETEIL
OCT/NOV	CHALLENGE POHER ABLON (à préciser)
DEC	LES PIEDS GELES lieu et date à préciser

EN PREVISION POUR LE PRINTEMPS, régates au CVESQ (St QUENTIN) dates à préciser.....

En espérant que le Mondial ne vous fera pas oublier qu'il y a des plans d'eau dans votre région, bonne brise et à bientôt!

Olivier et
Brigitte BARDON
tel.Dom. 45 26 72 69

7-9-86 SAINT-QUENTIN D5

Que sous la pluie, on aime et on en redemande! Mais toutes les manches ont été couru sous le soleil miraculeusement revenu; 15 bateaux en tout dont 7 Fireball. Un équipage local en passant l'emporte, mais tir groupé de: LYS-TREGUIER (2é), RECAMIER-RICHARD (3é), FOUASSIER-HOFMANN (4é) en Fireball.
Accueil super sympa, plan d'eau agréable, beaucoup de lots à la remise des prix. La prochaine régate est prévue en juin 1987. Venez nombreux!

21-9-86 SACLAY L2

Beaucoup de soleil mais très peu de vent (Bronzing ++). 2 manches seulement courrues. LAMIC COMBILLET, rois du pumping discret l'emportent

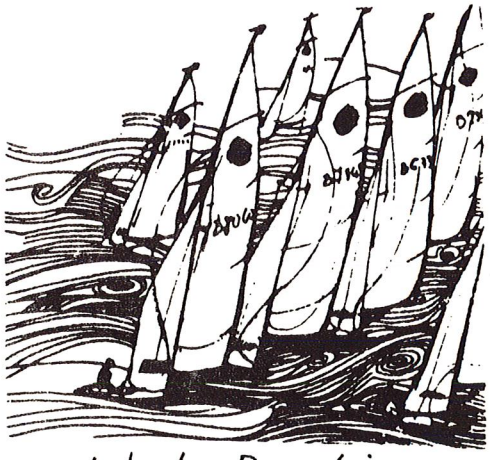
1 LAMIC-COMBILLET
2 RECAMIER-ARMELLE
3 BORSEN-LEGRAND
4 FOUASSIER-HOFMANN
5 DOUX-RIZET
6 TREGUIER-BONTEMPS
7 TAVEIRA-EVELYNE
8 LENOIR- X
9 BROQUET-BROUST

28-9-86 CRETEIL L3

Force 1-1,5. 11 équipages présents. Des manches très disputées. JUNCA-JUNCA l'emportent devant COMBILLET-LAMIC et FOUASSIER-HOFMAN (aux départs catastrophiques!).

1 JUNCA-JUNCA
2 COMBILLET-LAMIC
3 FOUASSIER-HOFMANN
4 BORSENBERGER-LEGRAND
5 RECAMIER-ARMELLE
6 TREGUIER-BONTEMPS
7 BRETAGNE- X
8 TAVEIRA- Y
9 RIZET-RIZET
10 BROQUET-BROUSTE
11 BRANCHU-BRANCHU

Bruno FOUASSIER
Dominique HOFMANN



ah! la Boutique du beau, du pas Chez!!

