

INTERNATIONAL

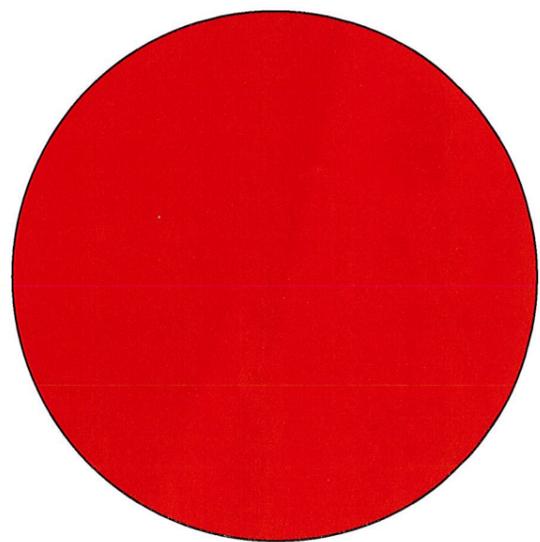
100

**FIREBALL
FRANCE**



FIREBALL

I
N
T
E
R
N
A
T
I
O
N
A
L

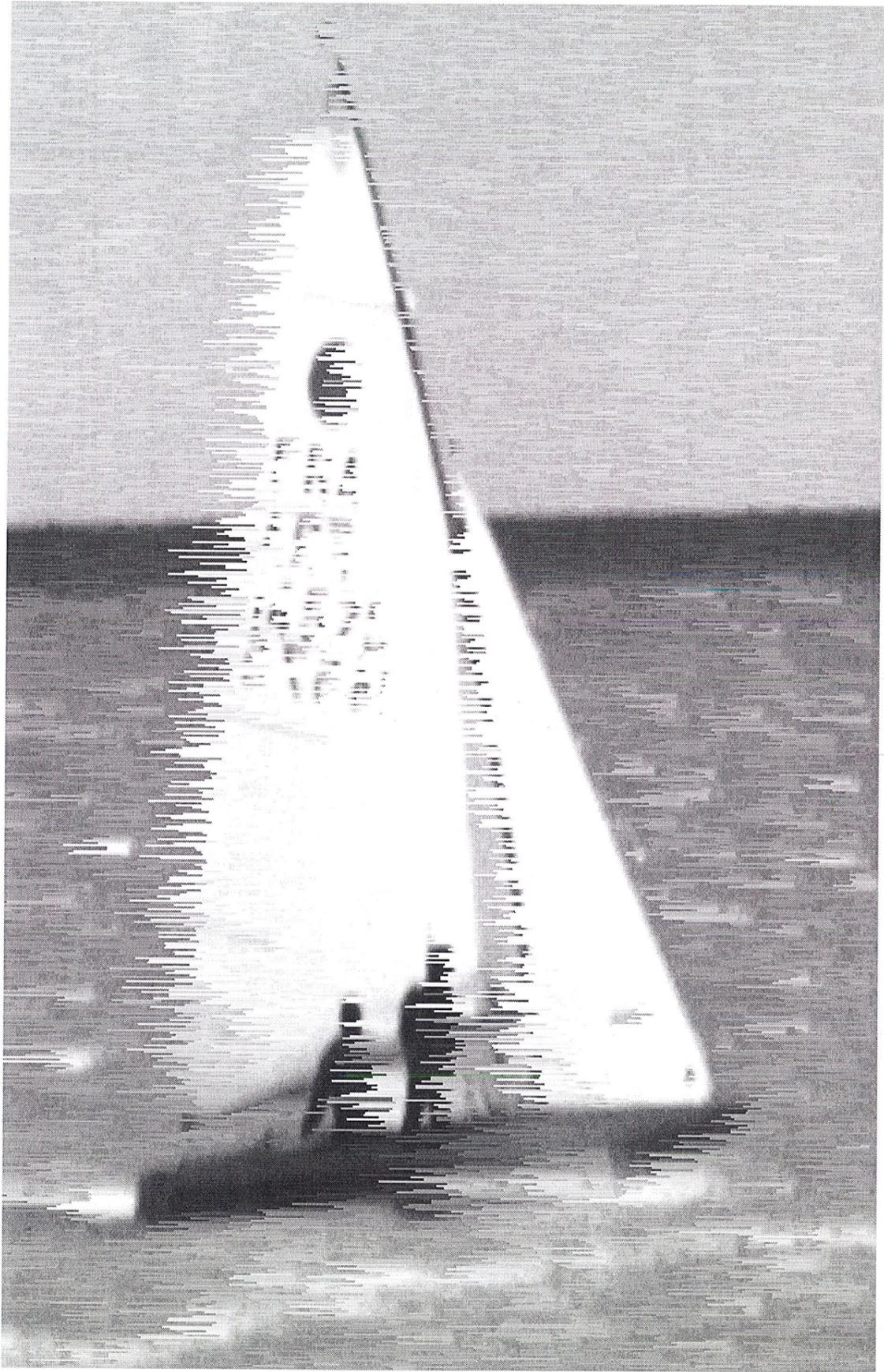


F
R
A
N
C
E

N°

100

juillet 2001



EDITORIAL

400 FIREBALL, c'est possible!

Le bulletin numéro 100 est le premier bulletin du siècle, c'est l'occasion de jeter un regard sur le passé du FIREBALL et de se projeter dans l'avenir. Alex AVIGNON vous a donc concocté d'excellentes feuilles.

Quel chemin parcouru depuis la création de notre association en 1964, beaucoup d'entre vous n'étaient pas encore nés et d'autres étaient encore en couche culotte, très peu d'adhérents disposaient d'un téléphone, aujourd'hui près d'un tiers ont une messagerie électronique. Nous avons connu un formidable bon technologique et notre FIREBALL est resté presque le même, a résisté à toutes les tempêtes, à la concurrence de la planche à voile, de nombreuses séries de dériveurs, portés par la publicité, aussi éphémères qu'un salon nautique.

Le FIREBALL est une valeur sûre, ce n'est pas un objet de consommation, c'est un objet d'art. Sa force, c'est l'amitié qui règne entre les membres de l'association qui ne se prennent pas au sérieux, c'est la régates avec passion, sans la compétition.

Même si notre FIREBALL reste presque le même, sa jauge évolue, cette année la rédaction de nombreux points de jauge a été revue, évolution sans révolution qui doit permettre à notre bateau de rester toujours moderne.

Deux nouveaux atouts se développent, notre site Internet qui est un formidable outils de promotion, mais aussi la messagerie électronique qui permet à nos adhérents de mieux communiquer entre eux pour trouver des équipiers ou des informations (Forum, Liste de diffusion, ...).

Nous vous proposons cette année de revivre le Best of du National ISTRES 1985. Pour ceux qui l'ont vécu, Alain SOTTEAU nous a promis un national 2001 encore meilleur que le premier, pour les

autres ne manquez surtout pas cette occasion, vous le regretteriez. Si vous hésitez encore, consultez le site web spécialement créé pour cette occasion, <http://www.fireball-istres.com> .

Nous avons ainsi de bonnes raisons d'être confiants pour l'avenir, la participation à nos régates et nos stages ne va pas mollir, mais pouvons nous progresser d'une manière significative?

En lisant l'article de Robert MARTY, j'ai découvert que nous avons atteint, dans les années 70, le chiffre de 400 cotisants à notre association. Nous étions 130 en 2000, chiffre qui est modeste, mais que bien des séries nous envient. Je suis sûr que vous souhaitez remonter à 400 cotisants, c'est possible, grâce à vous tous.

Comment relever ce défi et faire aussi bien que les anciens ? C'est tout simple.

Tout d'abord, vérifier que votre équipier ou votre barreur ait bien pris sa cotisation (au moins Sympathisant à 100F), nous allons ainsi facilement monter à 180 - 200 cotisants, la moitié du chemin sera fait.

Ensuite, il suffira que chacun arrive à convaincre un ami de faire du FIREBALL. Cet été invitez-le sur votre FIREBALL, un jour de grand soleil à force 4, il ne pourra pas résister. Donnez lui l'adresse de notre site web <http://www.fireball-france.org> , il attrapera le virus du FIREBALL programmé par Frédéric LEBAS.

