

INTERNATIONAL



FIREBALL FRANCE

INTERNATIONAL



FIREBALL FRANCE

INTERNATIONAL FIREBALL FRANCE

LE FIREBALL

IL EN A SÛREMENT FAIT ...



un petit peu plus qu'eux !



Il n'est jamais trop tard ...

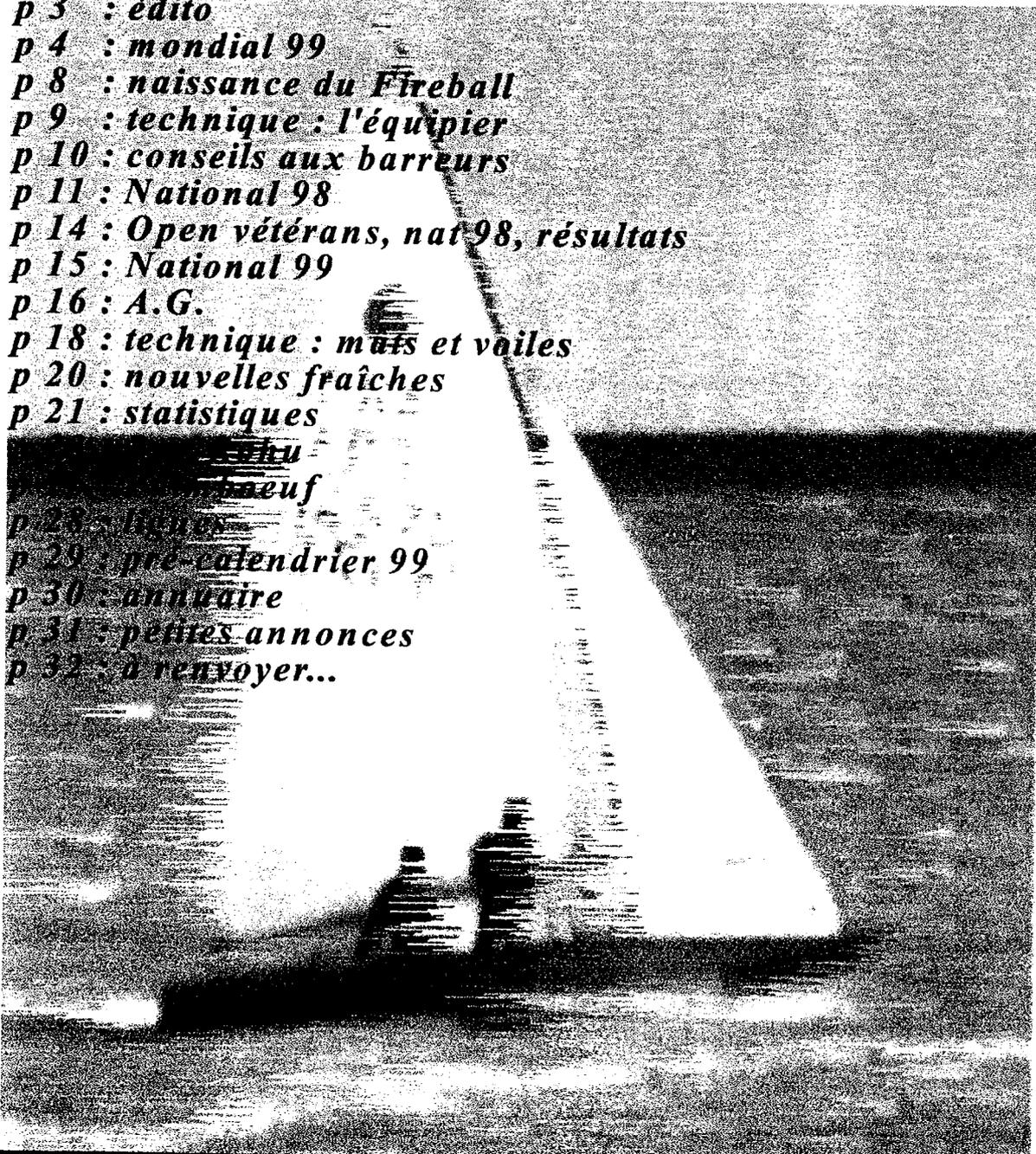
INTERNATIONAL FIREBALL FRANCE

Bulletin n° 96

Décembre 1998

INTERNATIONAL FIREBALL FRANCE

SOMMAIRE

- 
- p 3 : édito
p 4 : mondial 99
p 8 : naissance du Fireball
p 9 : technique : l'équipier
p 10 : conseils aux barreaux
p 11 : National 98
p 14 : Open vétérans, nat 98, résultats
p 15 : National 99
p 16 : A.G.
p 18 : technique : mâts et voiles
p 20 : nouvelles fraîches
p 21 : statistiques
p 22 : feu
p 23 : neuf
p 24 : lignes
p 29 : pré-calendrier 99
p 30 : annuaire
p 31 : petites annonces
p 32 : à renvoyer...

INTERNATIONAL FIREBALL FRANCE

Nous avons connu en 1998 un super National à Notre Dame de Monts, cette régata a donné encore plus de dynamisme à notre série, elle sera une excellente publicité pour les manifestations que nous organiserons en 1999, le Championnat d'Europe et le Championnat du Monde à BREST.

Nous espérons 120 à 140 bateaux pour le Pré-mondial, c'est un événement que l'on connaît tous les dix ans ! Il ne faut surtout pas manquer ce rendez-vous ! A tous ceux qui naviguent sur FIREBALL, je le dis sans détours: rejoignez-nous

EDITORIAL

L'essentiel, c'est de participer.

dans l'aventure du Mondial, pour participer à la réussite de ce projet, pour vous mêler aux 140 sps tricolores.

Même si l'on peut être effrayé par tant de bateaux, même si l'on part en deuxième rideau, l'essentiel, c'est de participer.

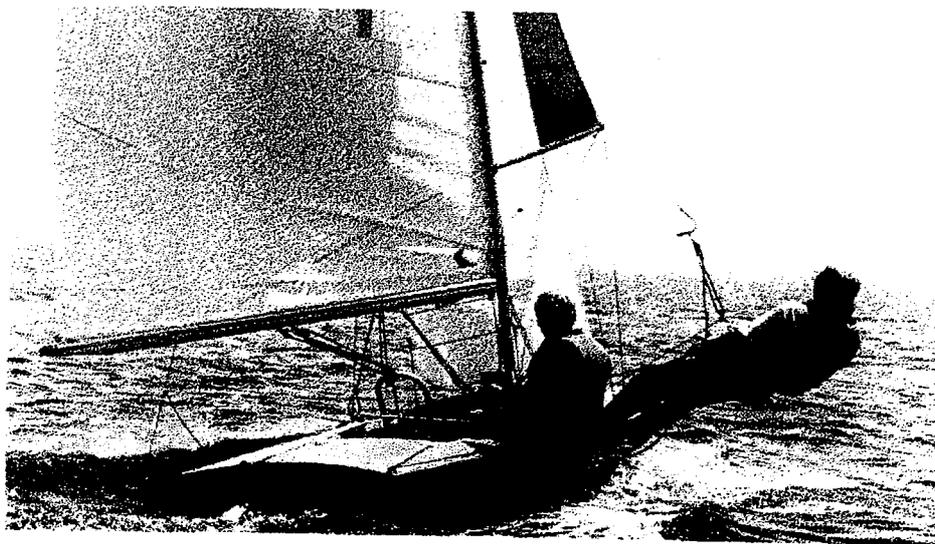
Ce sera peut-être aussi l'occasion de faire une bonne affaire en achetant un bateau d'occasion.

De plus, le Championnat d'Europe sera à cheval sur le week-end du 14 juillet, deux

jours de congé suffiront pour y participer. Les coureurs pourront arriver tranquillement le samedi 10 juillet, les régates auront lieu du dimanche 11 juillet au mercredi 14 juillet.

En août, nous descendrons plus au sud pour le National à Cazaux. C'est une opportunité pour tous les Fireballistes, quel que soit leur niveau de pratique, de participer à un grand rassemblement national, sans esprit de compétition et dans la plus grande convivialité.

Bref, 1999 sera une année où l'on va un peu se dérouiller, s'entraîner, oublier le travail et les soucis pour penser beaucoup bateau et prendre l'air du large.



INTERNATIONAL FIREBALL FRANCE

CHAMPIONNAT D'EUROPE ET DU MONDE FIREBALL 1999 à BREST

Un Mondial phare !

Un peu d'histoire:

L'association française de FIREBALL a été créée dans le début des années soixante, l'activité régatière a été très forte dans les années 70, elle s'est stabilisée dans les années 80-90. Nous comptons aujourd'hui environ 200 coureurs classés, ce qui nous place dans les premières série régatières en France. Jusqu'à présent, aucun français n'a pu gagner le Championnat du monde Fireball, mais nous avons bon espoir. En 1976, les frères GAULT ont gagné le championnat d'Europe, ainsi que Jean Charles SCALE et Bertrand LOYAL en 1992. Au cours des dernières années, les coureurs français ont beaucoup apprécié la qualité de l'organisation des épreuves internationales ; ils souhaitent, à leur tour, vous offrir une organisation parfaite.

Le dernier mondial en France a eu lieu en 1987 au Val André, il avait été précédé du Pré mondial aux Rosaires qui avait réuni 136 bateaux de 13 nations, dont un tiers d'anglais et un tiers de français.

En 1994, nous avons organisé le Championnat d'Europe à Piriac qui a réuni 87 bateaux, le nombre de coureurs avait été limité par quota, nous aurions pu être plus nombreux encore.

En 1998, le National Fireball français a réuni 64 bateaux dont 51 français, 6 nations étaient représentées ce qui prouve que les étrangers aiment naviguer en France.

En 1999, douze ans après le Val André, la France se prépare à organiser l'épreuve phare de la série FIREBALL. Nous comptons pour le Pré mondial sur la participation d'une quarantaine de français, les anglo-saxons pourront venir nombreux car la Bretagne est proche, avec les autres nations d'Europe et du Monde, nous pourrions atteindre environ 120 à 140 bateaux.

Le Pré-mondial commencera le samedi 10 juillet et se terminera le mercredi 14 Juillet, jour de la fête nationale. Après deux jours de repos et de jauge, nous commencerons le mondial le samedi 17 juillet pour 7 jours de régates jusqu'au vendredi 23 juillet. Les coureurs auront ainsi le samedi et le dimanche pour le voyage de retour.

INTERNATIONAL FIREBALL FRANCE

Fireball International (FI) et International Fireball France (IFF) ont choisi le site de Brest pour ce championnat.

Deux clubs se sont associés pour cette épreuve, la Société des Régates de Brest (SRB) et l'Union Sportive de l'Arsenal Maritime (USAM) qui ont acquis une très grande expérience dans l'organisation de régates de haut niveau. En effet, ils ont accueilli le championnat de France de voile olympique pendant plusieurs années. La ville de Brest a aussi apporté son soutien à notre projet, nous les en remercions.

La rade de Brest est un plan d'eau de 11 kilomètres de large et d'une surface de 150 km² où vous pourrez exprimer votre sens tactique. En juillet, nous pourrions bénéficier de brises thermiques, mais aussi de vents synoptiques.

Le centre nautique, qui se situe sur le Port de Plaisance du Moulin Blanc, dispose de nombreux avantages : mise à l'eau facile, proximité des hébergements, des restaurants, shipchangers, de la station météo, liaison par bus avec le centre ville. Des chambres seront disponibles au Centre Nautique, des espaces camping et camping-car seront aménagés près du club.

Brest est à une heure de vol de Paris, 4 heures de train et 5.30 heures de route. Les Ferry-boat d'Irlande et de Grande Bretagne arrivent à Roscoff.

Brest est le point de départ de nombreuses excursions touristiques, la côte bretonne est magnifique dans cette région.

La S.R.B. compte plusieurs Fireballistes qui aideront le club pour l'organisation des activités sociales et qui vous feront apprécier la vie brestoïse pendant votre séjour.

IFF a souhaité que les droits d'inscription soient raisonnables pour permettre aux jeunes coureurs, qui disposent d'un faible budget, de participer à cette épreuve.

Brest est un des plus grands centres de voile et de dériveur en France, c'est aussi le port d'attache d'Olivier de Kersauzon.

Vous apprécierez la douceur du climat sous l'influence du Gulf stream, les palmiers poussent à Brest !

Les écoles de voile vous offriront des possibilités de stages pour vos enfants .

Tourisme et activités à Brest et dans ses environs :

- La Recouvrance : ancienne goélette, restaurée en 1992, basée à Brest .
- Château de Brest et son Musée de la Marine.
- Parc et jardins de Brest, Conservatoire botanique du Stangalard

INTERNATIONAL FIREBALL FRANCE

- Aquarium Océanopolis
- Nombreux sentiers pédestres autour de Brest, notamment la presqu'île de Plougastel-Daoulas avec ses sentiers de randonnée et ses petits ports de pêche.
- Remontée de l'Elorn
- Ville de Lanerneau sur l'Elorn.