MONDIAL FIREBALL 1987

CLASSEMENT DES SELECTIONS

		CARN.	MAUB.	ANT.	TOTAL
01	GAULT.P	59,0	45	89	193,0
02	BASSET.E	64,5	35	84	183,5
03	LEMONNIER	40,0	30	75	145,0
04	KOCH.E	55,0		76	131,0
05	CORDELLE.F	57,5	31	38	126,5
06	LEMEN.O	62,0	51		113,0
07	BAIGUE.R	38,5		72	110,5
08	JUNCA.D	71,0		31	102,0
09	ALLAIN.J	43,5	34		77,5
10	BERNEYRON.G	23,5	17	37	77,5
11	BIHOREAU.P	49,0	27		76,0
12	BERGE.A	12,5	20	36	68,5
13	SOTTEAU.A	68,5			68,5
14	FLAMMANG.G	28,5	18	19	65,5
15	GIAUME.H	42,0	21		63,0
16	ROBERT.E	37,0	24		61,0
17	SCHNEIDER.E		19	41	60,0
18	BOIME.B		50		50,0
19	PERDON.P	44,0	4		48,0
20	MONOT.E	40,5	5		45,5
21	AUBERT.C	32,5	12		44,5
22	BERQUE	41,5			41,5
23	ASFAR.P	30,0	11		41,0
24	LEFLOHIC	41,0			41,0
25	BURGAUD.O		40		40,0
26	CORDELLE.C	26,5	8		34,5
27	QUESSEVEUR.B	26,0	7		33,0
28	BOURIT	30,5			30,5
29	LYS	29,5			29,5
30	THOBY	29,0			29,0
31	BERNARD.M	28,0			28,0
32	TURLAND.H			27	27,0
33	LANGLAIS.F	25,5	1		26,5
34	TIGOULET.M	24,0			24,0
35	BURGAUD.J	21,5			21,5
36	JEANBRUN.F	21,0			21,0
37	ORLOFF.F			20	20,0
38	RECAMIER.E	15,0	3		18,0
39	COURTAY	17,5			17,5
40	BARRE	17,0			17,0
41	BRETAGNE.P		16		16,0
42	MALBO.G		15		15,0
43	PINEDA.P			15	15,0
44	HARDY	14,5			14,5
45	FOURRIER	14,0			14,0
46	GAREAU	13,5			13,5
47	ALAYRAC	13,0			13,0
48	REYNAUD	10,5			10,5
49	HAMET.P	9,0			9,0
50	GUMEZ	08,5			8,5
51	FOUASSIER	08,0			8,0
52	REYNAERT.A	7,5			7,5
53	LEGOFF.J	7,0			7,0
54	BARDON.O	06,5			6,5
55	BOURIT.J		6		6,0
56	BRUN.B	6,0			6,0
57	RICHARD			5	5,0
58	SAVORET	04,0			4,0
59	VELLETAZ			4	4,0
60	BROCQUET	03,5			3,5
61	LEVEQUE			3	3,0
62	COMBILLET		2		2,0
63	MOISY.C			2	2,0
64	LEGALL.F	1,5			1,5
65	MALLIAU			1	1,0
66	VERON.A	1,0			1,0
67	MARLOT	00,5			0,5

MONDIAL FIREBALL 1987

CLASSEMENT DES SERIES APRES SKI VOILES ANTIBES

SERIE 1

BASSET.E
BURGAUD.O
GAULT.P
JUNCA.D
KOCH.E
LEMEN.O
SOTTEAU.A

SERIE 2

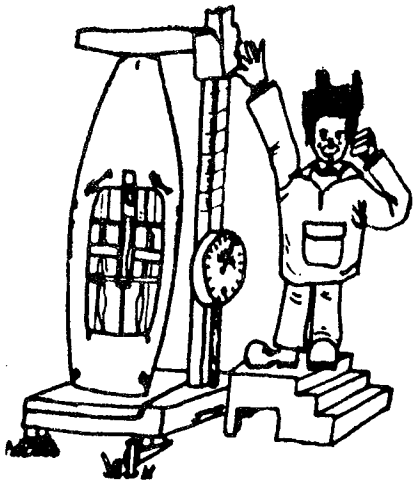
AUBERT.C
BAIGUE.R
BIHOREAU.P
BORSENBERGER.J
BURGAUD.J
CORDELLE.F
CORDELLE.C
DERAND.D
GIAUME.H
LAMOQUE.CH
PELLETIER.L
ROBERT.E
TIGOULET.M

Un Jaugeur en Région Parisienne (jusqu'en Juin 87)

LA JAUGE, DERNIERE EDITION.

L'éternel jeu de balançoire de la jauge est reparti. C'est la cuirasse qui met une épaisseur de plus pour contrer l'offensive des astucieux à la recherche d'un moment d'inertie de la coque le plus faible. Le texte veut en effet éviter que par le biais d'une pantoire importante, grosse, lourde, voir remplie de plomb en poids compensateur anarchique placé près du centre de rotation au tanguage. Ce nouveau texte porte à 27 le nombre des règles. Il dit en substance: *Il faut que le tube soit démontable, c'est à dire hors accastillage, qui est l'ensemble des éléments fixés à demeure de la coque.*
Evidemment, cela va obliger certain à des révisions de systèmes et de politique de poids. Attention donc aux contrôles faits au Rosaire et au Val-André.

Jean Martin



Pierre Perdon ch: 252 maison des Arts et Mét 75014 Pa

PETITES ANNONCES

FIREBALL N° 3307 - BOIS VERNI
- Remorque route + remorque mise à l'eau
- bôme neuve.