Nous allons ainsi créer un nouvelle dynamique qui va encore attirer de nouveaux équipages et nous dépasserons les 400 ...Notre association sera riche et pourra organiser des stages pour accueillir les nouveaux. C'est possible, c'est une grande satisfaction de convaincre et de faire partager notre passion.

Bon vent pour cet été.

Eric ROBERT

L'Exécutif de Fireball International. **Qu'est qu'il fait ?**

Pour la plupart des "fireballistes" le Groupe exécutif n'est guère plus qu'une notion d'un groupe d'élite qui, occasionnellement, prend des décisions en rien comparable à des décisions de vie ou de mort, mais principalement un trou noir dans lequel leurs contributions annuelles (comme la plupart des paiements obligatoires de nos jours) disparaissent.

Une brève revue de la constitution, montre que sa fonction est d'exécuter les souhaits du Conseil Général et de s'occuper des arrangements pour les Championnats du Monde. Et c'est à peu près tout.

Cependant, la théorie est bien différente de la réalité. Le Groupe Exécutif de Fireball International, dans sa forme actuelle, voit sa fonction principale comme celle d'un support pour tous les fireballistes (membre ou pas) ou NCA n'importe où dans le monde pour offrir toute sorte d'aides ne pouvant pas être résolues au niveau local. Par conséquent, les tâches varient, du traitement de plaintes concernant la qualité d'articles venant de fournisseurs, de constructeurs, aux questions regardant le gréement, à l'aide sur l'évolution des flottes, ainsi que la promotion de tout autre aide, et de support favorisant une pratique de la voile en Fireball plus agréable. De plus, le groupe est en étroite liaison avec l'ISAF et le sponsor « Norris Bros » (les architectes) pour les aspects regardant la flotte, l'organisation des Championnats Européen et Championnats du Monde, l'allocation des numéros de voile, des plaques d'immatriculation et finalement des plans.

L'Exécutif est constitué d'un "Rear Commodore" pour chaque continent, ainsi

qu'un responsable Sponsoring GBR, d'un représentant de la plus grande NCA (couramment GBR), d'un représentant pour ISAF (FRA Jenny Baines), un auditeur/trésorier GBR, un représentant Technique CAN, un commodore IRL et un secrétaire GBR. Il n'y a pas besoin de faire une analyse approfondie pour s'apercevoir que ce groupe est très Européanisé. Cependant, tous les efforts ont été mis en place pour que ce groupe soit représentatif des cinq continents.

En fait, le plus gros du travail repose sur les épaules du secrétaire qui par conséquence, reçoit les honneurs. Environ 80 requêtes sont traitées par semaine

Afin de vous faire une idée de la charge de travail requis, voici un exemple (ci-dessous) :

Le Conseil Général avait voté pour que les Championnats du Monde 2000 soient en Thaïlande, où il n'y a plus de NCA. Cependant, l'idée avait été supportée sur le fait que le pays offrait un endroit géographiquement idéal pour réunir l'Est et l'Ouest. Le groupe exécutif a pris en charge toutes les responsabilités financières et toute l'organisation, incluant les règles de courses, les jours de courses et le programme des activités à terre. La total quoi... Pas facile vu la distance !!!

Sans compter les 2 voyages à Bangkok du secrétaire, pour s'assurer du bon déroulement du Championnat, et le tout à ses propres frais !!!

Sans compter non plus, sur le temps passé à confirmer les sponsors et les détails de dernière minute. Nous avons tout de même réussi à organiser un Championnat mémorable pour tous, et le tout sans perte, car les membres du Jury ont fourni leurs services gratuitement, ce qui est unique de nos jours. Malheureusement cela ne comprend pas tout, car ce qui n'a pas été

compté, c'est le temps passé à satisfaire les sponsors, les coureurs, et un minimum de couverture dans la presse locale et internationale, ainsi que les arrangements avec les hôtels et les compagnies d'aviations pour offrir des prix plus que compétitifs pour tous les participants. Notre désir est de continuer notre relation avec VOLVO : nous avons même réussi à avoir les sponsors naviguer eux-mêmes lors de la compétition en Fireball.

Pour un début d'année c'était plutôt bien !. De plus, le Conseil a approuvé le vote d'un certain nombre de propositions émergeant de différentes sources :

- La première étant celle proposant de plus gros tubes d'écoulement de l'eau entre l'intérieur du cockpit et du tableau arrière – une idée des américains où tout est plus grand par définition.
- Une autre, concernant la façon de mesurer les voiles en utilisant les instructions de l'ISAF.
- Une autre encore, proposant d'augmenter le poids minimum des correcteurs pour compenser pour le ballast inclus d'origine sur les bateaux actuels.
- Et également une plus grosse tolérance sur le poids des vêtements de navigation pour que nos amis des pays froids ne gèlent pas.

Le changement des termes de règles de courses est un vrai champ de mine mais notre Spécialiste Technique : Tom Egli, équipé de son gilet de protection antimines, vit toujours.

Les votes du NCA ont été plutôt positifs, et ces propositions ont été soumises à l'ISAF en juin dernier pour leur approbation. En novembre dernier, durant une réunion de l'ISAF un représentant du

groupe exécutif les a soumises, et tous les changements proposés ont été acceptés.

Le Conseil a également proposé d'améliorer le site web de Fireball International construit par Jeremy Smith CAN. Due à des problèmes techniques, Jeremy ne pouvait plus le maintenir à flot plus longtemps. Si seulement nous pouvions avoir toutes les documentations de chaque NCA disponibles via le web, se serait tellement plus simple pour tout le monde et cela faciliterait la communication!

Jeffrey Schulz (AUS) –qui envoyait les résultats de Thaïlande lors des Championnats du Monde- et Marcus Dunn (IRL), ont commencé la construction du nouveau site web.

Ils ont la certitude que le site est très sous utilisé dû à la complexité actuelle d'ajouter des documents en ligne, mais que le potentiel est là. L'intention principale est de le rendre son utilisation plus simple, et avec la participation de tout le monde, de devenir une source d'information principale, pour les notes officielles et l'information générale. Voici le lien (www.fireball-international.com)

Le vote pour le commodore de Fireball International a été suspendu, en raison de la proximité des championnats en Thaïlande. De plus, un des trois candidats au poste a retiré sa candidature. La nouvelle date a été fixée à la fin mai. Cette décision a généré des critiques, mais rien de sérieux.

La Slovaquie a été aidée – principalement par l'invasion de la Suisse- cette année pour développer leur propre NCA et les espoirs sont au plus haut pour y organiser un championnat d'Europe dans un futur proche. Au même moment, une mini NCA a été rétablie en Thaïlande. L'idée de créer une flotte de Fireball en Indonésie n'a pas encore suffisamment

mûri. Un travail considérable a été fait par notre représentant technique pour redessiner un plan d'aspect plus moderne. Les originaux sont tellement vieux qu'ils auraient pu être dessinés sur des parchemins. Quant à parler de plan, il n'y a pas eu de proposition pour changer celui de la coque, comme nous l'avions cru l'année dernière (à l'exception des tubes d'écoulement d'eau du cockpit). Cependant, la nouveauté viens de deux voileries proposent d'utiliser de nouveaux matériaux pour les voiles.

Les Championnats d'Europe à Skerries (Irlande) ont été l'opportunité pour certains qui avaient eu une mauvaise expérience lors d'un certain Championnat du Monde en 1995, de restaurer leur confiance en l'organisation de rencontres internationales en Irlande. C'était l'occasion pour certains de se détendre. Le NCA irlandais a recueilli 1300, US\$ 1100 pour l'organisation de la soirée irlandaise. Certains d'ailleurs s'en remettent toujours! Le bateau promotionnel entre le NCA français et Fireball International a également couru. Il est attribué en prêt, et sur une durée annuelle, à des membres d'un club de voile français, afin d'aider au développement d'une future flotte de Fireball dans ce club.