Sites à la pointe de la Bretagne :

- ♦ A une demi-heure en voiture :

Le Conquet , Pointe St Mathieu

Les Abers sont les fjords de la Bretagne: Aber-Wrach, Aber Benoît, Aber Ildut. On y trouve des plages de sable fin et des eaux turquoise.

- ♦ Excursions en bateau :

Ile d'Ouessant et l'archipel de Molène à la pointe de la Bretagne.

Ile de Sein.

Vos soirées à Brest seront bien remplies. Nous avons prévu les activités sociales suivantes :

- * Cérémonie d'ouverture Pré-mondial : 10/7
- * Dîner des coureurs Pré-mondial
- * Cérémonie de clôture du Pré-mondial : 14/7
- * Cérémonie d'ouverture Mondial
- * Dîner des coureurs
- * Dîner des coureurs
- * Cérémonie de clôture : 23/7

Vous pourrez, en plus, profiter des Jeudis du port : " l'invasion joyeuse et bon enfant des quais, pour une fête renouvelée tout au long de l'été ". Chaque jeudi, des spectacles sont organisés sur les quais.

Vous dégusterez une excellente cuisine française dans les nombreux restaurants de Brest.

Hébergement :

⇒ Camping :

INTERNATIONAL FIREBALL FRANCE

Deux possibilités sont proposées : un espace camping aménagé près du club, ou bien le camping St Jean, à 5 mn en voiture, au bord de l'Elorn. Il dispose d'une piscine couverte qui sera appréciée des enfants. Des locations de bungalows sont possibles.

⇒ Camping car :

Un espace sera réservé près du parc à bateaux.

Des chambres de 2 ou 4 personnes seront disponibles au Centre Nautique, écrivez dès maintenant au club organisateur pour réserver.

Vous pourrez aussi trouver des chambres d'hôtel proches du club pour un prix de 160 à 200FF par nuit.

Communication :

Vous trouverez des informations sur le mondial sur le site Internet IFF à l'adresse suivante : <http://www.fireball.webfr.net>.

Si vous souhaitez louer un Fireball, contacter Frédéric LEBAS ☎ 04 76 93 60 18 qui centralisera les offres et les demandes de location sur notre site Internet.

La classe 505 organise aussi son championnat du monde en Bretagne à Quiberon, si vous avez l'opportunité de grouper vos containers avec les 505, nous organiserons le transfert de votre bateau entre les deux sites.

Toute la flotte française de FIREBALL souhaite la bienvenue à tous les coureurs des Championnats d'Europe et du Monde 1999, nous attendons cet événement avec impatience et nous espérons battre le record des 136 bateaux sur la ligne de départ.

Eric ROBERT

PRE-INSCRIPTIONS :

Adressez dès maintenant, à notre secrétaire Jean MARTIN, votre pré-inscription au Pré-mondial, Mondial et National , ceci nous permettra d'évaluer le nombre de participants. C'est très important pour l'organisation, merci de faire un petit effort qui vous coûte 3 FF.

(Voir dernière page de ce bulletin)

INTERNATIONAL FIREBALL FRANCE

Concarneau- Nous sortions, avec André Costa et les deux frères Quéméré d'une petite crêperie dont nous avons fait notre camp de base lors d'essais pour la revue "Nautisme". Nous avons abandonné "l'engin" sur la place devant chez "Le Rose". Trois personnages étaient courbés dessus, prostrés, foudroyés devrais-je dire : les premières victimes de la "boule de feu", cramois les Briandet. Ils présentaient, il est vrai, une sensibilité particulière à l'originalité. Le père était, si j'ai bonne mémoire, coloriste conseil et devait sévir dans le R.E.R., Donat se préparait à une brillante carrière d'architecte, quant à Patrice, il envisageait la commercialisation de meubles et d'objets d'avant-garde.

"C'est à vous ? De quoi s'agit-il ?"

"C'est un bateau japonais" leur fut-il répondu.

Pour bien comprendre cette scène, remontons quelques mois plus tôt. Un dessin paru dans une revue anglaise m'avait intrigué. La "carcasse" qu'il représentait me rappelait la structure des ailes de planeurs réalisées par un oncle et sur lesquelles, enfant, je collais la "peau" en feuille de papier. J'y avais appris, à ma grande surprise, qu'une aile s'abîmait plus vite sur le dessus que sur le dessous.*. Le dessin à cet étrange squelette, sans côte, ne ressemblait en rien aux charpentes de nos bateaux. Il s'agissait d'un projet de Scow, l'"Hurricane", déjà bien nommé. Forcément emballé, je le montrais à André Costa mon patron à l'Auto-Journal. Ce qu'il

remarquait pour sa part, c'était la signature, un certain Peter Milne, lequel s'était déjà illustré en dessinant le légendaire "Blue Bird" des records de Sir Donald Campbell... pas un nul. Parallèlement, nous étions en relation avec M. Godefroy, le patron de Sibma Marine, une société spécialisée dans la construction en kit. Celui-ci recherchait depuis un certain temps un dériveur sportif et moderne, facile à construire par des amateurs. On écrivit donc à Peter Milne pour qu'il nous dessine un engin sur le même concept que son projet de Scow, mais plus proche d'un vrai dériveur. M. Godefroy se proposait de financer le prototype, mais voulait qu'on garde le secret de ses origines le temps de s'assurer que l'objet, si éloigné du connu, fut bien un voilier. C'est ainsi que le proto qui portait son rond rouge fut présenté un temps comme un voilier du "Soleil levant", un voilier japonais.

Les essais furent réalisés à Fouesnant. Port La Forêt, la Mecque des figaristes, n'existait pas encore, mais les gamins Desjoyaux couraient déjà près du hangar paternel où les voiliers entassés se soutenaient mutuellement, comme marins en goguette. L'irrésistible Fier gagna ses premières régates à Beg-Meil, juste en face.

Plus à l'ouest vous avez l'Odet qui remonte à Quimper, sur la rive la maison de Tabarly. Plus à l'est vous avez l'Aven qui remonte à Pont-Aven, sur la rive l'ancienne maison des Briandet. Nous devions nous y retrouver trois ou quatre années après notre

première rencontre, pour un championnat de la série où Donat m'avait invité. Lors du dernier Salon de la Plaisance, Donat me rappelait à ce sujet un excellent coup. Un léger synoptique de terre avait favorisé la mise en place d'une petite brise sympathique. **. Dans l'après-midi, les nuages s'étaient fortement chargés sur terre et néanmoins la brise se faisait soudain plus pousive. C'est un phénomène que j'avais déjà connu ; lorsque le synoptique de terre se renforce, il finit par balayer la brise de mer. Nous marchions du "tonnerre" et nous nous trouvions en tête au près sur un bord nous éloignant légèrement de la côte, quand il fut évident pour moi que tout allait basculer. Nous faisons demi-tour croisant nos concurrents, lesquels nous demandent si nous rentrons. Faussement nous approuvons. Nous franchissons péniblement le front de brise. Je lis le doute dans les yeux de Donat. Mais la bascule est bien là et nous partons au planning vers la marque alors que nos adversaires peinent toujours au près. Evidemment au bar on raconte surtout les bons souvenirs de barre. Si je relate cet événement, c'est surtout pour vous dire que trône chez moi, en bonne place, une magnifique

maquette de Fireball gagnée en cette occasion. Ce trophée unique, si habilement réalisé par des mains connaissant dans les moindres détails son grand frère me lie particulièrement à votre série.

* La force aérodynamique qui s'exerce sur l'aile d'avion se décompose en une "traînée" nuisible (vers l'arrière) et une "portance" utile (vers le haut). Dans le processus les basses pressions relatives sur le dessus de l'aile (Extradados) sont nettement plus importantes que le renforcement des pressions sous l'aile (Intradados). L'aile est plus "sustentée" que "portée". Ainsi, en réparant les ailes de planeur, je découvrais toute l'importance des basses pressions relatives qui s'exerce sur l'extrados (dessus de l'aile) et leur rôle déterminant dans le phénomène de "sustentation". Cela donne tout son sens l'expression "décroché" utilisée par les aviateurs, lorsqu'ils rencontrent un "trou d'air". Pour une voile la force aérodynamique, proche d'une perpendiculaire au plan passant par les trois angles de la voile, s'exerce le plus souvent vers l'horizontale. Le terme "portance" serait d'autant plus impropre, mais le poids de l'Aéronautique est tel qu'on le garde. (Les aviateurs ont bien gardé "nautique" derrière "aéro").

** La brise solaire fait une boucle. Pour que la brise diurne s'installe correctement il faut que l'anti-brise, le haut de la boucle, qui s'éloigne vers le large, soit activée par un vent de terre pas trop fort.

Bertrand Chéret

(Propos recueillis par Jean Martin).

TECHNIQUE : L'équipier, qui c'est ????

40% dans la victoire... oui...oui...mais...40% pour le barreur, 20% au bateau. Benhouai...

Il doit avoir un sang-froid et une force de caractère hors de l'ordinaire. Il est la 1ère personne sur laquelle le barreur passe ses nerfs en cas de coup dur (perte d'une régates ou place), ouai,ouai...!

Il faut donc encaisser, tout en restant efficace, car quoi qu'il arrive, il faut que le bateau continue à avancer, hé-sé-vrè... Quand le barreur s'emporte, dites-lui : "maintenant que tu t'es fait plaisir, si nous nous occupions un peu de la régates..."Hum...

L'équipier doit être optimiste à tous crins. Quand il voit son barreur écoeuré par une série de refus, il doit le convaincre qu'il en est de même pour les autres concurrents. Il est de bon ton d'assurer à son barreur que le bateau est bon en cap et vitesse et qu'on distance peu à peu les autres. L'état de tension du barreur influe beaucoup sur la marche du bateau, et de nombreux facteurs contribuent à augmenter la nervosité du petit ; l'équipier à un rôle

important à jouer, "apporter l'aspirine".

Attention aux allures portantes sous spi, silence et attention de l'équipier, car c'est au tour du barreur de faire du psychologique. C'est fou les mètres gagnés avec cette méthode.

L'équipier doit être souple, doué d'une force dynamique, ces deux qualités devant venir avant le poids, simple considération tactique. Que ceux qui ont un équipier léger se rassurent, le poids ne devient intéressant qu'à partir de force 4 et l'expérience montre que dans toute une saison, seulement 3 régates sur dix se courent dans la piaule "au-dessus de force 4".

Quelque soit son poids, le bon équipier doit réunir ces qualités : force et souplesse. L'art d'équiper est beaucoup plus fatiguant que celui de barrer, hé ouai ! Messieurs les barreurs, pour vous en convaincre, faites donc une régates au trapèze dans un vent de force trois, dans une mare vicieuse, boisée, avec pont et rocade...

Pour conserver souplesse et force, beaucoup de mouvements de culture physique, possibles chez soi avec de la volonté. Footing dans les bois, accompagné de son chien, c'est excellent pour lui... ouaf !!!

A suivre...

J.C. ORY



INTERNATIONAL FIREBALL FRANCE

Bulletin IFF N°27 Janvier
1975

CONSEILS DE TONY PROCTER AUX BARREURS DE FIREBALL

Nombre d'articles ont été écrits sur la manière de tirer le meilleur du barreur, de l'équipier et du bateau. Mon approche pour le meilleur et pour le pire est la suivante.

Le premier moteur dans toute équipe victorieuse doit être le barreur qui est à la fois responsable de sa sécurité, de celle de son équipier et de celle de son bateau.

Toute contre-performance ou défaut du bateau lui est attribué. Le succès vient seulement lorsqu'il est capable de faire moins de fautes que ses adversaires. Soyez conscient des difficultés qu'a votre compagnon d'être équipier sur une machine de course comme le Fireball, les positions souvent inconfortables qu'il doit garder pendant de longs bords, la nécessité absolue de maintenir le bateau bien droit par vent irrégulier, la résistance constante qu'il déploie pour ne pas être entraîné sur l'avant comme beaucoup d'équipiers néophytes qui s'enroulent autour de l'étai. Toute son attention est accaparée par le foc, le spi et il n'a pas le temps de tourner la tête pour comprendre la manœuvre de

son barreur. Par la netteté de vos actions, la confiance de votre équipier en vous doit être absolue.

Le barreur peut, par de simples changements de son rappel, souvent, épargner à son équipier de mauvaises ou inconfortables positions, par exemple, la position recroquevillée ou intermédiaire. Il est important de garder à l'esprit la nécessité de rendre le plus aérodynamique possible le rappel de l'équipage et de toujours garder une réserve de poids pour contrer une claque qui vous surprendra désarmé. En d'autres mots, le fait que le barreur soit assis statique, attendant que l'équipier effectue tout le travail du rappel est une très mauvaise attitude.