EXCELLENT ETAT GENERAL 10 000 F.
Visible vacances scolaires à St MALO
TEL : (1) 48 73 28 04 M. MARTIN.

LE MEN Olivier 3 route de Corlay
QUINTIN VENDS FIREBALL F 13 283
COMPLET EXCELLENT ETAT 20 000 F.
TEL : 96 74 86 38.

VENDS FIREBALL F 11941 COMPLET
BON ETAT. POSSIBILITE REMORQUE
ENVIRON 10 000 F.
Etienne PERDON TEL 48 73 62 02.

VENDS FIREBALL (BOIS) 10 000 F. COMPLET
(remorques : mise à l'eau, et route)
TEL : 42 41 99 29. Mr. WYBO
6, rue Albert Camus PARIS 75010

VENDS JEU DE VOILE SOBSTAD 1 500 F.
FOC SOBSTAD 400 F.
FOC SOBSTAD 200 F.
FOC HOOD 600 F.
SPI DEME 600 F.
Philippe GAULT - 16, av. Dauphine
45100 ORLEANS - TEL 38 66 06 28.

FIREBALL N° 4820 - CONSTRUCTION GUINDE
TRES BON ETAT (vernis en 86)
- taud dessus + Remorque mise à l'eau
- 2 jeux de voiles

CEDE : 8 000 F.
- Remorque route + 1000 F.

VISIBLE A ENGHIEN - M. CAHN Olivier.
TEL 39 84 38 25 (soir)

Equipier aguerri ferait le National du 3 au 14 Août. Contacter Mr MEYER Roland tel : (1) 42 83 92 97.

Equipier pour saison. Planchiste, croiseur (stage glénans) Débutant en compétition dériveur. Cherche barreur LELOUP Bruno Tel : 43 30 59 09 (région parisienne).

Equipier disponible pour barreur bon caractère, ferait le National du 8 au 14 Août contacter Mr MENGELLE Tel : 43 53 08 14.

Equipier Gilles MAILLARD, cherche barreur pour National 87 et régates de sélections. Tél : (1) 48 74 80 29.

Jeune équipage cherche à louer pour le National 87 un Fireball Bon Etat. Pour entente téléphoner au 34 62 68 96

-.-.-.-.-.-

A VENDRE :

FIREBALL MOORE-PLASTIQUE 1978 N° 11489 ACC. COMPETION. VOILES CHERET - 2 TAUDS REMORQUE LANCELOT - VISIBLE CONFLANS STE HONORINE (78) RENSEIGNEMENTS : GANTNER TEL : 43 08 04 08 - PRIX : 12 000 F. à débattre.

L'Association vends, matériel en surplus, bon état de marche, faire offre à la BP N°17 St Lunaire: Une machine à ecrire IBM, type à boule, 4 boules d'écriture, un duplicateur stencil, Ronéo, type 750 elctrique, compteur/décompteur. Visible à l'As. Tel 99 463 129

M. CONTOUR 3 rue des Bains 71140 Bourbon Lancy. Tel 85 890 892 recherche Fireball en bois (de préférence en région centre).

A VENDRE :

Jeu de voile Chéret avec jeu de lattes
1 barre et tête de safran Y E
1 Lame de Safran plastifié TROTT relevable
1 housse de safran
1 lame de safran plastifié TROTT poids mini
1 jeu de haubans avec bastaques.
1 écoute de grand voile
1 écoute de spi en continu Kevlar
1 plaque de remorque d'éclairage
1 plaque de remorque fabriqué artisanalement. pour se fixer à l'arrière du bateau
1 sangle de Bateau
1 jeu de lattes de voiles anglaise
Girouettes R W O et Windex.
Taquets Harken. Poulies Billes.
Ferrures de tête de safran.

DOMINIQUE PLANTEFOL
74, rue de Paris
94220 CHARENTON - TEL 1 43 68 53 40

A VENDRE

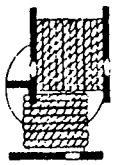
Remorque route pour Fireball TBE. prix 2000 F
Foc Tushingam TBE " 500 F
Ceinture de trapèze " 50 F
Bôme neuve (jamais servie) 1000 F
D. CIRET 36350 LUANT T.54.36.18.56

Fireball, avec remorque/mise à l'eau Bon état. Frédéric VIGIER
7 Bdr de la République
44110 CHATEAUBRIAND
Tel 40 810 474