Pendant ce temps, un projet similaire a été mis en place par des collègues aux USA, où des Fireballs sont construits par des étudiants, avec comme but final de créer une flotte de Fireball locale. Pat Crump (USA) espère voir la présence de ces collègues aux Championnats du Monde 2002. Sa flotte a grossi de 16 à 50 bateaux en un an ! Le secrétaire de Fireball International ira leur rendre visite en mars, lors de son inspection des lieux pour la préparation de ces Championnats. Parallèlement, nous voudrions saisir cette opportunité afin de remercier vivement Henry Mc Cray (USA) qui les entraîne.

Quant aux Championnats 2001, les lieux ont déjà reçu la visite de notre secrétaire – encore une fois à ses frais- avec comme objectif d'augmenter la capacité du club de 90 à 125 bateaux, pour que plus de Fireball puissent y participer, faisant de ces Championnats un "Open". Vu la localisation de la compétition, (lac Bracciano) situé sur un ancien volcan éteint et si proche de Rome, nous espérons y avoir le maximum de bateaux présents. Les invitations, les détails de la régate, les listes d'hébergement, ont été mis en circulation depuis quelque temps maintenant, et sont également disponible sur notre site web. Nous vous recommandons de réserver votre inscription dès que possible.

Après plus d'un an de discussion acharnée avec l'ISAF, la règle sur le sponsoring (règle B), utilisée depuis des années, autorisant un emplacement limité pour le sponsoring, est maintenant abolie. FI est maintenant soumis à la règle C, qui pourrait éliminer la limitation des représentations publicitaires sur les bateaux. Lors de notre prochaine réunion, nous discuterons de ceci garder un contrôle acceptable sur cette règle. L'inconvénient possible étant l'implémentation par certain NCA d'une contribution supplémentaire pour des championnats importants organisés dans leur "eaux". Pas plus d'information disponible pour le moment sur ce sujet.

Le format des Championnats du Monde et d'Europe a également été changé par l'exécutif afin de promouvoir des manches plus courtes et un choix plus important de parcours de course. Il a été décidé de donner un jour de repos fixe aux navigateurs et à leurs leur familles pour des activités personnelles. Choix qui s'est avéré très populaire, et qui sera donc la base de futurs championnats. La procédure de jauge a également été simplifiée. Lors des remises des prix journalières, un équipage ne pourra être appelé qu'une

seule fois, donnant une chance aux autres participants de remporter quelque chose.

L'état des trophées pour les Championnats du Monde et d'Europe a été également revu. Malgré la faible probabilité pour la plupart d'entre nous à gagner ces trophées, ils font parti de l'histoire du Fireball, et doivent donc être entretenus et respectés. Hélas, à travers le temps, ils se sont dégradés et nous prévoyons un programme de restauration sous peu. Tous les détenteurs de ces trophées, signent une déclaration comme quoi ils en ont la responsabilité et qu'ils doivent les remettre à temps pour la compétition). Dans la mesure où ils seraient dans l'incapacité de respecter ces responsabilités, FI se verra dans l'obligation de récupérer ces trophées. Les assurances étant ce qu'elles sont, la responsabilité n'est assurée que dans les limites territoriales du pays inclus dans le contrat d'assurance.

Un projet afin de réunir les coureurs européens plus souvent est maintenant en place depuis 3 ans sous le nom de GRAND NATIONALS. Ce projet a bien débuté mais n'a pas réussi à générer une synergie internationale.

Louis SMYTH, Président de FIREBALL INTERNATIONAL et Fritz Widmer (SUI) s'efforcent d'y remédier en les incorporant à leurs championnats nationaux. Le but de la manœuvre est évidemment d'éviter d'avoir un entrelacement de régates internationales.

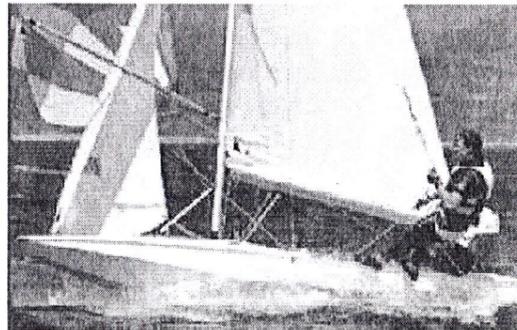
D'autre part, et puisqu'il n'y a pas de voix contre, nous avons acheté quelque billets de loterie dans l'espoir de devenir une flotte sans problèmes financiers. Notre tentative est restée sans succès pour le moment!

Une autre tâche du comité est d'envoyer, (dans la mesure où il est averti), un message de condoléances lors d'un

décès aux familles de Fireballistes. Nous avons également introduit la minute de silence en leur mémoire lors de nos réunions. Nous nous efforçons de célébrer leur mémoire au mieux, lorsque avons été mis au courant du décès.

C'est à peu près tout en ce qui concerne l'année 2000. Nous voici maintenant au début d'une nouvelle année avec plus ou moins le même travail à fournir, pour assurer un autre bon cru 2001. Mais après tout, c'est notre raison d'être: promouvoir la flotte de Fireball dans le monde entier tout en aidant (dans la mesure du possible) chaque membre de l'association. Et lorsque notre tâche est accomplie, nous allons naviguer !

Nous espérons que cet article décrivant notre travail vous éclairera mieux sur notre activité et notre raison d'être. La seule chose que nous ne pouvons faire, est d'apporter l'enthousiasme local, vital pour faire vivre une communauté. C'est le travail de personnes sur le terrain qui croient passionnément que c'est à propos de se faire plaisir à terre comme sur l'eau. En résumé, la contribution de chacun est l'essence même du succès d'une classe.



LE PANTHEON DU SPORT

A Choisy, pour la régates des pieds gelés, la journée avait été belle. Cinq manches avait été courues avec un vent, comme d'habitude aussi fripon que celui

célébré par Brassens, variant en intensité et en direction. Les quatorze fire présents en avaient bien profité sous un soleil brillant toute la journée.

L'ensemble des concurrents et amis présents, après de dures joutes sur l'eau, partageaient le repas de l'amitié. Victor avait une fois de plus réussi un excellent ragoût que chacun mangeait dans un joyeux désordre à la recherche de chaises et de couverts. Tous attendaient les résultats, enfin surtout les FOUASSIER et DAGUET/ BRETAGNE, car si les premiers avaient été réguliers en gagnant une manche et en se plaçant toujours dans les trois premiers dans les quatre autres manches, les seconds s'étaient distingués par plus d'inconstance mais par deux manches gagnées, les deux manches restantes revenant à ALLEAUME/LEBRUN et aux frères LAIGLE. Sarah, la coupe à la main, était prête à honorer les vainqueurs, enfin les résultats furent proclamés.

La quatorzième place revenait de droit à COQUEREL équipé de MAURICE qui ne peut participer faute d'équipier.

La treizième revient à l'équipage JEANBRUN/JEANBRUN sur le 12 584 qui illuminait, pour la première fois, de sa couleur jaune le plan d'eau. Cette première participation explique sans doute leurs difficultés à comprendre certaines subtilités des lieux notamment au vent arrière. Il est certain que, forts de cette première expérience, ils seront de redoutables adversaires l'année prochaine.

Victor TAVEIRA équipé de Mme MULET obtient une valeureuse douzième place et surtout comme tous les ans, la gratitude des concurrents pour le repas, la mise en place de l'organisation, le chocolat chaud. Comme les autres années, rien ne se serait fait sans l'efficacité de notre président de comité de course Pierre LEGUENNEC qui réussit à assurer avec

l'appui de jeunes renforts locaux, les départs et les classements. Enfin, au chocolat chaud, poste stratégique pour les pieds gelés, une nouvelle recrue Agnès qui réalisa un parcours sans faute.

La onzième place ne pouvait échapper à CULERON/LECESNE, autres bizuts de l'épreuve, maintenant basés à Limeil, sans aucun doute un futur vainqueur.