Gardez régulièrement le contact avec l'équipier, il vous tiendra informé de l'emplacement des bouées et des adversaires. Encouragez-le tout le temps, faites lui part de vos projets de tactique et, surtout, donnez-lui assez de temps pour effectuer avec le maximum d'efficacité les virements de bords et autres manœuvres.

Avant la course, faites une revue complète de l'accastillage afin qu'il fonctionne parfaitement. Emportez à boire et à manger car c'est indispensable pour lutter contre la déconcentration résultant d'efforts

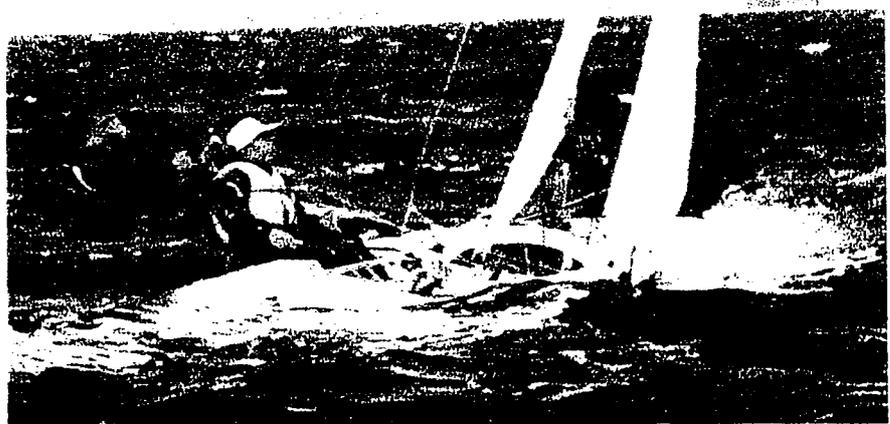
prolongés pouvant aller au-delà de 4 heures.

Je pense que le barreur doit être le responsable du compte à rebours du départ. Les autres bateaux et la ligne de départ doivent être considérés comme un tout avec l'horaire de départ. L'équipier a bien assez de travail pour garder au bateau son maximum d'efficacité.

Il est important de rester avec les autres bateaux car, même s'il y a un départ prématuré, un rappel général aura sûrement lieu, sinon vous serez au moins raisonnablement bien placé.

Faites marcher votre bateau toujours fort au près, quelles que soient les conditions de vent faible ou fort; repérez les négresses, les sautes de vent, les herbes dans la dérive ou le safran. Les épaves car ce sont des freins terribles. Ne vous découragez pas si, malgré tous vos efforts, vous avez moins de vent que vos adversaires, acceptez le fait simplement. Ne vous blâmez pas sans raison, gardez toujours le moral et battez-vous jusqu'à la ligne d'arrivée.

Traduit du Bulletin International de juillet 1974.



INTERNATIONAL FIREBALL FRANCE

Bulletin n° 96

Décembre 1998

INTERNATIONAL FIREBALL FRANCE

LE NATIONAL à NOTRE DAME DE MONTS 1998

par Maurice Coquerel

ABUSUS NON TOLLIT USUM (i)

J'apprécie le muscadet, vraiment, surtout servi un peu frais.

J'apprécie la compagnie d'Alex, joyeux compagnon de mes joies et plaisirs nautiques, surtout quand il est dans le dernier bord et sous le vent.

Mais la conjugaison du premier (serait-ce une boisson alcoolisée) et du second qui a une double personnalité, il est également chargé du bulletin)font que je déconseille la combinaison du muscadet et d'Alex. Sans les effets relaxants du premier, j'aurais sans problème répondu du second quand il m'a sollicité pour écrire un article sur le national. Je cite " tu comprends, il est bien que des personnes qui ne sont pas dans les premiers fassent part de leur expérience. Il y aura un article Tréguier pour expliquer comment gagner un national et un article Coquerel pour expliquer combien le muscadet était frais "

C'est du parti pris, de la méfiance voire de la ségrégation. Comment Alex peux tu croire que Jean-Louis ne soit pas capable d'écrire un article sur le Muscadet. Surtout aidé par Christophe dont l'épaisseur de crème sur

le nez ne doit pas uniquement cacher les rougeurs consécutives aux coups de soleil. Quant à moi, ayant promis un article. quand le vin est tiré, il faut le boire, je vais vous faire part des dix commandements à respecter pour obtenir, non la vitesse qui épile en fireball mais la vitesse qui permet de finir 40ème au national.

AU NATIONAL TU T'INSCRIRAS

Axiome fondamental car le pire des quarantièmes est toujours meilleur que le meilleur des absents. Et cette année, encore plus que d'habitude, les absents ont eu tort. Le national 98 a été un grand cru. A propos de grands crus. il n'y a pas que le Muscadet, le Pineau c'est bien aussi. Une organisation sans faille, avec le grand mérite de concilier rigueur et sourire, un parking à bateaux en dur avec des places numérotées, des jet d'eau et des organisateur toujours disponibles. Un environnement très agréable, du soleil et du vent juste comme il faut, des petits cadeaux sur les bateaux, des animations tous les jours et du muscadet bien frai tous les soirs. A noter que le jour du pot d'accueil, le breuvage était servi par la police municipale. Respectueux de l'uniforme, nous avons dû en reprendre trois fois, Dura lex, sed lex, " la loi est dure mais c'est la loi ".

Un plan d'eau sans problème majeur si ce n'est un banc rocheux mal placé. Mais grâce à l'entreprise de dragage DAGUET/LAUTRIDOU, qui juste avant le championnat y avait consacré deux safrans et deux attaques de dérive, le problème a

disparu pendant le national...

Un comité maîtrisant son sujet avec une formule de deux manches par jour, très agréables, permettant des retournement de situation nombreux, plus un raid hors classement le mercredi... Il convient de remercier individuellement et collectivement tous les membres de l'organisation sur l'eau et à terre.

UN BEAU BATEAU TU AURAS

Sincèrement, le WINDER me semble le bateau le plus polyvalent. Il permet indifféremment de finir premier ou quarantième. Le nouveau DUVOISIN me paraît plus sujet à caution. Les trois bateaux présents finissent dans les 11 premiers. Sans doute un problème de mise au point et d'incompétence des équipages. Cependant, le bateau semble bien né et bien mené, il doit permettre de finir quarantième.

A noter les approches d'accastillage différentes sur les trois bateaux en question ; Sobriété, du solide ayant fait ses preuves chez ROBERT, modernité trouvant ses racines dans un passé glorieux chez GAULT et enfin, bricolage inspiré chez COLLIN/LAUTRIDOU (difficile de savoir quel est le plus poète des deux).

Pour le reste, une flotte plutôt moderne : sur 64 bateaux inscrits, 45 à plus de 14000. Quant aux 6779 de Bredontiot/Thoby, 7426 de Suillerot/Suillerot et 9334 de Rouille/Rouille, ils semblent un peu juste pour permettre de finir à la quarantième place, bien que leurs équipages aient magnifiquement navigué.

INTERNATIONAL FIREBALL FRANCE

Peut-être avec un 10000 ?

UN EQUIPIER DE VALEUR TU AURAS.

Premier National avec Yannick. Un garçon ayant des choix tactiques justes, en synergie avec mes trop nombreux coups de barre. une combinaison idéale pour la quarantième place. Agréable à terre et sur l'eau bien qu'un peu guerrier, bon bricoleur et grand amateur de muscadet bien frais. Malheureusement atteint d'une pathologie grave pour un équipier, il ne pèse que 63 kg, mange comme quatre et ne grossit jamais.

Pour le reste, il faut attendre la cinquième place pour avoir le nouvel équipage de l'année : Alleaume/Perdon Etienne. Cet équipage n'est pas à craindre et ne me paraît pas pouvoir prétendre à la 40ème place. Malgré un équipier malade et un peu plus pâle chaque jour, ils ne purent éviter de gagner une manche. Quand le talent n'est pas présent...

Même constat désabusé sur le potentiel de Mouches/Nouel, certes en progrès à la 20ème place mais dont trois manches dans les 10 premiers ont démantelé les points chèrement acquis grâce à un départ prématuré et une disqualification.

Quant à Marceau/Koch, quelle que soit leur bonne volonté, maintenant abonnés à la deuxième place, seule une régression vers la première place semble envisagée.

Quant à Tréguier/ Waubant...

Un autre monde...

MODEREMENT TU T'ENTRAINERAS

Grande nouveauté, nous sommes arrivés le jeudi précédent le championnat et avons fait trois sorties d'entraînement qui nous ont permis d'obtenir la coordination nécessaire au dessalage-ressalage.

Plus, par prosélytisme, une sortie très angoissante. La première en Fireball de Yoann Fouassier trois ans Beaucoup de tension dès le petit déjeuner où Bruno eut beaucoup de mal à maîtriser ses nerfs face à la combinaison de son fils d'une petite cuillère et d'un yaourt.

Une organisation méticuleuse, nous serons quatre, Dominique s'occupera de sa progéniture, Bruno équipera et, responsabilité écrasante, je barrerai. Un petit force 2, conférence, décision ? ! On y va.

C'est parti, une première vague mal négociée, le gamin est arrosé. Tout se joue en un instant, soulagement il rie et applaudit, toutes les audaces semblent alors permises et nous envoyons le Spi ; nouveaux cris de joie du bambin qui apprécie le bleu (il a bon goût). Bruno, sans doute grisé d'être sur un bateau avec un poids suffisant pour faire un largue serré dans la piaule, veut serrer le vent. Le soleil tape trop, il faut rentrer. Protestation du gamin qui trouve que le spi est joli et veut le garder. Arrivée en douceur.

Le gamin est radieux mais que dire de la fierté du père si ce n'est que dans son regard brillait la même étoile que dans celui de Denis Conner ayant reconquis la coupe de l'America.

TES AMIS SUR L'EAU TU RESPECTERAS

Sans commentaire si ce n'est BON ANNIVERSAIRE.

Il s'agit d'un message personnel. Même en échange d'une douzaine de bouteilles de muscadet bien frais je ne parlerai pas (j'ai trop peur).

DU DRAPEAU NOIR TU TE MEFIERAS

Deux manches sous drapeau noir, la dernière et surtout la troisième avec, BINGO, 10 bateaux pris par la patrouille dont, oh surprise, notre fringuant vétéran (67 ans) Jean RIZET. Je cite "je ne comprends pas, j'étais derrière un paquet de bons équipages, j'ai suivi..." Voyons Jean, pourquoi fréquentes-tu ces voyous qui inexorablement vont te voler ton vent. Des gens qui sont déjà au bar quand tu retournes à terre en appréciant, en athlète, la beauté du coucher de soleil, devisant joyeusement, avec un ancien équipier, d'un duel serré de virements de bord tous plus ratés les uns que les autres décidant de la 44ème place.

Sans doute un mauvais dosage d'E. P. O.

L'ANGLAIS TU BARAGOUINERAS

Un contingent d'une dizaine d'étrangers essentiellement belges et anglais. Ces derniers poussant l'amabilité à naviguer sous une immatriculation française pour les meilleurs Baines/Green (4ème) et dans le milieu du tableau pour les autres. A noter que la barreuse du GBR 1 4135 (38^{ème}), Mlle GREEN qui a toujours navigué dans un

INTERNATIONAL FIREBALL FRANCE

rayon de 10 longueurs autour de nous. a un joli sourire.

DES TIGOULET/IACQUIN TOUJOURS TE MEFIERAS

Obtenir la 40ème place demande une gestion rigoureuse des 39ème et 41^{ème}. Le 39ème demande une attention amicale, de la compréhension, il faut éviter une défaillance.

Par contre, le 41ème est un adversaire à étroitement surveiller. Sans cesse il tentera de vous battre, surtout quand le 41ème en question est le toujours pugnace Tigoulet à la barre de la seule commode Louis XV de la flotte (sept couches de vernis). La lutte fut indécise jusqu'à la fin du dernier bord de largue de la dernière manche où Pégase, victime d'une tenaille britannique, dut effectuer Un 720°.

Ainsi le destin frappe deux petits tours et puis s'en va.

EN 1999 TU REVIENDRAS

Assemblée générale à 9h 30 le lendemain du repas, dur. Agréable surprise trois candidatures pour le national 99 : Le Crouesty, Fécamp et Cazaux. Le Crouesty ayant des problèmes de budget, une lutte acharnée s'engage entre les délégations de Cazaux et de Fécamp. Cazaux l'emporte sur un vote à mains levées grâce notamment à la promesse d'organiser deux repas, entraînant une contre attaque fécampoise sur la fourniture de Bénédicte. Devant tant de volonté, Fécamp repart avec l'attribution du championnat 2000 avec un objectif de 2000 fires présents.

Cazaux, nous connaissons : du soleil, de l'eau douce, un parking à bateaux à l'ombre et au bord de l'eau, un thermique assagi par la forêt landaise, l'ascension de la dune du Pilât pour les plus courageux, la dégustation du Bordeaux et de l'Armagnac pour les plus sages.