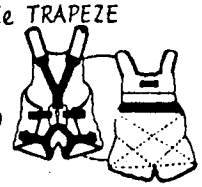
Fireball, GUINDE, exc état, remorque Complet, voiles etc...
MOREL
6 rue des Bleuets
35780 LA RICHARDAIS
Tel 99 469 769

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

GORDAGES
marlow-liros
kevlar
greement
sertissage



CEINTURES de TRAPEZE

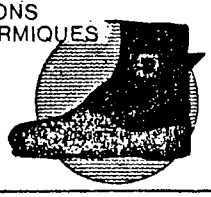


RWO
MUSTO
MOUNTIFIELD
BRUCE BANK
NENUPHAR

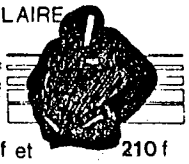
COMBINAISONS NYLON
holt allen 592 f
musto 620 f
shipmate 490 f
nouvelle combinaison renforcee en dacron 590 f

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

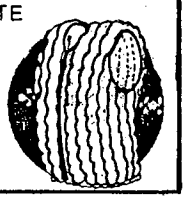
BOTILLONS ISOTHERMIQUES
javlin
330 f



VETEMENTS FOURRURE POLAIRE
veste 380 f
monopiece 540 f
gants cuir 170 f et 210 f



GILETS SECURITE
watski
holt allen 320 f



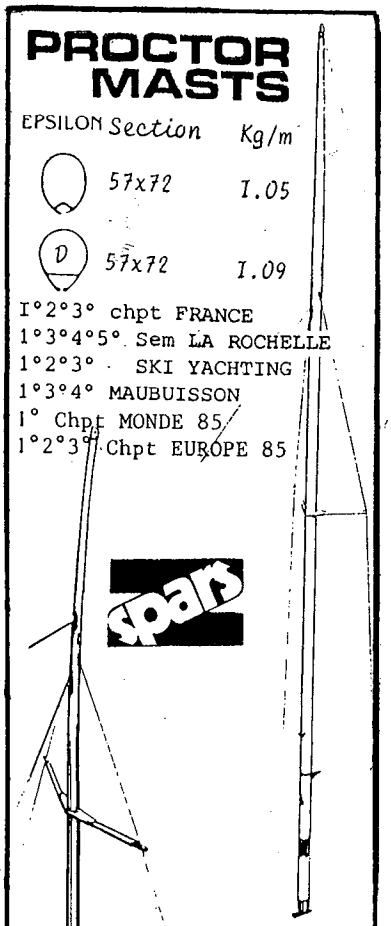
PROCTOR MASTS

EPSILON Section Kg/m

57x72 I.05

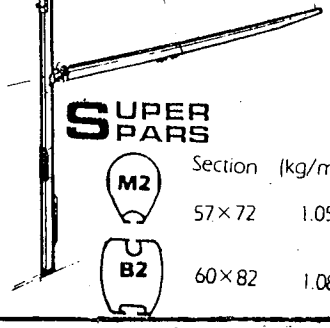
D 57x72 I.09

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



spars

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

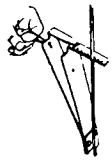


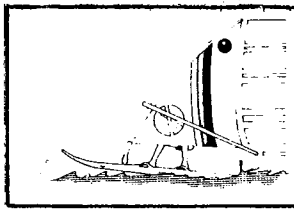
SUPER SPARS

	Section	(kg/m)
M2	57×72	1.05
B2	60×82	1.08

Tensiomètre 250F.

SAFRANS
DERIVES
TAUDS
COMPAS
PEINTURES
RESINES





VOILES - SPI

VOILES BOATIQUE
1° Championnat France 85
2° Championnat France 83
1° Maubuisson 82 - 84

Foc yarn 960 ttc
G.V. " 2 320 ttc
Spi17p. 1 980 ttc

MOUNTIFIELD
ULLMAN
MUSTO & HYDE
Bruce Banks Sails Ltd

le fireball passionnément!

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

1e CHAMPIONNAT de FRANCE 85
3e CHAMPIONNAT d'EUROPE 85
1e MAUBUISSON 82 84 85

ACCASTILLAGE

FICO
HARKEN
JACK HOLT HOLT ALLEN
RWO
IYE
SEA SURE

DIFFUSION
BOATIQUE

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

Angle Avenue de l'Aeroport RN 559
Route de l'Almanarre-83400 HYERES tel: 94.57.70.40