La famille RICHARD, Roger le père et Bastien le fils, lutta toute la journée contre ANDREYS/RIZET pour essayer de leurs arracher la neuvième place. Le combat fut épique, les attaques sous spi incessantes, les bateaux ne se quittèrent pas. La lutte a atteint son paroxysme dans un dessalage simultané juste devant le jury où les RICHARD malheureusement flambèrent leur mat.

Le classement de ANDREYS/RIZET neuvième s'il peut paraître conforme à la hiérarchie habituelle, est une déception après leur brillante prestation lors de la dernière régates de l'Etang du puys et leur national où, seule, une intervention d'un exocet paimblotin les empêcha de figurer dans la première moitié du classement. Enfin c'est ce que prétend le grand gourou bleu alias Jean RIZET.

La 8ème place de LEFEVRE/MULET est le résultat de beaucoup de travail et de progrès, cet équipage débutant il y a trois ans a quitté la dernière place qui était toujours la sienne. Un beau succès, malheureusement compromis par la mutation professionnelle de Patrick à Tours. Oyé, Oyé !! Hervé cherche équipier sur la région parisienne.

MARLOT/GOURDAUT sont-ils en passe de réussir dans leurs fascinants travaux de recherche. Vont-ils prouver à l'ensemble de la flotte que le secret de la vitesse fireballiste est dans une judicieuse

utilisation de la couleur orange fluo. Leur septième place est un encouragement à poursuivre une quête bien sympathique du plaisir de naviguer quelque soit l'âge de son matériel.

Etienne RECAMIER, vieux routier de la série, maître tacticien de Choisy a trouvé un équipier à la fois sympathique et efficace. S'il ne put se mêler à la bataille pour une victoire de manche, toujours bien placé, il trouva une juste récompense dans une sixième place prometteuse malgré un bateau à l'étanchéité à vérifier.

Autre débutant à Choisy, Marc SUIILLEROT enfin doté d'un bateau récemment acquis digne de son talent. Une seule question, qui pourra l'arrêter dans sa progression vers le haut du classement quand il saura se servir de sa pompe à spi ?. Un belle cinquième place.

Les frères Laigle, quatrième, pour leur première participation aux pieds gelés réussirent à gagner une manche mais échouèrent de peu pour le podium contre un équipage redoutable constitué pour l'occasion. Ludovic ALLEAUME, tenant du trophée s'étant associé à Yannick LEBRUN maintenant son voisin en Normandie. Une troisième place qui ternirait un palmarès brillant si ce n'était la qualité des deux premiers.

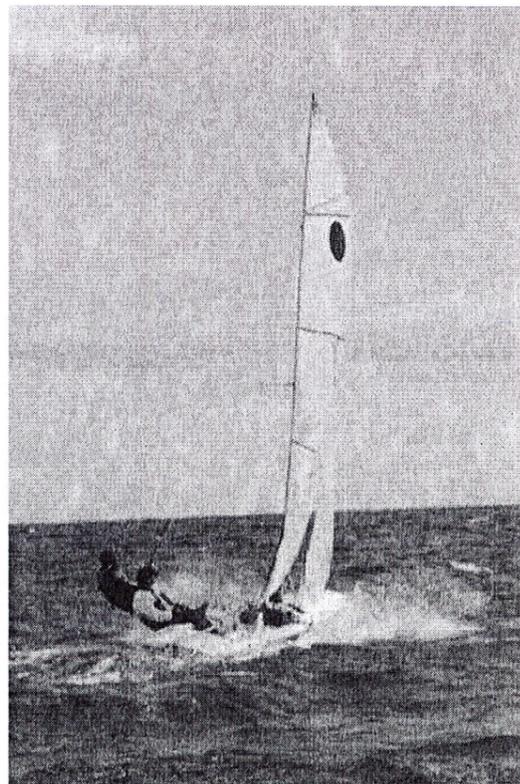
Car la lutte pour la première place fut pleine de suspens. Alain DAGUET, fidèle ami de la régates organisée par Victor, avait pris toutes les dispositions pour la gagner enfin. Il avait débauché comme équipier Patrick BRETAGNE, le seul dans la série doté d'un détecteur du sens du vent à base de fumée de cigarette. Alain, d'entrée prouva sa détermination en accrochant la bouée de départ de la première manche, entraînant un nouveau départ. Deux victoires saluèrent le brio de cet équipage. Ils devaient gagner. Malheureusement les FOUASSIER, bénéficiant d'une supportrice bruyante

sur l'eau, après leur victoire dans la première manche, étaient toujours placés dans les trois premiers. Avec 1,2,2,2,3, sept points, ils faisaient mieux qu'Alain et Patrick avec 3,1,6,1,3, huit points. Victime du nouveau décompte des points, Alain n'était que deuxième. Il entre ainsi, au Panthéon du sport avec les plus grands, Marlene OTTEY jamais championne Olympique, Raymond POULIDOR jamais vainqueur du tour de France, Ludovic ALLEAUME concurrents toujours malheureux des "trois P".

Encore merci à Victor pour avoir organisé cette belle journée, merci aux fidèles du rendez vous et à l'année prochaine pour assister à la victoire d'Alain.

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

M. Coquerel



Il était une fois...

REGATE A CHOISY

LE ROI

LE 26 NOVEMBRE

2000

*JEAN RIZET VA
ENFIN PARLER !!!*

Un des secrets les mieux gardé de la flotte internationale FIREBALL est la vigueur, la pugnacité pour se jouer des règles et l'agressivité que nous avons tous subies de JEAN RIZET. En exclusivité mondiale et pour donner un éclat particulier à l'édition 2000 des pieds gelés, Victor TAVEIRA a réussi l'exploit de convaincre Jean à enfin révéler son secret.

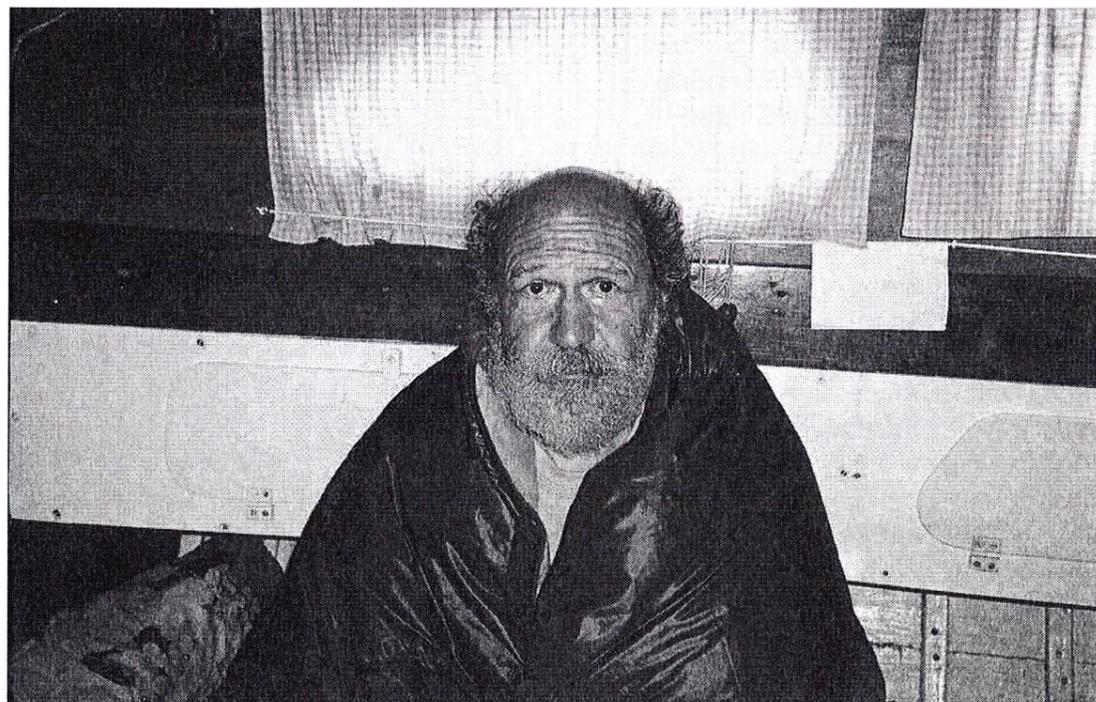
médite avant de présenter et de gagner sa scandaleuse réclamation pour yacht lésé.