Obtenir la quarantième place sera un beau combat, VENEZ NOMBREUX.

TOUJOURS DU PLAISIR TU PRENDRAS

Une organisation de la jauge didactique et pédagogique (et oui, il faut des bandes de jauge sur les espars), seulement deux réclamations instruites, une bonne ambiance sur le parking, le plaisir d'être ensemble pour faire du Fireball. Un vrai bol d'air après deux nationaux un peu houleux, une bonne publicité pour la série car il en est de la passion du Fireball comme du muscadet bien frais.

ABUSUS NON TOLLIT USUM (i)

M. Coquerel

(i) L'abus n'exclut pas l'usage



Cazaux et ses pins, son eau chaude et ses boissons fraîches...

INTERNATIONAL FIREBALL FRANCE

" Open dériveur aquitain "

C'est sous ce nom que sera couru le championnat des vétérans qui a déjà eu lieu entre autre à Cazaux et à Loctudy. Il rassemble en deux jours toutes les classes de dériveurs équipés par des "vieux", c'est à dire ceux qui ont plus de 35 ans. En 1999, il sera couru au " Centre Biscarosse Olympique ", les 18 et 19 septembre 99. Venez nombreux, l'ambiance ainsi que l'eau sont bonnes. Retenez ces dates des maintenant.

Amicalement.

J.Martin

Le 34^{ème} National de Notre Dame De Monts

Le dire, le répéter, l'écrire partout que cette 34^{ème} coupe nationale organisée par le Centre Nautique de Notre Dame De Monts a été un succès. Un des attraits de ces régates a été leur dimension (on dit aujourd'hui en langage à la mode : le format). D'une durée d'une petite heure à une heure et quart, soit de 0.8 à 1.3 mille lorsque le vent souffle de 3 à 4 bien établi, les manches ont fait l'unanimité. Un parcours olympique était bien ; les grandes "choses" qui durent plus de deux heures avec double de tout à tel point que certains sont perdus, doivent être réservées aux spécialistes des grands championnats. Alors pour le troisième National organisé à Cazaux-Lac du samedi 14 au vendredi 21 août, on fera de même. Nous en

reparlerons lors du prochain salon nautique (du 4 au 14 décembre 98). Si certain d'entre vous à l'imagination fertile ont des idées, qu'ils les proposent. Merci d'avance.

J.Martin

RESULTATS EN VRAC...

LIGUE Pays de Loire

Régate des 11 et 12 juillet 98 à Notre Dame de Monts :

1) 14500	Thoby/Picault	1-1-2-2
2) 14335	Chapelin/Chapelin	2-3-3-1
3) 14311	Olivier/Pubert	9-4-1-4
4) 14506	Ory/Ory	6-2-4-3
5) 14511	Avignon/Avignon	3-5-5-9
6) 6779	Bredontiot/Blanke	4-6-6-7
7) 10611	Audousset/Audousset	5-7-9-5
8) 10056	Freuchet/Freuchet	7-9-7-6

LIGUE Ile de France

Moisson-Lavacourt 4 octobre 98 :

Classement FIR

1) 14300 Robert/Bihoreau	5)***** Guessard/Guessard
2) 14537 Daguet/Perdon	6)13037 Marlot/ Gourdaud
3) 12117 Roi/Beurtheret	7) 12120 Vermont/Culambourg
4) 10462 Barreau/Derouen	8) 9696 Culambourg/ Tourain

LIGUE de Bretagne

Trophée Junca, Val André 20 septembre 98

1) 13283 Cadre/ Kerbiguet	9) 14294 Junca/Le Men
2) 14300 Robert/Bihoreau	10) 14035 Thomas/Botrel
3) 12882 Collin/Lautridou	11) 14347 Lange-Bertaux/ Lange-B
4) 14385 Basset/Junca	12) 14506 Ory/Ory
5) 14537 Daguet/Brun	13) 14078 Reynaud/Muselet
6) 14671 Gault/ Bontemps	14) 14632 Coquerel/Baronnet
7) 14334 Quentric/ Perdon	15) 10111 Goguet/Septier
8) 14311 Olivier/Pubert	16) 12979 Anselmo/Lautredou
	17) 13730 Le Men/Le Men

INTERNATIONAL FIREBALL FRANCE

Le national 1999

Il sera couru à Cazaux-lac comme en décidé l'assemblée générale tenue en vendée lors de notre 98. Ce lieu a fait l'unanimité, la candidature de Fécamps a été examinée et remise à l'an 2000 par exemple. Ce club compte de nouveaux Fireballistes à ne pas décevoir.

A Cazaux, où nous gardons de bons souvenirs du championnat en 95, on nous recevra à nouveau, le club n'a pas changé (il y a une présidente : Mme Françoise Coquin...) et le plan d'eau douce et chaude sera encore là. Le programme de base reste inchangé : accueil et jauge le samedi 14 et dimanche 15 août avec la traditionnelle régata d'entraînement, et prise de contacts réciproques entre le club et nous.

La compétition débutera lundi 20, elle se déroulera comme à notre Dame de Monts, c'est à dire avec des manches d'une durée d'une heure à une

heure et demie sur un parcours triangulaire. Il est aussi envisagé de faire deux manches à suivre en adaptant la longueur de la seconde pour éviter de passer trop de temps sur l'eau (comme en Vendée...). Dans la même veine sera organisée une excursion(raid) avec départ en matinée pour aller "en face" sur une plage accueillante où l'on pique-niquera, et retour ensuite ; le classement de cette sortie sera indépendant de celui du National. Il y a aussi l'idée de former des équipes de 3 ou 4 bateaux idéalement choisis sur l'ensemble de la flotte pour équilibrer les chances : les bons auront intérêt à bien faire marcher leurs associés.

Voici à présent quelques adresses utiles :

- Le club : C.V Cazaux-Lac, B.P. N°5 33980 Audange tel : 33 05 56 86 46 fax : 33 05 56 89 39
- Office du tourisme : l'allée des fusillés 33260 Cazaux tel : 33 05 56 22 91 75
- Hôtel le Radar 60 rue Guynemer 33260 Cazaux tel : 33 05 56 22 90 62
- Hôtel Les Chênes 8 rue des Fusillés 33260 Cazaux tel : 33 05 62 22 22 16
- Hôtel Du Périgord 28 avenue de Verdun 33260 Cazaux tel : 33 05 56 22 90 62
- Camping du Lac 74 rue Osnin Dupuy tel : 33 05 56 22 22 33
- Camping de Mont Le Munt tel : 33 05 56 22 23 24

L'avis de course officiel paraîtra au printemps mais vous pouvez déjà réserver l'hébergement. Venez nombreux, l'eau est chaude et le soleil présent.

J. Martin



INTERNATIONAL FIREBALL FRANCE

Compte rendu Assemblée générale IFF du 21 Août 1998.

L'assemblée générale a été préparée au cours de la réunion de bureau du mardi 18 août de 9h à 11 heures, pour laquelle ont été convoqués les membres du bureau, les délégués de ligue, ainsi que les Fireballistes membres de la SRB.

Eric ROBERT fait le bilan de l'activité. Les régates de ligue d'Ile de France, Centre, Normandie, Pays de Loire sont en progression, elles réunissent entre 15 et 20 bateaux. C'est plus calme au sud, toutefois une reprise s'amorce en Aquitaine. De nouvelles flottes s'étoffent à Cazaux, Fécamp et dans la Sarthe. Nous avons une forte proportion de nouveaux adhérents, notre challenge, c'est de les garder parmi nous, l'association doit donc répondre à leurs attentes.

J Jean MARTIN note que nous avons des appels d'acheteurs de bateaux d'occasion qui souhaitent savoir comment accastiller leur bateau. Un guide d'accastillage serait utile.

Il est procédé à la réélection à l'unanimité de certains membres du bureau :

- Patrick BRETAGNE : Salon Nautique
- Alex Avignon : Bulletin
- Jean et Irène MARTIN : Secrétariat

Eric ROBERT les remercie pour leur dévouement pour l'association qui ne faiblit pas depuis de nombreuses années.

Jean MARTIN fait une information sur la réglementation maritime, notamment sur l'obligation de déclarer son bateau. Le formulaire adéquat est distribué aux participants, il sera disponible au secrétariat de l'association.

Eric ROBERT note qu'il nous manque des délégués de ligue en Poitou Charente, Bourgogne, Lyonnais, Champagne Ardennes, Franche Comté. Les candidats sont appelés à se faire connaître auprès de l'association. En Haute Normandie, Laurent Deligny remplace Bruno Fouassier, comme Délégué de ligue. Laurent Deligny souligne que des entraînements sont possibles à Fécamp.

Alex AVIGNON fait appel aux coureurs pour obtenir des articles sur l'accastillage et pour que les dates de remise des articles soient respectées pour ne pas retarder la parution du bulletin.

Les dates de bouclage sont fixées :

- 20 Juin pour le bulletin de juillet
- 20 Octobre pour le bulletin de novembre

Une lettre paraîtra en janvier avec le calendrier, une autre en avril mai avec des annonces de régates et informations diverses.

Frédéric LEBAS demande qu'on lui envoie des articles, résultats de régates, occasions. Penser à l'informer lorsque le bateau est vendu.

De nombreux Fireball sont à vendre dans la revue Yachts et Yachting qui paraît deux fois par mois.

Yachts et Yachting Ltd, 196 Eastern Esplanade, Southend on Sea, Essex SS1 3AB

Tel : (01702)582245 Fax : (01702) 588434 E-mail : YandY@compuserve.com

Gwenola AVIGNON cesse de s'occuper de la Boutique et transmet cette responsabilité à Jean Claude ORY.

Eric ROBERT souligne l'excellent travail accompli par Gwenola qui a permis à notre boutique de dégager un excédent de trésorerie.

Quelques idées sont proposées à l'assemblée : serviettes, petits objets, ceintures.

INTERNATIONAL FIREBALL FRANCE

Robert MARTY dresse un premier bilan des cotisations. Nous n'avons pas entamé notre réserve d'épargne cette année. Le prix des cotisations est maintenu :

- Propriétaire : 250F
- Sympathisants et équipiers : 100F

Les adhérents sont invités à renouveler leur cotisation dès le premier trimestre, ceci nous évitera une lettre de relance au printemps. La cotisation peut être prise dès le Salon Nautique.

Jean Luc BARADAT fait part de son projet d'achat de 2 Fireball par l'association pour les prêter pour une saison, à de jeunes coureurs qui souhaitent entrer dans la série. Des financements vont être recherchés auprès de Fireball International, FFV, fournisseurs, constructeurs. Une discussion s'engage sur le sujet.

Accord de principe pour aller de l'avant dans ce projet, néanmoins prudence, trouvons d'abord les sponsors, fixons clairement les règles d'attribution des bateaux et les obligations des bénéficiaires.

Les décisions concernant ce projet nécessiteront l'approbation de l'ensemble du bureau.

Eric ROBERT précise que le calendrier de l'année à venir doit être bouclé au 20 septembre. Les délégués de ligue sont invités à communiquer les dates de régates au secrétariat sportif.

EUROCUP : A la demande de Fritz Widmer, Commodore Fireball International, les EURO CUP 1997 et 1998 se sont déroulées au Grau du Roi et ont réuni respectivement 25 et 20 bateaux.

Compte tenu de la faible participation française, il est convenu de demander une EURO CUP à Carnac à Pâques ou à la Rochelle.

Une demande va être adressée au club de Carnac.

Les régates sélectives pour le mondial sont annoncées :

- ⇒ National 98 à NDM
- ⇒ Trophée Junca au Val André en septembre
- ⇒ Antibes en février
- ⇒ Régate de Pâques en Bretagne
- ⇒ La Baule au 1^{er} mai
- ⇒ La semaine de la Rochelle à la Pentecôte

Mondial 1999 à Brest : Une présentation du Mondial à Brest est faite.

National 1999 :

3 possibilités sont discutées et mises aux voix :

- Le Crouesty, présenté par Jean Claude ORY. Les dates sont ouvertes, néanmoins le club devra louer des sécurités. le prix de l'inscription serait fixé à 600F par bateau, sans le repas.
- Fécamp, présenté par Laurent Deligny . Les dates sont ouvertes, la structure du club est bien adaptée pour accueillir le National.
- Cazaux, présenté par Pierre Marguerat , qui annonce deux dîners des coureurs dans la semaine et insiste sur la convivialité du lieu.

Personne ne disant mieux, CAZAUX est adopté à la majorité des présents, pour un National du 14 au 20 août 1999.

A la demande de Maurice COQUEREL, Fécamp est proposé pour le National de l'an 2000. Cette proposition est adoptée à la majorité des présents. Date prévue : Fin juillet.

Eric ROBERT remercie l'assemblée et tous les bénévoles pour leur participation active à la vie de l'association.