Après la régates des pieds gelés grande conférence de Jean RIZET :

"MON SECRET : UNE
PARTICIPATION
REGULIERE AUX PIEDS
GELES"

Les places étant limitées, seuls les cinquante premiers de la régates auront accès à illustre parole. Seront également admises toutes personnes capables de changer un joint de culasse en moins de 6 heures (examineur agréé Victor TAVEIRA);

La nourriture et les boissons chaudes seront fournies par l'organisation. Pour plus de renseignements



National 2000 à FECAMP. Photo prise alors que le célèbre gourou Fireballiste

contacter Maurice COQUEREL au
01 43 45 59 69

DROIT DE REPONSE DE G.G.B

Je voudrais apporter ici une réponse à la publication d'une photo, accompagnée de commentaires, diffusée grâce à l'indiscrétion d'un reporter sans scrupule sur paraît-il le site Fireball et sur les invitations à participer à la grandiose régates des pieds gelés.

Le Grand Gourou Bleu médite.

Peuple de la voile ô ! combien légère, adoreurs de la Boule de Feu, prosternez-vous. Avec humilité recouvrez-vous la tête d'un foc neuf de préférence, et faites silence, le Grand Gourou Bleu se recueille : que rien ne trouble sa méditation sur la transcendance de la procédure divine du Yacht lésé.

Mais soudain, son œil se pose avec une colère mêlé de mélancolie sur un dissident, une brebis galeuse qui ose contester en prétendant que la demande de réparation était non fondée. HORREUR et EXCOMMUNICATION.

Ce traître que je ne nommerais pas, par simple grandeur d'âme, mais dont je dois néanmoins préciser (restons discret) que son prénom commence par M.A.U.R.I et son nom se termine par QUEREL.

Un sacré Coco d'ailleurs.

Ce trublion donc n'hésite pas à se ridiculiser en prétendant que cette demande était irrecevable alors qu'elle a été

Justement reçue tout à fait régulièrement par un jury national. Oserait-il contester la parfaite compétence et l'intégrité d'un tel jury nationale ?

Le scandale est là !

Mais attention, que ce coco se méfie des foudres du Grand Gourou Bleu. Déjà aux étangs du Puys, le Gourou Bleu sur son bateau rose avec son barreur qui pourtant n'était pas gris, disciples revenu dans le droit chemin et inspiré par les bonnes options, a terrassé ce provocateur inconscient 3 manches sur 4 (1). Terrorisé par cet avertissement ce dernier n'osa même pas se mesurer à lui lors des Pieds Gelés. Ainsi se mesure la puissance du G.G.B.

Peuple de la voile toujours aussi légère, relevez-vous; Le Gourou Bleu vous y autorise, il reprend sa méditation, laissez-le dormir.

Jean RIZET

(1)Lâchement, profitant de taper l'article de Jean, je tiens à préciser que dans la quatrième manche il y a pris une vraie raclée.
Signé M.A.U.R.I QUEREL

RUBRIQUE "Il se passe toujours quelque chose chez les FIREBALL

Chronique historique d'une fortune de mer.

Première partie.

Fécamp, national FIREBALL 2000, mercredi 26 juillet, départ pour la troisième manche. Encore dans le port de Fécamp, notre bateau, tribord amure, est abordé par un autre FIREBALL babord, assez violemment pour provoquer un enfoncement à l'avant de la coque. Une "boîte au lettre" très réussie d'au moins 30 cm sur 12 cm.

Retour à la cale, réparation de fortune aidés par un monsieur inconnu et que nous n'avons jamais revu mais que

nous remercions chaleureusement? Une plaque de plastique fixée par de l'adhésif réputé pour ses qualités de solidité, même à l'eau de mer.

Arrivée sur la ligne au moment du départ, Ouf !. Au milieu de la manche, l'adhésif à toute épreuve commence à se décoller. Juste avant la fin de la manche une vague arrache le tout. Caisson avant plein d'eau. Nables et vide-vites sont ouverts et retour vers le port le bateau gîté. C'est insuffisant ; caisson avant et cockpit sont pleins. Nous sommes incapables de manœuvrer l'avant du bateau étant à une trentaine de centimètres sous l'eau. Une Sécu vient nous aider (un grand merci !). Le bateau sancit et commence à couler. Heureusement il chavire du bon côté, trou vers le haut, et la voile fait flotteur. Le bateau se vide, barbotage, glou-glou, retour à la surface. Affalage des voiles, récupération du Spi qui se prend pour un chalut, parmi les vagues et les rochers. La sécu nous tracte vers une plage de galets située à 2 ou 3 kilomètres du port. On vient nous aider à démâter et à transporter le bateau jusqu'à la promenade du front de mer (merci encore et en particulier à Jean Martin). Cependant Yves va chercher la mise à l'eau. Retour au parking à bateau malgré le mauvais vouloir d'une poste de CRS qui ne voulait pas nous laisser passer (pas de merci pour eux).

Réparation ; à nous le mastic polyester, la résine et le tissu de verre. Un grand merci encore à tous ceux qui furent nombreux à nous aider pour cette réparation, en particulier à Lechalony club oblige. Un bon esprit d'entraide est encore vivant dans la série.

Deuxième partie

Yves et moi terminons la réparation juste à temps pour nous rendre à la soirée FIREBALL. Nous arrivons très crades et

les doigts encore collant de résine, ce qui eut pour effet de scotcher nos verres sur nos mains. Impossible de s'en défaire § Certains esprits mal intentionnés ont vu là un rapport de cause à effet quant à la quantité de vin bu à notre table.

Malgré notre aspect lamentable, nous avons eu l'honneur, Yves et moi, de dîner à la table de notre Président. En fin de repas, Eric, connaissant notre aventure nous conseille alors d'un air très compétent de poser une demande de Yacht lésé. Bonne idée, merci Eric.

Le lendemain nous posons la demande auprès du jury. Précisons pour l'éducation des foules. Il ne s'agit pas d'une réclamation contre un adversaire. La demande est faite sous cette forme : *à cause de l'abordage il nous a été impossible de courir trois manches. Au lieu d'être non classés, nous demandons d'être classés pour ces trois manches avec la moyenne générale des manches courues.* C'est une procédure tout à fait régulière et elle fut d'ailleurs acceptée par le Jury. Il est je crois, intéressant pour chacun d'entre nous de connaître cette procédure n'en déplaise à certains qui la critiquent mais laisse les dire !

Troisième partie. Les sourires.

Premier sourire. Quand je suis allé remercier Eric Robert de son bon conseil de la veille, il me répondit avec le sérieux que chacun lui reconnaît : "mais, moi, j'avais dit ça pour plaisanter !" Lui qui n'avait pas son verre de vin scotché à la main, est-il possible qu'il pourrait avoir bu davantage que nous ?

Deuxième sourire. Vous tous, mes frères en FIREBALL, pendant que vous tourniez bêtement autour de trois bouées, vous n'avez pas vécu ces émotions fortes, vous ne connaîtrez jamais l'exaltation sublime et très mouillée d'avoir arraché un bateau aux éléments déchaînés.

L'exaltation fut à son comble quand enfin sur les galets nous avons réalisé que les clefs de la voiture étaient toujours sagement dans le caisson du bateau !

Troisième sourire. Nous avons su que nos agresseurs involontaires et bien ennuyés ont été choisis pour bénéficier du bateau prêté par l'association pour cette année . Recette : il faut défoncer un bateau qui n'est pas le vôtre pour qu'on vous en prête, en remplacement du vôtre, Générosité et Grandeur de la série.

Mais nous nous réjouissons de ce choix et sans rancune, nous leur souhaitons bon vent.

Jean RIZET

Traité relatif à l'emploi d'un nouvel état navigationnel à bord d'un nouveau type de dériveur :

A Larmor-Plage tu te rendras
Locmaria tu chercheras
la bête sur le parking tu apercevras
le taud facilement tu ôteras
la couleur vive t'éblouira
le manuel de montage tu quémenderas
les bonnes voiles tu gréeras
trois heures tu galèreras
les boules tu auras.