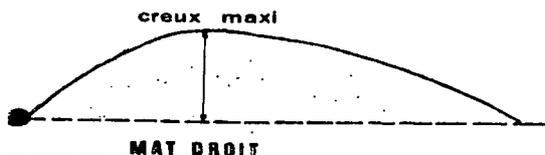
INTERNATIONAL FIREBALL FRANCE

Des mats et des voiles

par B. Ancel

Lors d'une grande rencontre internationale en quillard, un champion de la série finit la première manche largement en tête. Il navigait ce jour-là avec ses bas haubans très en avant, pratiquement dans l'alignement du mât ; ce réglage un peu spécial fut copié le lendemain par, la plupart des concurrents, mais le champion était revenu à une position plus classique et remportait la deuxième manche dans les mêmes conditions atmosphériques que la veille.

Voilà ce qui s'était passé : Le premier jour, le bateau était équipé d'une voile dont le guindant très positif donnait beaucoup de creux le long du mât, trop sans doute au goût du barreur qui, en avançant ses bas haubans, laissait son mât partir vers l'avant au niveau des barres de flèche emportant ainsi l'excès de tissu. Le lendemain, une nouvelle voile utilisée, avait un guindant plus rectiligne et dans le même vent, elle ne demandait pas au mât de cintrer comme la veille, d'où le recul des bas haubans pour limiter la flexion de l'espar. Avec deux voiles différentes, le champion obtenait le même profil grâce à un réglage judicieux de son gréement dormant. Nous voyons ainsi que des deux voiles en question, l'une était plus polyvalente que l'autre, puisque l'équipage a jugé bon de modifier le gréement de façon à modeler la première voile et de la faire ressembler à celle qui fut utilisée le deuxième jour. Cette voile était supérieure dans les conditions d'alors, mais il est vraisemblable que dans d'autres conditions, il en eut été autrement et c'est peut-être à ces autres conditions que pensait le barreur lorsqu'il a choisi la voile du premier jour. Les qualités d'une voile ne dépendent pas que d'elle mais aussi beaucoup de celles du mât dont



l'exploitation permet d'en tirer le meilleur parti.

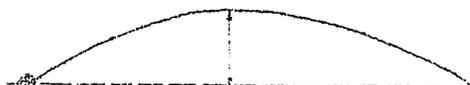
Cet exemple introduit une notion importante qu'il convient de définir : la notion de profil, bien que d'un point de vue aérodynamique, ce terme ne soit pas très mérité par la voile qui n'a d'épaisseur réelle que celle du tissu ; en effet, il conviendrait mieux de parler de profondeur ou de creux, mais nous conserverons cette terminologie car elle considère la répartition horizontale et verticale des valeurs absolues du "creux" à chaque niveau. Le profil d'une voile est défini suivant le croquis ci-après par la courbe formée par la voile relativement à une corde tendue entre le mât et l'extrémité de la chute. Si ce profil est épais, la voile est dite "creuse", s'il est mince, la voile est dite "plate". Nous laissons de côté le profil de l'ensemble voile foc, dont nous pourrions parler à l'occasion d'un prochain bulletin pour ne pas considérer que le profil de la grande voile. Celui-ci est parfaitement définissable en théorie et l'on peut écrire que dans un air de densité donnée se déplaçant à une vitesse et suivant un angle d'incidence donnés et constants, la meilleure poussée vélique sera obtenue avec un tel profil.

Toutes ces données n'ont malheureusement aucun caractère précis ni constant dans la pratique et l'étude d'un compromis pourra faire l'objet d'un prochain exposé. Pour l'heure, considérons simplement que tel profil est bon dans toutes les conditions et cherchons à le conserver coûte que coûte grâce aux possibilités de réglage du gréement que permet la jauge du Fireball. Dans un premier temps, nous verrons l'aspect statique ou permanent du problème, mariage voile mât. Dans un 2ème temps, il sera question de l'aspect dynamique ou instantané qui montrera que le mât est un transmetteur ou relais de force dont dépend largement le

rendement énergétique de la voile.

UN CADRE ADAPTE AU PORTRAIT.

Il serait bien sûr possible de faire, comme pour les bateaux habitables, une voile au guindant pratiquement (* NB 1) droit qui tomberait merveilleusement bien, du moins, vue du parc à dériveurs, toutes écoutes et étarquage relâchés. Une telle voile exigerait un mât rigoureusement droit quelle que soit la force du vent ; ceci n'est plus concevable en dériveur, car si équiper ainsi un Fireball ou un 505 est tout à fait réalisable, il est peu probable que dans la pratique, cela donne de bons résultats. En effet, comme nous le verrons au cours du chapitre suivant, on demande beaucoup plus à un mât que de servir de simple support à la voile. Il est donc absolument nécessaire que l'envergure de la voile soit courbe, et c'est ici que, se situe le principal critère de mariage entre un mât et une voile. Si cette courbe sur la voile est tracée de façon définitive, celle du mât correspond à un réglage précis de tous les éléments qui le contrôlent, soit : cale d'étambrai, barres de flèche, tension d'écoute, tension d'étauquage (de drisse de foc), tension de hale-bas, et qualités mécaniques propres à l'alliage du mât et à son profil. Ceci bien sûr pour un vent donné. Il faut aussi considérer que si le mât, par sa souplesse, modifie le profil de la voile, cette dernière réagira à cette déformation et sa réaction dépendra de sa forme. En effet, la réaction de la voile sur le mât ne se situe pas au niveau du point de drisse où les efforts sont surtout verticaux, mais dans le milieu du guindant ; ainsi une voile plate s'opposera davantage au cintre du mât qu'une voile creuse.



En se courbant, le mât modifie la forme de la voile dont la position relative du creux maximum recule et sa valeur diminue.

INTERNATIONAL FIREBALL FRANCE

Notons ici que parmi les arguments favorables au cintrage du mât, figure celui qui dit que le cintré, en créant des tensions horizontales, tend à rétablir un équilibre détruit par l'importance des tensions verticales (chute et cunningham).

En supposant que tous ces éléments de réglage soient bloqués, le mât se courbera davantage au fur et à mesure que le vent augmentera en force : cette flexion ne dépendra que des qualités mécaniques propres au mât. En deçà, d'un point où la courbe du mât épouse parfaitement celle du guindant de la voile, il faudra forcer le mât à venir à ce point et au-delà de ce point, il faudra empêcher le mât de le dépasser. C'est ici que se situe le problème pratique du contrôle du mât. Et, si comme Fernand RAYNAUD, dans son "sketch" chez le tailleur, vous dites à votre voilier, "là, là, y'a comme un défaut", il vous répondra avec le plus grand sérieux : "essayez donc de faire cintrer le mât un peu plus, là, elle a un défaut cette voile ?..." (remercions ce cher fantaisiste d'avoir permis d'égayer un propos aussi austère.)

Un accastillage complet permet, en général, d'atteindre ce but, mais il est agréable de limiter le nombre de ficelles en bloquant un maximum de facteurs variables en utilisant, par exemple, des barres de flèches très solides et parfaitement bloquées, un mat particulièrement raide et une voile au guindant modéré (NB 2), sans perdre de vue que, pour simplifier le problème, nous n'avons considéré qu'un seul profil valable pour toutes les conditions. On s'aperçoit ainsi qu'il est plus aisé d'adapter un mât à une voile qu'une voile à un mât. En effet, adapter une voile à un mât c'est : dans le petit temps, choisir une voile au guindant rectiligne, très travaillée, au creux relativement reculé. Dans le temps médium, une voile au guindant modéré est bien tenue sur la chute. Dans la brise, le creux de la voile sera presque exclusivement donné par apport important de tissu sur le mât, tissu en partie absorbé par le départ du milieu du mât vers l'avant. C'est dire qu'il faut au moins trois voiles.

Adapter un mât à une voile, c'est essayer comme il est

dit précédemment d'avoir sensiblement la même valeur de cintré de mât pour toutes les forces de vent. Dans le petit temps, le mât pourra être pré-cintré par action des barres de flèches poussantes lors de l'étarquage, la cale d'étravail étant relâchée, l'écoute de grand-voile ancrée à l'arrière de la verticale, passant par la barre d'écoute. Ainsi, elle poussera le mât vers l'avant.

Dans le temps médium, le mât sera relativement libre, prendra son cintré naturel et sera limité dans cette position. Dans la brise, les barres de flèche bien bloquées, ainsi que la cale du mât bien reculée, limiteront une flexion exagérée du mât. En fait, le problème n'est pas si simple. En effet, d'autres facteurs variables interviennent : ainsi, l'instabilité des tissus utilisés pour la confection des voiles et toutes les variations aérodynamiques entraînées par la mobilité du bateau dans les trois dimensions et les variations du vent en vitesse et direction dans un plan vertical, et l'expérience montre que la plupart des réglages ne dépendent, non pas de la force du vent, mais surtout de l'état de la mer.

UN VOLANT D'INERTIE ET DES AMORTISSEURS

Dans un vent constant soufflant sur un plan d'eau non agité, l'énergie dispensée par le vent est immédiatement transmise à la coque par l'intermédiaire des voiles et du gréement, l'eau offrant alors une résistance constante. Dans le clapot, l'étrave s'enfonce dans la vague, le bateau freine, puis l'étrave sort de l'eau et la coque devient plus facile à propulser.

Au moment du coup de frein, si l'énergie n'a pas été suffisante pour passer l'obstacle, elle est perdue dans la mesure où aucun condensateur n'a pu l'emmagasiner pour la restituer. Le mât peut jouer ce rôle. Au moment de la butée, il emmagasine l'énergie en se courbant. Lorsque le frein se relâche, il se redresse et restitue l'énergie (en fléchissant, le mât laisse ouvrir la chute et il la referme en se redressant, battant la voile comme une aile d'oiseau).

D'autre part, la souplesse d'un gréement permet d'éviter les chocs qui nuisent à l'écoulement régulier du vent sur les voiles, ou

du moins, de déphaser choc coque et choc gréement, c'est-à-dire, permettre qu'au moment de l'arrêt de la coque dans la vague, la voile ne décroche pas laissant ainsi le bateau s'arrêter. Un mât trop bloqué ne saurait jouer ce rôle.

GARDER LA TÊTE DROITE

Lorsque les fabricants de mâts ont proposé des mâts rétreints en tête, ils misaient certains objectifs :

1. alléger les hauts du gréement,
2. diminuer l'épaisseur de l'espar de façon à limiter les turbulences,
3. libérer la chute à partir d'une certaine force de vent et saluer la risée.

Si les deux premiers points sont indiscutablement valables, le 3ème fait l'objet de certaines réserves. En effet, le fait d'ouvrir la chute modifie le profil de la voile que nous essayons de conserver depuis le début. D'autre part, il est montré que cet artifice utile pour un solitaire ne l'est pas dans le cas d'une voile associée à un foc. Ce dernier évitant le décrochement de l'air sur tout l'extrados de la voile. Il est facile de tenir un bateau relativement sous voilé comme le Fireball ; dans tous les temps dits navigables, une bonne exécution des voiles permet à un équipier même, léger, de naviguer sans qu'il soit nécessaire de faire intervenir une soupape dont l'ouverture est incontrôlable et qui souvent fait perdre beaucoup trop tôt une énergie précieuse.

UN PROBLEME A EVITER :

LA BOME.

La bôme souple a longtemps eu ses défenseurs, mais de plus en plus, elle est abandonnée.

Elle avait pour effet d'aplatir la partie basse de la voile, mais en se couchant, elle rapprochait sensiblement le point d'écoute du mat et, de ce fait, creusait la voile dans son ensemble. Cela s'est avéré fort bon parfois car ce creux supplémentaire venait compenser celui qui était absorbé par la courbure du mât, et on a vu de tels

INTERNATIONAL FIREBALL FRANCE

ensembles se marier parfaitement. Mais les combinaisons de trois éléments sont plus nombreuses que celles de deux éléments et l'on a déjà tant de difficultés à associer mât et voiles qu'il n'est vraiment pas souhaitable d'introduire un nouveau facteur variable.

La bôme bien raide sera donc toujours la bienvenue.

A VOUS DE CHOISIR.

En matière de mât, l'expérience a montré qu'il existe parfois plus de différence entre deux mâts du même fabricant qu'entre deux mâts de marques concurrentes. Il est donc difficile de dire avec assurance que tel ou tel mât est supérieur à tel autre d'où la gêne qu'ont les voiliers non liés à une marque, de conseiller l'une ou l'autre.

Une chose demeure certaine : un bon mât est une chose rare ; si vous pensez en avoir un, gardez-le et assurez-le.

B. ANCEL

N. B. 1

Bien que le, mât des bateaux habitables soit en général rigoureusement droit, le voilier donne à leurs grand voiles un guindant légèrement positif pour compenser le creux se formant vers la chute par déformation des tissus soumis aux tensions, ainsi le maximum de profondeur de la voile restera en avant.

N. B. 2.

Cette conception de réglage ne vise que la conservation du profil de la voile. D'autres facteurs de vitesse conduisent souvent à ignorer certains points de cette conception

Bulletin IFF N°21

Janvier 1973

NOUVEAU : *un cahier technique du* **FIREBALL**

Nous allons donner gratuitement à tous les adhérents IFF 1999, un cahier technique du FIREBALL , spécial mondial 1999. C'est une compilation d'articles techniques parus dans nos bulletins depuis une vingtaine d'années. Un livre de chevet pour l'hivers, qui vous permettra de connaître tous les secrets de champions . Pour en profiter plus tôt et avoir le temps de peaufiner vos réglages, adressez votre cotisation 1999 à Robert MARTY qui se fera un plaisir de vous adresser ce trésor.

ACHETER SON FIREBALL EN ANGLETERRE

Le dernier article de Voiles & Voiliers a déclenché de nombreux appels téléphoniques, les demandes de bateaux d'occasion sont supérieures aux offres, seuls les bateaux trop chers ne se vendent pas.

Une seule solution, pour satisfaire la demande, acheter des bateaux d'occasion en Angleterre.

Consultez la liste des Fireballs à vendre sur le site Internet de l'association anglaise :

<http://freespace.virgin.net/uk.fbnews/>

ou bien écrivez à

**UK Fireball association,
Jackie Barker**

**Afflington Lookout Barn,
Kingston, Corfe Castle,
Wareham, Dorset BH20
5LR**

Tel/Fax:01929 439168

UN NOUVEAU DELEGUE HAUTE NORMANDIE : LAURENT DELIGNY

Laurent DELIGNY est venu au Fireball , il y a deux ans, il anime une flotte de 6 bateaux à FECAMP. Il a été désigné Délégué de ligue de Haute Normandie. Nous nous félicitons que de nouveaux Fireballistes prennent des responsabilités dans l'animation de notre série et nous sommes certains que cela va se traduire par un développement du Fireball en Normandie.

ETIENNE PERDON reprend du service:

Après une année sabbatique , Etienne PERDON revient . Il prendra la suite de Patrice RAMEZI comme délégué de ligue CENTRE.

**BON COURAGE A TOUS
LES DEUX...n'oubliez pas de
les aider.**

INTERNATIONAL FIREBALL FRANCE

National Fireball France Notre Dame de Monts

QUELQUES STATS

Première analyse des feuilles jaunes remplies lors de l'inscription.

Pour la troisième fois le Cercle Nautique de Notre-Dame de Monts organisait le National Fireball voici donc une appréciation sur l'activité comparative de la série entre 1975, 1984 et 1998:

Comparaison entre les trois championnats :

En 1975, grande participation, 97 bateaux. De nombreux étrangers sont venus s'exercer sur notre plan d'eau avant de participer une semaine plus tard au Championnat du Monde à La Rochelle. (Australien, Sud-africains, Rhodésien, Américains, Japonais, pour ne parler que des plus éloignés)
En 1984, 78 bateaux, participation beaucoup plus européenne, anglais, allemand, belges, suisses, norvégien et grande délégation tchèque.

En 1998, 64 bateaux, seulement 4 équipages anglais, du fait du championnat d'Angleterre juste avant. Ceux présents venaient pour le soleil, le vent, l'ambiance, ils n'ont pas été déçus! 3 équipages hollandais, 4 belges, 2

allemands (déjà fidèles à notre plage), et un " toujours " canadien mais parfois aussi suisse. Un équipage Australien, conquis par l'ambiance européenne de la série lors du récent championnat du monde à Sydney, souhaite revenir l'an prochain à Brest ou à Cazaux en fonction de son planning de vacances: nous souhaitons revoir son sympathique mais bagarreur kangourou sur nos plans d'eau. Nous pouvons noter un bon maintien de la participation au National, malgré la diminution générale de l'activité du dériveur.

Après une régression de numérotation de voiles, en effet :

- entre 1975 et 1984, soit sur 9 ans : 3.348 nouveaux numéros
- entre 1984 et 1998, soit sur 14 ans : 1.271 nouveaux numéros

il est à noter cependant que, signe de la relance, de nombreux bateaux se sont faits immatriculer cette année.

Un seul Fireball a participé au 3 championnats : le 6779 BREDONTIOT, qui était aussi le numéro de voile le plus ancien. Seuls deux Fireballistes ont participé aux 3: Jean-Paul SOTTEAU, Philippe GAULT (toujours en forme puisque 3ème en 75, 4ème en 98).

Maintenant étudions le profil de la Série aujourd'hui:

Portrait du fireballiste type:

Ce portrait est toutefois incomplet, car il manque la couleur des yeux, des cheveux ...

- s'il est barreur, il mesure 1,72 m et pèse 70,2 kg (*)
 - s'il est équipier il mesure 1,80 m et pèse 72,4 kg
 - le plus grand mesurant 2,00 m, le plus petit 1,40 m
 - le plus lourd pesant 90 kg (avoués), le plus léger 38 kg
 - l'âge moyen: 35,8 ans (le plus jeune 11 ans, le plus âgé 67 ans)
- (*) avec toutes nos excuses: les pounds et les feet ne rentrent pas dans les calculs

Au niveau des équipages :

- le plus jeune: 10611 AUDOUSSET-SILVESTRE, moyenne: 17,21 ans
- le plus âgé : 14554 TIGOULET-JACQUIN, moyenne: 57,74 ans, sans doute aussi là plus belle coque. Il navigue en Fireball depuis 14 ans. (les plus jeunes ne désespéraient pas : il faut de l'expérience et de l'entraînement...)
- Le record d'années de pratique de Fireball (31 ans) est détenu par Jean BORSENBERGER et Jean-Paul SOTTEAU. Ce dernier détient en outre le record de participation aux Championnats de France. 27/30. Il en est à son 4ème Fireball.
- Le record absolu de Fireball est détenu par Alain DAGUET qui en est à son 9ème (dont 8 construits par ses soins).

En ce qui concerne la série elle-même : Elle est en plein renouvellement puisque 22,5 % des participants au National étaient lycéens ou étudiants. Elle a l'esprit de famille, 29,68 % naviguent en famille :

- 4 équipages de frères (dont 2 de jumeaux)
- 7 équipages père fils

INTERNATIONAL FIREBALL FRANCE

- 4 équipages père fille
- 4 équipages M. - Mme

Il y avait 14 équipages mixtes, le même pourcentage qu'en 84 (21,8 %). Elle est fair-play: Le nombre des réclamations est fortement en baisse (seulement 2 cette année), n'en déplaît à Annie MEYRAND qui, de ce fait, a pu profiter de la plage...

En ce qui concerne le Fireball lui-même:

Il est toujours aussi beau, entouré d'autant de soins.

Bon maintien des coques amateur: 18,7 %.

Pour les autres la mode semble être au WINDER (29,6 %), devant les DUVOISIN (12,4 %).

En ce qui concerne les évolutions d'accastillage, chacun doit naviguer sur une caisse à savon très dépouillée, car personne n'a voulu dévoiler ses trouvailles en dehors du fait que:

- 65 % ont une tire arrière
- 7,8 % une barre d'écoute de grand-voile (un bateau en ayant aussi une de foc)
- 27,2% d'autres systèmes d'innovation : tourelle, retour central.

Ceci n'est qu'une première étude, il y a certainement davantage d'enseignements à en tirer, mais là c'est l'affaire des spécialistes.

Une étude d'opinion sur le parking a montré que la cote d'ambiance était maintenue. Ceci est sans nul doute dû aux bonnes conditions du plan d'eau et de la météo, aux charmes de la forêt de pins et du marais breton, à la tiédeur de l'eau, l'étendue de la plage et à son sable fin ...

mais aussi, sans nul doute, au savoir

faire de:

- Joël GATE, Président du Comité de Course, brillant stratège des parcours,
 - Annie MEYRAND, Présidente du Jury,
- et à la participation active :
- du Conseil Régional, de M. le Maire et de la municipalité, de l'ensemble du Club de voile et tous ses bénévoles
 - des moniteurs de l'école de voile et de son Directeur qui ont assuré sans défaillance le mouillage des bouées et la sécurité
 - de tous les sponsors qui ont donné un grand plus à cette manifestation: Marché U, A.O.M., Hôtel de la Plage, Espace Prépa, Maison DABIN, TOTAL, Centre de Thalasso, BOATIQUE, SANEX, qu'ils en soient tous vivement remerciés.



le panneau à l'entrée de Notre Dame de Monts

Suite aux précédents championnats, plusieurs Fireballistes se sont installés à Notre-Dame de Monts et s'entraînent régulièrement l'été, nous espérons que vous aussi avez été conquis et que vous viendrez grossir notre flotte.

A bientôt,

Annick AUDOUSSET

Fidèle secrétaire du National au C.N.N.D.

INTERNATIONAL FIREBALL FRANCE

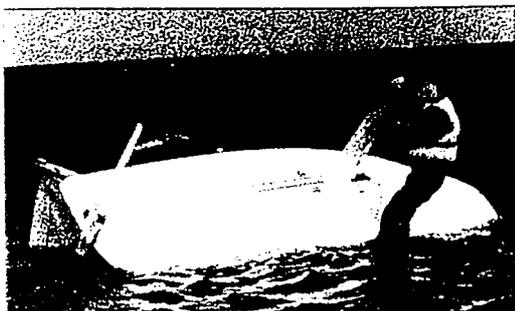
STAGE NATIONAL BEG-ROHU

LES VALEUREUX PARTICIPANTS

N° voile	club	noms	prénoms
14127	CVESQ	Decrey Decrey	Philippe Isabelle
14124	CV Centre	Keanel Botrel	Jean-Marie Alain
14537	CVCEP Sacy	Daguet Perdon	Alain Pierre
14450	ASPIT Chateaux	Baronnet Baronnet	Denis Eric
10606	SR Brest	Diulein Diulein	Pierre Ronan
10462	****	Barreau Derouen	François Franck
****	****	Lefevre ****	Hervé ****
14502	****	Lebas ****	Frédéric ****
12979	BNIG	Anselmo Robillard	Pascal Jean
14632	AS ARRIGHI	Coquerel Berry	Maurice Cécile
7426	CVESQ	Suillerot Suillerot	Marc Julien
****	SR Brest	Collin Lautridou	Ludovic Yves
13947	CV Centre	Alleaume Perdon	Ludovic Etienne
14****	****	Fouassier Fouassier	Bruno Dominique



INTERNATIONAL FIREBALL FRANCE

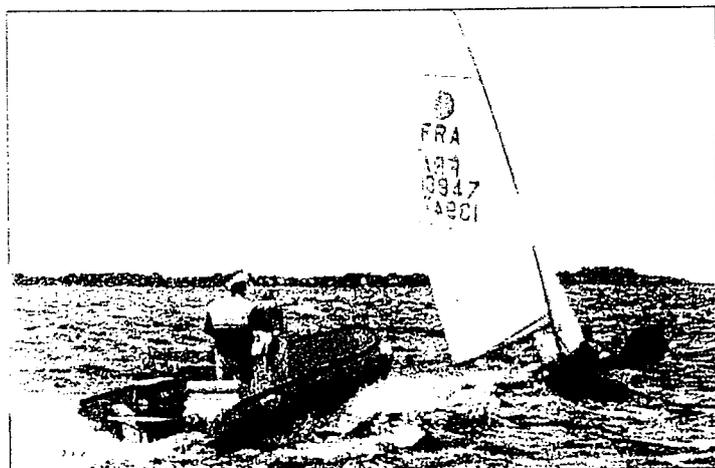


L'auteur de l'article sur le National,
ou...
une des techniques éprouvées
pour finir 40ème !

L'équipage parfait :
barreur léger,
équipier lourd...



AVANT



La frime avec
l'entraîneur...

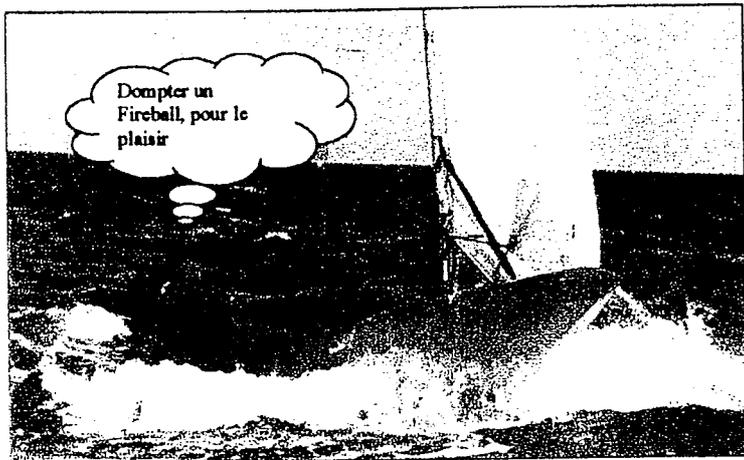


APRES

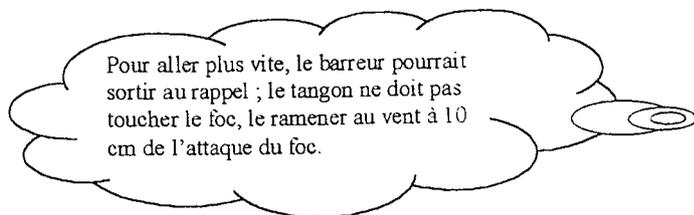
"Tu vois bien qu'elle est très
raide ma dérive."