Vive les v.e.n.t.s. vive les v.e.n.t.s.
d'hiver qui s'en vont sifflant
soufflant le Lynx c'est super.

A l'eau tu mettras
un caisson pour s'asseoir tu ne trouveras
pas
debout comme un gland tu navigueras
remonter au près tu essaieras
l'asymétrique tu établiras
l'accélération (brutale) tu attendras
au large, de l'eau tu traîneras

le génois fluo tu n'affaleras pas.

Vive les v.e.n.t.s. vive les v.e.n.t.s.
d'hiver qui s'en vont sifflant
soufflant le Lynx c'est super.

La qualité de l'accastillage tu apprécieras
la poulie dans la main te restera
la barre dure tu trouveras
le barber de spi te lâchera
quelques allers retours dans la baie tu feras
la marotte tu regretteras
encore plus les boules tu auras
Edouard pour son essai tu remercieras
à Vannes tu rentreras...

Vive les v.e.n.t.s. vive les v.e.n.t.s. d
hiver qui S'en vont sifflant Soufflant
le Lynx c'est super.

N.B. : v.e.n.t.s. = Viens Essayer les
Nouveaux TUPPERWARE Surtoilés.

Patrick JOUBERT



(Ndlr : on n'est pas assez lourds pour le Fir
mais bien trop pour cet engin pour
ados !)

DEBUT

Je ne sais pas ce qui lui a traversé l'esprit... Mais alors que nous déambulions peinard dans les allées du salon nautique, l'homme de ma vie m'a dit : et si on faisait du bateau... ? Et même qu'on pourrait faire des régates le dimanche... ! Qu'elle est pas bonne l'idée hummm ?

Vouais...

Le « plancton » de garde devant le Fireball en exposition avait l'air sympa et nous a baratiné un truc genre « vous verrez, c'est facile, c'est fait que pour vous »...

Le rendez-vous fut pris pour connaître quelques fêlés du Fireball parisien, un dimanche glacial de février sur le plan d'eau de St Quentin.

C'est vrai qui avaient l'air de bien rigoler et que les canots étaient superbes ! Petites annonces, coups de téléphone aux spécialistes de l'occasion et finalement achat du 14450.

Après 3 jours d'essais infructueux dans le jardin (... !) pour affecter une fonction à chaque palan, première régata à Poses le 11 Mars 2001.

Je devrais plutôt dire « sous » un plan d'eau ! Car ce 11 mars fut grandiose : nous chavirâmes 7 fois..... ! mais oui, c'est possible !

Penser : foc, écoute de foc, bôme, empannage, spi, écoute de spi, bras, non pas comme ça !, décrocher le tangon, rentrer le spi, parer à virer ?.... au secours !!! Et ce drapeau là, c'est le départ ? Pour une néophyte comme moi, ce fut un grand vent qui s'abattait... dans mes oreilles !! Quant à savoir ce que je devais faire avec mon pied gauche... Mais mon barreur lui trouvait ça marrant !

Un bon vent la dessus (car il n'y a pas eu que de la pluie... !) et hop ! au jus ! Facile ! Et pas qu'un peu : mat planté dans la vase, le rêve ! Heureusement l'équipe de surveillance a été super, efficace et d'une grande

gentillesse...vous pensez, 7 fois !! La coupe était pleine et le bateau aussi ! Mais pas découragée ! (depuis, j'ai comme livre de chevet « le code des régates »...histoire de connaître les couleurs des drapeaux du bateau comité !)

Alors je profite de cette petite page pour remercier tous ceux qui nous aident dans l'apprentissage de cette usine à gaz avec patience, sourire et toujours une grande simplicité.

A bientôt !

Véronique et Fred – 14450 – dit Geronimo !



Notre secrétaire sort ses archives!

Juin 2001

Les Présidents:

1964: R.FUZIOL

1965 à 1967 : R.BOIZEL

1968 à 1971 : G.BROTHIER

1972 à 1975 : P. BRIANDET

1976 à 1981 : J.P. SOTTEAU

1982 à 1989 : P.GAULT

1990 à 1992 : F.CORDELLE

Depuis 1993 : E.ROBERT

Les Secrétaires:

1964: G.BROTHIER

1965 à 1970 : P.BRIANDET

1971: R.LECRIT

Depuis 1972: J. et I. MARTIN

Les trésoriers:

1964 à 1965: J.FRITSCH

1966 à 1970: R. LECRIT
1971: J.P.RIGAULT
1972 à 1975: C.LAPEYRE
Depuis 1976 : R. MARTY

Les secrétaires sportifs:

1964 à 1965 : P.BRIANDET
1966 à 1970 : D.DUDIN
1971 à 1974 : B.LHOPITEAU
1975 à 1982 : J.P. RIGAULT
1983 à 1990 : V. JUNCA
1992 à 1998 : E. KOCH
Depuis 1999 : L.ALLEAUME



OPERATION PERDU DE VUE

**Que sont devenus les anciens
adhérents de notre association ?**

**Où sont les centaines de Fireball
qui ont été construits en France ?**

A votre carnet d'adresses !

Chers amis,

Si vous connaissez un(e) Fireballiste qui n'adhère pas à notre association, aider nous à le retrouver, faites nous parvenir ses coordonnées. Nous lui offrirons gratuitement un bulletin IFF, avec l'espoir de le revoir revenir dans notre association et participer à nos stages ou régates.

Adresser ses coordonnées et son numéro de voile à :

Eric ROBERT

10 rue de Bazoches, 78490 Le Tremblay
sur Mauldre

Fax: 01 34 87 84 97

e-mail: eric.robert14@wanadoo.fr

NOUVELLES D'AQUITAINE

La saison en Aquitaine a débuté début février par une SL à Biscarrosse. Le temps y était magnifique mais froid, le vent au rendez-vous après s'être fait attendre. Comme lors de toutes ces compétitions, seulement 2 fireball ont participé (2 à 3 bateaux participent régulièrement). Cependant, notre présence au niveau de la Ligue est appréciée et reconnue; notre participation au SL permet aussi de véhiculer l'image d'une série dynamique et sympathique.

De nombreux entraînements sont organisés, soit à Cazaux, soit au Pyla. Deux entraîneurs dynamiques et motivés nous encadrent pour notre plus grand bien. De plus, les deux sites présentent des caractéristiques bien différentes, l'un sur un lac d'intérieur, l'autre sur le Bassin avec houle, courant ... et dauphins.

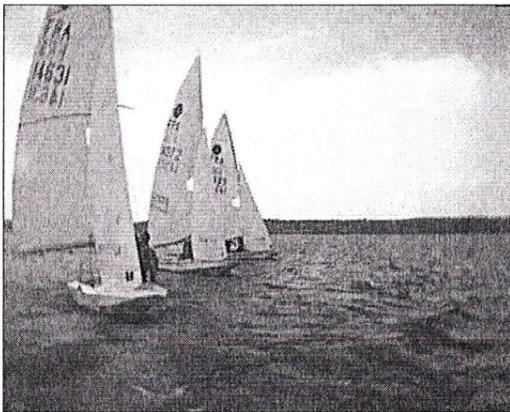
En résumé, chaque week-end est consacré à notre passion, soit en SL, soit en entraînement.

Nous avons aussi eu la chance de recevoir la SIL de Pâques.

Nous avons aussi organisé 2 stages, le premier du 5 au 8 mai à Cazaux, le second les 24 et 25 mai au Pyla.

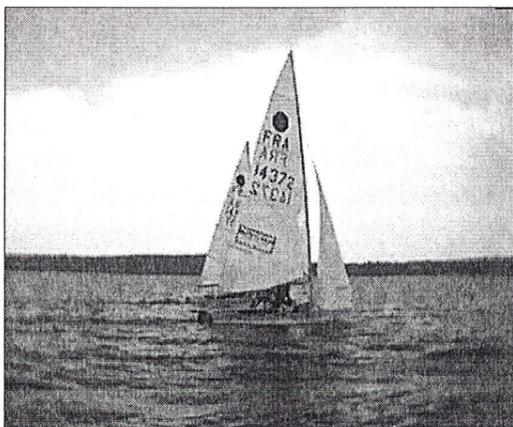
Premier stage – 5/8 mai – Cazaux

8 bateaux ont participé à ce stage dont plusieurs de la Ligue Midi Pyrénées.



Les conditions de vent ont été très différentes d'un jour à l'autre permettant de travailler les manœuvres dans tous types de vent.

Les premiers jours, le vent était relativement important ce qui nous a permis d'enchaîner les empannages ainsi que des speed tests intéressants.



Les derniers jours, beaucoup plus calme ont permis de travailler les virements bascule, les départs ainsi que changer d'équipage ou de bateaux. De nombreuses petites manches ont été enchaînées au cours de ces 4 jours.

Bien évidemment, chaque soir un dîner regroupant l'ensemble des équipages a permis de maintenir une atmosphère très sympathique.

Second stage – 24/25 mai – Pyla

7 bateaux ont participé à ce stage dont 3 470. Les conditions de vent étaient faibles et le courant très important. Ce stage a permis de perfectionner les réglages petit temps et de sensibiliser les équipages au courant.

Il a précédé la SL des 26 et 27 mai.

Résultats de la sélective D5 fireball et 470 du 26 et 27 mai 2001 :

- 1/ 14396 Boutarel Frédéric/ Pruvot Damien
CV Cazaux Lac
- 2/ 10921 DelarcheBertrand/ Thicope
CV Pyla
- 3/ 2581 Hamart Marie Amélie/Lasserre
Fabien CV Pyla
- 4/ 13035 Lemonnier Jean Michel/
Marguerat Pierre CV Cazaux Lac
- 5/ 581 Leluan / Leluan
CV Pyla
- 6/ 12980 Bousquet Jean-François/
Villeneuve Henri US Riveraine

L'ensemble des équipages remercie le club du Pyla pour ses prestations tant à terre que sur l'eau.

Nous remercions également Christophe Favrie et Philippe Batonneau pour leurs conseils et leur patience au cours du stage Fireball et 470 qui a précédé les 24 et 25 mai 2001.

Les quatre jours se sont déroulés avec des vents de force 1 à 2 et un fort

courant qui n'a simplifié la tâche de personne.

Les choix tactiques au cours de la régates n'ont pas été simples et les bords près de la plage pour éviter le courant n'ont pas toujours été payants, croyez-en mon expérience !!

Régate Nationale Fireball

Semaine Internationale de La Rochelle

Samedi 2 juin

Arrivée de l'expédition à 10h00 sur le parking de la SRR et confirmation des inscriptions.

Au dernier moment nous apprenons que notre "coach" n'a plus de zodiac dû à l'incompréhension d'une secrétaire. Par un heureux hasard, Daniel Lasalmonie n'utilise pas le sien ce jour et nous le prête, un grand merci à lui.

Fin prêts, nous partons sur l'eau un petit 5 à 6 NW. L'équipage Boutarel / Pruvot (FRA14396) reste très à l'aise dans ce genre de condition. A noter aussi le bon classement de XXX / Mauron (FRA 14749).

Après un peu de casse et de fatigue, 12 bateaux (sur 21 inscrits) terminent la troisième manche.

Arrivés à 20h00 au port, nous nous invitons chez les Toulousains pour le gîte et le couvert, venus avec trois fantastiques cuisinières.

Dimanche 3 juin

Départ de la première manche à 10h30 précises (le comité ne plaisante pas) : nous partons à 7 bateaux seulement, avec un vent très oscillant de secteur Est, force 1 à 2.

Dans cette manche l'équipage Boutarel / Pruvot passe la bouée au vent en

tête mais n'a pas les nerfs assez solides pour passer la ligne d'arrivée de la même façon.

La troisième manche du jour est marquée par la victoire de l'équipage Lemonnier / Marguerat, disqualifié pour un OCS (rappel individuel).

A noter tout de même les excellents résultats des 3 équipages de notre club, toujours au contact des bateaux de tête. Après quelques bières, nous retournons dans notre fantastique auberge toulousaine.

Lundi 4 juin

Départ de la première manche à 10h00 précises, cette fois, tous les bateaux sont présents !

Cette manche est marquée par l'absence de vent (force 1, secteur Est) et un fort courant. Superbe intuition tactique de l'équipage Boutarel / Pruvot qui, sur le vent arrière, reprend une quinzaine de places.

Au classement final, les bateaux du CVCL se retrouvent aux 9, 11 et 12^e positions.

Cette Semaine Internationale est remportée par l'équipage suisse XXX / YYY très à l'aise les deux derniers jours.

L'équipage aquitain Juin / Bastin aurait dû l'emporter puisqu'il a gagné 4 manches sur 8.

Un grand merci à notre "coach" Philippe Batonneau pour ses conseils et ses informations sur les vents et les courants, également au club qui a mis à notre disposition le "coach" pendant 3 jours et un zodiac le premier jour ainsi qu'à nos amis toulousains pour leur exceptionnelle réception.

INTERLIGUE LA BAULE 28/04

AU 01/05

Une très belle édition de La Baule pour 2001 sur 4 jours avec 10 manches au programme. 20 bateaux, c'est plus que les cinquos, mais on pouvait espérer mieux. Eh, les fireballistes, réveillez vous !

Médium le samedi et le lundi, baston le dimanche et le mardi (pas de manches courues pour cause de rafales à 35 noeuds et vu l'hécatombe du dimanche), y'en a eu pour tous les goûts des gros, pas grand chose pour les autres. Nanette et Ricou Lange-Berteaux qui ont dominé la régates en vitesse ont été accablés par la déveine : départ tardif incompatible avec un concert d'Eric lors de la seconde manche, dessalage alors qu'ils étaient en tête de la 3ème manche, mât flambé au retour de la 4ème les obligeant à finir avec un mât d'emprunt, changement de parcours disqualifiant toute la flotte alors qu'ils étaient largement en tête de la 5ème manche. Ce dernier incident, qui ne suffit pas à m'empêcher de penser que ce club et ce comité de course sont parmi les tous meilleurs en France, a d'ailleurs modifié le classement en rendant réhibitoire tout autre abandon.

Les équipages et le matériel ont souffert dans la brise du dimanche avec les hauts fonds de la baie de La Baule (cinq mâts flambés dont 4 en 505).

Robert - Morvan ont remporté les deux manches de brise le dimanche et Alleaume -Perdon les deux dernières manches empochant ainsi le classement général.

E. PERDON

- 1 13947 ALLEAUME L. PERDON E.** 5 2 3 4
DNF 1 1
2 14311 OLIVIER P. CERCLERON S. 7 1 6 3
DNF 3 2
3 14677 ROBERT E. MORVAN M. 10 10 1 1
DNF 5 6
4 14692 DAGUET A. PERDON P. 4 3 2 7 DNF
9 12

- 5 14372 MOUCHES F. NOUEL J.F.** 3 5 4 9
DNF 6 10
6 14631 JUIN F. MARGUERAT P. 2 4 DNF 6
DNF 2 4
**7 14728 LANGE BERTEAUX A. LANGE
BERTEAUX E.** 1 DNC 5 2 DNF 4 8 41
8 14035 BOTREL A. BOITARD 11 12 8 10 DNF
10 9
9 14583 SOTTEAU A. SOTTEAU F. 9 14 14 8
DNF 12 7
10 14699 BIHOREAU P. ORY J.C. 8 7 10 5
DNF 14 DNC
11 12882 COLLIN L. RONDINEAU F. 6 6 DNC
DNC DNF 8 5
12 14367 JUNCA V. JUNCA R. DNC DNC 7 11
DNF 7 3
13 14396 BOUTAREL F. PRUVOT D. 14 9 11
16 DNF 11 11
14 14433 ANSELMO P. ANSELMO J. 13 11 9
13 DNF 17 14
15 14703 GOGUEY G. SEPTIER M. 12 8 13
DNF 15 15
16 14347 SUILLEROT M. JEANBRUN O. 17
13 12 12 DNF 16 16
17 14400 DELIGNY L. LORY D. DNC DNC 15 14
DNF 13 13
18 1062 MAURON D. MARCHAND A. 16 15
16 15 DNF 19 17
19 14334 CULERON S. BOUCHARD C. 15
DNC DNC DNC DNF 18 18
20 14450 TRUCHET F. LE GUEN V. 18 DNC
DNC DNC DNF DNC DNC

CV La Flèche

Atlantique, Touraine, Anjou et val de Sarthe sont venus en découde sur un plan d'eau qui plaît, le vent toujours au rendez vous, de l'eau sous les bouchains, au-dessus de nos têtes rien hum... quelques nuages.