INTERNATIONAL FIREBALL FRANCE



Dompter un
Fireball, pour le
plaisir



Pour aller plus vite, le barreur pourrait
sortir au rappel ; le tangon ne doit pas
toucher le fœc, le ramener au vent à 10
cm de l'attaque du fœc.



Dans la brise, l'équipier relève son crochet de trapèze pour éviter les vagues.

SAISON INTERNATIONALE DE LA VAGUE

VENEZ EN 1999...

INTERNATIONAL FIREBALL FRANCE

Amor... de petits clubs ! A mort... les régates sympas...

Et oui sitôt née, sitôt morte !
La régata des " 3 P " a sans doute
vécu.

Née par une belle journée de
juin 97, avec une première édition
aux conditions musclées (voir le
compte-rendu dans la revue de
novembre 97), cette régata
promotionnelle avec prétention, se
courant sous forme d'un raid dont
le parcours dans l'estuaire de la
Loire relie Paimboeuf à Paimboeuf
en n'omettant pas de virer le pont
de St Brévin - St Nazaire,
s'annonçait prometteuse par
l'augmentation impressionnante
du nombre de fêlés de la boule
rouge lors de la deuxième édition.

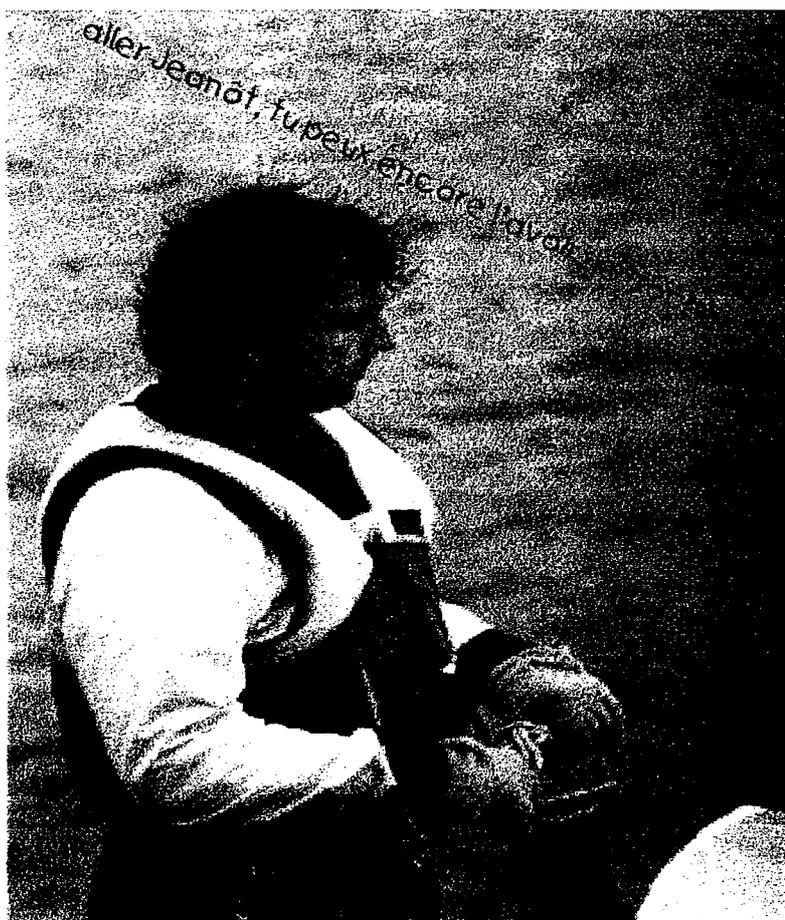
Et bien pour les deux ou
trois absents de la série n'ayant pu
y participer pour cause de maladie
ou de mariage, inscrivez vite la
date de l'édition 99 : les 12 - 13
juin ; car vous n'aurez peut-être
plus la chance de vivre de tels
moments historiques et d'avoir
entre les mains le fameux trophée
qui rend fou ... les personnes
fragiles, les femmes de ménage, les

bornés de l'art et on en passe. Un peu
de patience, j'arrive à la fin de
l'histoire, préparer vos mouchoirs : ce
serait la dernière ! La dernière, la
dernière quoi ? La dernière fête ! Mais
non, et je vois déjà Jeanôt mettre son
sac à terre de la série, sa seule raison
fireballistique étant ce trophée
magique, car : ce serait la dernière
édition.

Comment cela se fasse ? Et
tout simplement en supprimant
l'affiliation à la FFV au club

organisateur : le
C.N.E.PAIMBOEUF, car les
petits clubs n'ont plus le droit
d'être.

Pour résumer : le CNEP
fut un club prospère dans les
années glorieuses du dériveur, et
pas peu fier du passé maritime de
Paimboeuf, il l'est toujours
d'ailleurs : mais au fil des ans
des vagues secouent toute
association et le creux de la
vague est là, accentué par la



INTERNATIONAL FIREBALL FRANCE

situation économique de la ville (nous n'entrerons pas dans les détails), bref nous sommes une poignée de licenciés - mais une solide poigne dynamique - et bien au-dessous de 20 licenciés vous n'êtes plus rentable... pour qui ? je vous laisse deviner. Pourtant nous n'avons aucune aide que ce soit financière ou matérielle de nos instances fédérales : nous ne leur coûtons rien : qui plus est : nous versons notre cotisation, non négligeable pour notre budget, comme tout bon club. Verdict : la ligue nous accorde un an de sursis pour pallier à ce médiocre effectif. passé ce délai : pfffff..... le CNEP aura vécu..... ! Rayé de la carte ! Hors la géographie !

Aller, rentrez vos mouchoirs il reste une manche : la plus belle; courage Jeanöt et Frédo : changez de safran pour

l'année prochaine ! Quant à la poignée de Paimblotains, et bien si vous n'habitez pas trop loin d'eux ou si vous avez tout simplement envie de les rejoindre, vous serez les bienvenus. attention pour signer, les références doivent être sérieuses, nous avons notre réputation. Et nous n'avons pas dit notre dernier mot : les projets fleurissent.

Mais - pour nous soutenir et surtout pour vous faire plaisir, car malgré tout : le bonheur est dans la canette, euh dans la bannette, , mais non sur la carquette, enfin à tous les coups dans la cagette, bref il est sur l'eau - n'oubliez pas cette date : les 12 - 13 JUNE 1999 et ce plan d'eau hors du commun : la Loire à PAIMBOEUF.

Qu'on se le dise !

Deux doigts de la poignée : OLIVIER
- PUBERT

Autres nouvelles des Pays de Loire :

Sélective départementale du 11/10/98, plan d'eau de la Gèmerie, Le Mans :

une nouvelle cagette en Sarthe assemblée par le mangeur de coupes : Philippe Bihoreau,

1ère sortie = 1ère place, suivi d'un Jet et Lepinay-Lepinay

2ème sortie = même plan d'eau le 8/11/98, 1ère place, puis Jet, Lepinay-Lepinay, et Ory-Ory

3ème sortie = plan d'eau de Marcon, vallée du Loir le 15/11/98, encore 1ère place, puis Jet et Ory-Ory...

Les quatre premières places de toutes ces régates ont toujours été très disputées, les bateaux toujours très au contact.

Les Fireballs sont toujours à l'honneur.

La prochaine régata de ligue se déroulera le 29/11/98 à Nantes.

J.C. ORY



DES IMAGES QU'IL FAUT ABSOLUMENT REVOIR...
(ICI PAIMBOEUF, JUIN 1998)

INTERNATIONAL FIREBALL FRANCE

LIGUE
du CENTRE
BOURGES VOILE
4 OCTOBRE 1998

Plus triste que ce dimanche matin, c'était pas possible! DALIDA aurait pu chanter "pétrole, pétrole...", car s'il y avait bien des rides sur le Val d'Auron, elles n'étaient dues qu'aux gouttes de pluie qui s'abattaient sur le Berry. On a donc fait une première manche autour d'un Pastis, une deuxième autour du casse-croûte et puis, la pluie ayant cessé, on a mis à l'eau histoire de ne pas être venus pour rien. Et, ô miracle un léger souffle nous a permis de "courir" (le mot est peut-être un peu fort) 2 manches, dont une très courte, remportées toutes les 2 par les deux Philippe (Gault et Brun) venus en voisins. Pour la deuxième place la lutte était chaude entre P.Ramezi (dont c'était la rentrée après une opération du poignet qui l'a tenu éloigné des plan d'eau depuis St QUAY), F.Jeanbrun et un 470 sur lequel sévissait un ancien du Fire : Bruno Béquignon.

F. Jeanbrun

Classement :

1. GAULT-BRUN (C.V. Centre)	FB
2. JEANBRUN-HUGUEL (B.V.)	FB
3. AUCHER-BEQUIGNON (B.V.)	470
4. RAMEZI-DIETRICH (B.V.)	FB
5. HERAULT-LANDRIEVE (B.V.)	FB
6. AUBRUN-BARONNET (ASPTT CHATEAUROUX)	FB

EUROCUP

Comme convenu au National, nous avons demandé à Fritz Widmer, Commodore International, de faire notre EUROCUP en Bretagne à Pâques. Cette proposition n'a pas été acceptée, Fireball International a attribué le label EUROCUP à la régata Ski Voile à Antibes qui a l'avantage d'être bien placée pour les Italiens, Suisses et Tchèques.

Nous maintenons de toute façon notre régata à Pâques en Bretagne, sélective pour le mondial.

Le club de CARNAC n'a pas donné suite à notre demande, Jean Claude ORY et Alex AVIGNON sont actuellement en pourparler pour fixer cette régata à PENVINS.

LAVACOURT

4 octobre 1998

Il avait été convenu au salon nautique 1997 de faire une régata commune 470, 505, Fireball.

Le club a rajouté les nouveaux dériveurs au programme.

Que s'est il passé en ce dimanche pluvieux d'Octobre?

Pas de 470, ni de nouveau dériveur, cinq 505, huit

Fireball, venus du Centre, région parisienne et Normandie.

Nous aurions pu être encore plus nombreux avec un minimum de promotion.

Nous n'avons pas vu de nouveaux dériveurs, mais nous avons vu des nouveaux Fireballistes :

Thierry ROI - Sylvain BEURTHERET

François BARREAU- Frank DEROUEN

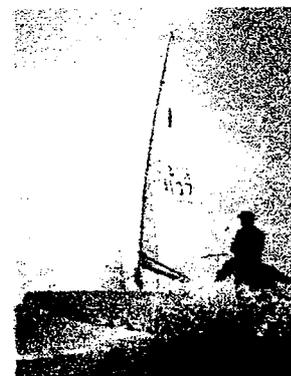
Jean Michel VERMONT-CULMAMBOURG

Vincent CULAMBOURG- Stéphane TOURAIN

L'accueil du club a été excellent, il est prévu de reconduire la régata en 1999.

Nous remercions Messieurs GOUTENEGRE, Président du Comité de course et CAPULSINI, Jury et tous les organisateurs, d'avoir su nous organiser trois manches sous une pluie battante.

E. ROBERT



INTERNATIONAL FIREBALL FRANCE

PRE CALENDRIER 1999

4 au 7	FEV	Cote Azur	SIN 10 M	CNA Antibes	6	Antibes	Ski Voile EURO CUP 1	
21	MARS	Pays Loire	SIL 5	CV La Flèche	72	La Flèche	Interligue D5	
3 au 5	AVRIL	Bretagne	SIL 5 M				INTERLIGUE BRETAGNE	
1 au 2	MAI	Pays Loire	SIL 5 M	CNBPP La Baule	44	La Baule	INTERLIGUE PAYS LOIRE	
13 au 16	MAI	Bretagne	Stage	ENV	56	Quiberon	STAGE NATIONAL	
13 au 16	MAI	Hollande	SE	Muidierzand		près d'Amsterdam	National Hollande	
20 au 24	MAI	Suisse	SE	Yverdon		Lac Neuchatel	National Suisse	
22 au 24	MAI	Charentes	SN 10 M	SR Rochelaises	17	La Rochelle	Semaine de LA ROCHELLE	
12 au 13	JUIN	Normandie	SIL 5	S.R.Fecamp	76	Fecamp	Cht ligue Haute Normandie	
	JUIN	Centre	PROMO	CV Centre	45	Argent/Sauldre	NATIONAL MIXTE	
27	JUIN	Normandie	SL	CN Villers sur Mer	14	Villers sur Mer	Cht ligue Basse Normandie	
10 au 14	JUILLET	Bretagne	SIN 12	SR Brest-USAM	29		Championnat d'EUROPE	
15 au 23	JUILLET	Bretagne	SIN 12	SR Brest-USAM	29		Championnat du MONDE	
30 au 1	JUI/AOUT	AlpesProvence	SN	Maritimes	13		OPEN DE FRANCE FFV Vétérans et Séniors	
14 au 20	AOUT	CV CAZAUX	SIN 12	CAZAUX	33		NATIONAL FIREBALL FRANCE	
21 au 27	Aout	Italie	SE	Brenzzone		Lacde Garde	National Italien	
21 au 27	Aout	UK	SE	Tenby		Bristol Channel	National UK	
	au	SEPT	Bretagne	SIL 5	YC Val André	22	Val André	Trophée JUNCA
30 au 1	OCT-NOV	Aquitaine	SN 10	CV Bordeaux	33	Maubuisson	L'armistice	
INTERNATIONAL FIREBALL FRANCE BP17 35800 SAINT LUN'AIRE								
Adhésion à l'Association Fireball : Propriétaire : 250 F Sympathisant : 100 F								

INTERNATIONAL FIREBALL FRANCE

ANNUAIRE DE L'ASSOCIATION

PRESIDENT ET CNICD

Eric ROBERT
10, Rue des Bazoches
78490 Le Tremblay/Mauldre
T 01 34 87 80 00
Fax 01 34 87 84 97

TRESORIER

Robert MARTY
8, Impasse des Sapins
64600 Anglet
T 05 59 23 24 40

SECRETAIRES

Irène & Jean MARTIN
10, Rue du Goulet
35800 SAINT LUNAIRE
T 02 99 46 31 29

SECRETAIRES SPORTIF

Edouard KOCH
26, Rue du Colonel Gillon
92120 MONTRouGE
T 01 46 57 33 06
Fax 01 46 57 42 42

LAUGE

Pierre PERDON
10, Rue du Moulin
92300 VANVES
T 01 46 42 14 80

IMMATRICULATION

Jean-Paul SOTTEAU
Immeuble Christina
23, Avenue de Beauprin
13008 MARSEILLE
T 04 91 73 03 41

BULLETIN

Alexandre AVIGNON
37, rue Saint Fiacre 56000
VANNES
T 02 97 40 40 84
Fax 02 97 40 40 84

BOUTIQUE

Jean-Claude ORY
38 rue Jean Masse
72100 Le Mans
T 02 43 84 24 31

CONSTRUCTION AM.

Alain DAGUET
105, Rue des Champs Roger
78420 CARRIERES SEINE
T 01 39 08 48 62
Fax 01 39 68 91 96

OCCASIONS

Frédéric LEBAS
FONTBESSET
38210 SAINT
QUENTIN
EN ISERE
T 04 76 93 60 18

SALON NAUTIQUE

Patrick BRETAGNE
Immeuble Christina
1093, Rue de l'Amiral
Mouchez
75013 PARIS
T 01 45 88 29 08

STAGE - TECHNIQUE

Jean-Charles SCALE
55, Rue Lancy
75010 PARIS
T 01 42 45 75 50
Fax 01 42 45 75 56

FICHER

Frédéric CORDELLE
3, Vendée de Poulbriquen
29200 BREST
T 02 98 41 89 64

SELECTIONS

Le bureau

PHOTOS VIDEO

Philippe GAULT
32, Avenue Dauphine
45100 ORLEANS
T: 02 38 56 56 30
Fax: 02 38 51 30 76

PUBLICITE dans

BULLETIN
Pierre MARGUERAT
Résidence la Riviera
1-3 rue Ciganoa
33120 ARCACHON
T 05 56 83 35 68

Délégués de ligues

01 FLANDRES ARTOIS

Christophe WAUBANT
1 rue François Morel
62100 CALAIS

02 PICARDIE

Catherine REYNAERT
14 rue Matisse
60290 LAIGNEVILLE
T: 03 44 71 47 13

03 HAUTE-NORMANDIE

Laurent DELIGNY

04 BASSE NORMANDIE

Eric ROBERT
10, Rue des Bazoches
78490 LE TREMBLAY/
MAULDRE
T 01 34 87 80 00

05 BRETAGNE

Alain BOTREL
Prat Cottel
22700 ST-QUAY
T 02 96 48 31 28

07 PAYS DE LOIRE

Jean-Claude ORY
38 rue Jean Masse
72100 Le Mans
T 02 43 84 24 31

08 POITOU-CHARENTES

09 AQUITAINE

Pierre MARGUERAT
Résidence la Riviera
1-3 rue Ciganoa
33120 ARCACHON
T 05 56 83 35 68

10 LANGUEDOC ROUSSILLON

Hervé LEFORT
77 Village du soleil
34280 La GRANDE MOTTE
T 04 67 56 28 61

11 ALPES PROVENCE

Jean-Paul SOTTEAU
Immeuble Christina 23
Avenue BEAUPIN 13008
MARSEILLE
T 04 94 73 03 41

12 COTE D'AZUR

Jean-Yves BAINES
3 Villa Olimar
390 chemin de Puissauton
06220 VALLAURIS
T+Fax 04 93 64 15 47

WANTED

13 DAUPHINE SAVOIE

Frédéric LEBAS
Fontbesset
38210 SAINT QUENTIN EN
ISERE
T 04 76 93 60 18

14 LYONNAIS

15 FRANCHE COMTE

16 BOURGOGNE

17 ALSACE

Jean-Marie RAMEAUX
3 rue du sergent Trubert
57370 STRASBOURG
T 03 87 24 20 90

WANTED WANTED WANTED

18 LORRAINE

Jean-Marie RAMEAUX
3 rue du sergent Trubert
57370 STRASBOURG
T 03 87 24 20 90

19 CHAMPAGNE-ARDENNES

WANTED

20 ILE DE France

Edouard KOCH
26, Rue du Colonel Gillon
92120 MONTRouGE
T 01 46 57 33, 06
Fax 01 46 57 42 42

21 CENTRE

Etienne PERDON
10, quai Barenton
45100 ORLEANS
T 02

22 LIMOUSIN

François PEYNE
Bt 3 Appt 313
Clos St Victor
78820 VIROFLAY
T 01 30 24 54 28

23 AUVERGNE

Jean-Yves RENON
46, Route de Villebret
03100 MONTLUCON
T 04 70 05 18 99

24 MIDI PYRENEE

Pierre PINEDA
24 bis, Rue de Vasconia
31600 MURET T 05 61 56 84 99

Ligues sans délégués:

Faire offre à Eric Robert

PETITES ANNONCES

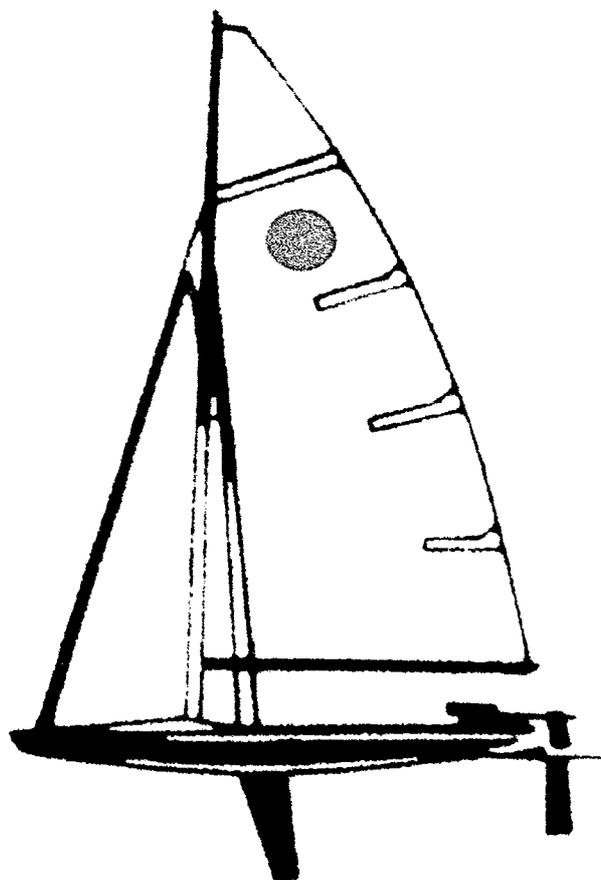
PRIX (ff)	n°	constructeur	matériaux	R. m. à l'o	tauds	GV	Foc	Spi	MATIBOME palm arès	Contact	tél.
faire offre	*	amateur	bois, pont sapelli, avaleur, 2 vides-vite, jamais navigué, photos sur demande	#					repointé, repeint, excellent état	Michel Tournier	38 VIENNE 0474589189
7000	*		polyester, pont bois	#							FINISTERE 0298971165
10000	*		bois	#	neuve					J-P Bouee	32 0146821331
3000	*		bois, repeint	#						Fabrice Denis	CHARENTES 0546358175
10000	1488	amateur	bois	#	Tasker					J-P Besset	RODEZ 0565682741
7000	2273	amateur	bois	#						Guillaume	64 PAU 0559046349
12000	4114	Guindé	bois, avaleur	#	h	2 jeux				J Galmiche	NANTES 0240680184
15000	6738	Guindé	bois	#						Paul Lafont	PUY DE DOME 0473382275
15000	7426	amateur	bois fonds Barat	#	h					Marc Suillerot	78 MAREIL LE GUYON 0134869090
10000 à déb.	8141	Barat	bois	#	h	2 jeux : Elvström, Demé				J-M Cordier	54 0363364056
5000 à déb.	10439	amateur	bois, avaleur	#						Mr Aubry	28 0612326416
12000	10454	amateur	bois	#							VERNOUILLET
12000	11019	kit	bois	#	h					J-P Lemasson	LOIRET 0238531705
15000	11982	Barker	bois	#							44 St NAZAIRE 0240919224
22000	12246		bois	#	hb					Dériveur Service	ST MALO 0299823700
11000	12582	Trott	bois	#	hb	Boatique	Boatique	Boatique	Supersar	Mr Bernard	NOIRMOUTIER 0143798917
17000 à déb.	12882	Lucas	bois	#	hb	Hyde +Mountyfield	Hyde +Mountyfield	Demé	++	J-P Tréguier	SCIEZht Savoie 0450377312
23000	13838	Goodwin	bois epoxy	#	hb	2	1	Proctor D	+++	J-C Lepinay	LE MANS 0243233306
16000	13840	amateur	bois keviar	#	h	Alverbanks	Alverbanks	Demé	+++	Philippe Gault	ORLZANS 0238565440
20000	13888	Barker	bois epoxy	#	hb	jeu Number One 1997		Proctor Str	+++	Mr Junca	DINAN 0299560281
35000	14026	amateur	bois epoxy	#	hb	2 jeux		Proctor Str	++	Thomas Desmats	44 REZE 0240040667
29000	14342	Duvoisin	sand epoxy, pont bois	? ?						Bruno/Dominique Fouassier	ROUEN 02355816487
16000	14511	amateur	bois epoxy	#	hb	Hyde 96 +Mountyfield	Hyde 96 +Mountyfield	Demé		Alexandre Avignon	VANNES 0297404084
40000	14570	amateur	bois epoxy	#						J-M Rameaux	PHALSBOURG 0387242090
vente d'accessoires											
< 5000			lot accessillage, mât et bôme Holt Allen, voiles Tasker, tourelle, kit Moore, Chariot d'écoute, dérive, safran							François Hergott	8143942431
2800			GV + Foc Demé, 1 saison 1/2							J-C Ory	LE MANS 0243842431
500			dérive orientable Milanes -ép 18 mm-							Harry Giaume	45 CHECY 0238886084
200			focs d'entraînement							Harry Giaume	45 CHECY 0238886084
10000			caravane pilante aménagée pour le transport de fireball							Harry Giaume	45 CHECY 0238886084
			spi Boatique 1996, spi Hyde 1996							J-L Baradat	003225275089
700			tourelle double Holt Allen							Frédéric Lebas	0478906896
achats											
un tauds de dessus et un avaleur de spi : Yves André GUERIN yves-andre.guerin@wanadoo.fr											
pour la promo de la série sur 3 bateaux de club, recherche voiles d'occasion... : J.M. RAMEAUX, 3 rue Sergent Trubert 57370 Phalsbourg, tél 0387242090											

INTERNATIONAL FIREBALL FRANCE

ACHAT DES PLANS POUR LA CONSTRUCTION AMATEUR

S'adresser à Jean MARTIN, 10 rue du Goulet, 35800 Saint Lunaire, Tél. :
02 33 46 31 29.

Prix des plans : 400 F



Adresse du site internet d'I.F.F :

<http://www.fireball.webfr.net>