Finalement, 16 bateaux disputeront cinq manches, OLIVIER fera des départs canons avec rappel coup de trompe, avec le beauf il feront 3: Didier /jo1 à toutes les manches: Philippe/Nicolas 2 seront dans leur tableau, la flotte sera toujours très homogène avec de belles bagarres sous spi. Les spectateurs nombreux suivirent les manches avec facilité, une série, un départ. Les bateaux : ljet, 5 470, 1 ponant, 9 fireball.

LE CLASSEMENT :

- 1 Langeberteaux/Thoby 4 Pts fireball

- 2 bihoreau/krizec 8 fireball
- 3 olivier/cercleron 14 fireball
- 4 gire/minet 17 jet
- 5 ory d/jco 17 fireball
- 6 lépinay jc/francine 20 fireball
- 7 totterau/cartereau 26 470
- 8 goguey/septier 27 fireball
- 9 roudevitch/roudevitch 36 fireball
(nouveaux)
- 10 mayet/cadorel 40 fireball
- 11 lecomte/croisard 44 470
- 12 lucé d/françoise 46 470 (fir en 2002)
- 13 romano/romano 51 470
- 14 guérin/beaubatie 53 ponant
- 15 tannou/romano 58 470
- 16 pete/rondineau 58 fireball (nouveau)

- SUILLEROT JULIEN
- 9 DELIGNY LAURENT
- LORY DAVID
- 10 RECAMIER Etienne
- PLAUT Mickaël
- 11 CULERON SYLVAIN
- BOURGEOIS ROMAIN
- 12 GODIN Georges
- GODIN Anthony

CONTRIBUTION au N°100

Comité de course: P GANDAR
jury : j. GAUTHIER
DATE : 25 mars01

Sélective Doubles **Lac des deux amants**

11/03/2001 au 11/03/2001

Classements édités le mardi 13 mars 2001
à 15.48 h.

Groupe AUTRES DOUBLES après 5
manches (5 retenues) (12 Inscrits)

- 4m.5Club / Pays
- 1 ALLEAUME LUDOVIC
PERDON ETIENNE
- 2 ROBERT ERIC
MORVAN Mathieu
- 3 FOUASSIER Bruno
FOUASSIER Dominique
- 4 LEBRUN YANNICK
PERDON PIERRE
- 5 LAIGLE YANN
LAIGLE RONAN
- 6 COQUEREL MAURICE
FRILOUX Cyril
- 7 TRUCHET FREDERIC
LE GUEN VERONIQUE
- 8 SUILLEROT MARC

Revenant de l'International D5 au DER où nous (François et Olivier JEANBRUN) avons tenté plutôt mal que bien (20^{ème} sur 27) de représenter la classe, il me revient la discussion qu'Olivier a eue avec le seul équipage allemand en FIREBALL. C'étaient un père et son fils qui venaient du Ponant (20 bateaux au DER) et qui avaient été séduits par le FIRE au national D5 des SETTONS en 96, remporté il est vrai à l'époque par TREGUIER-WAUBANT. Les autres FIRES présents n'avaient pas été ridicules, les conditions de vent nous étant beaucoup plus favorables qu'au DER où la pétrole était au rendez-vous de toutes les manches et où les premiers PONANTS étaient vraiment des experts en « rocking » (A ce propos, le jury a-t-il vocation à mettre des cartons jaunes puis rouges pour ces comportements illicites ?). Ceci pour dire que je pense que même si parfois il est vraiment frustrant de régater dans de telles conditions il peut-être quand même être intéressant de montrer nos bateaux qui, il faut bien le dire sont les plus beaux !

Parallèlement, cela me rappelle un article (que je viens de rechercher en vain) d'Etienne PERDON qui disait avoir tilté (à l'époque où il était encore tout petit, c'est vous dire s'il y a longtemps !) sur mon FIRE au cours d'une régates inter série (encore une) à l'Etang du Puits où le

FIREBALL était alors banni. Il faut d'ailleurs que je rétablisse une vérité historique, je n'ai jamais eu de bateau plastique bleu et je naviguais alors sur un GUINDE jaune construis en KIT en 1971 (la coque bleue était celle de mon ami Jean-Louis DORIOL).

Quant à moi, c'est en 1965 que j'ai vu mon premier FIRE sur un quai à DIVES sur MER et ça a été le coup de foudre : dès que j'ai pu, en 1967 j'ai acquis mon premier bateau acheté à EGUZON dont la flotte de FIRES comptait 21 bateaux en 1969.(Bulletin n° 9)

Ce bulletin était le premier que j'ai eu en ma possession : les préoccupations des équipiers et les tarifs pratiqués à l'époque feront sourire les jeunots et rendront nostalgiques les plus vieux ! (ndlr : voir en fin de bulletin)

F.JEANBRUN

Notre trésorier, ce héros.

Quand j'ai remarqué que notre bulletin portait le numéro 99, je me suis dit "impetto" "pour sûr le n°100 sera un numéro exceptionnel". Prudent et sage, j'ai gardé cette remarque pour moi. Il a fallu que ce maladroit de Jean MARTIN fasse cette remarque à notre bien aimé Président, par retour du courrier il s'est trouvé chargé d'écrire une histoire de l'association. Par amitié, par fraternité ou tout simplement pour ne pas être dans la peine tout seul, il n'a rien trouvé de mieux que de m'entraîner avec lui dans le gouffre, ainsi agissent ceux qui se noient.

J'ai donc héroïquement sorti d'un coin du grenier les précieuses caisses dans lesquelles dorment les archives de la trésorerie. J'avais oublié qu'il y en avait tant.

On écrivait beaucoup dans les années 60-70, il est vrai qu'à l'époque, pour avoir le téléphone, c'était la croix et

la bannière (6 mois d'attente et 1200F de frais fin 1974).

Ces lettres étaient souvent peu aimables, sinon pourquoi écrire au trésorier, les réponses étaient du même acabit, de toutes les façons tout se réglait aux bouées, les tangons n'étaient pas attachés et cela permettait des explications « viriles mais correctes » comme on dit au rugby. Maintenant, bien sûr, tout est attaché et il ne se passe plus grand chose. A l'époque, nos adhérents étaient des robustes intellectuels forts en gueule et très pointilleux sur les questions d'honneur (surtout quand ils avaient tort).

Après ce paragraphe qui fait très ancien de 14-18, je continue. Je ne suis que le sixième trésorier de l'association. Tout a commencé par le dépôt des statuts le 19 octobre 1963 et leur parution au journal officiel fin novembre 1963. Une lettre de notre premier trésorier Robert FUZIOL (1963-1967). La cotisation était de 25F, 35F en 1969, 40F en 1970, 60F en 1975, 65F en 1977, 70F en 1978, 100F en 1980, 150F en 1982, 160F en 1984, 200F en 1988, 250F en 1996, 270F en 1999 et 46 EUR en 2002.

La trésorerie a été confrontée au problème de la diminution brutale du nombre d'adhérents, la grande folie pour le dériveur était passée. La planche à voile a précipité le phénomène et nous sommes passés de plus de 400 à une centaine en très peu de temps. Le record a été de 418 cotisants en 1970 et 1974, 402 en 1969.

Les immatriculations étaient très nombreuses, 108 en 1966, 94 en 1967, 168 en 1968 et 106 en 1969. Cela représentait un très gros travail pour le trésorier, je me permets ici de leur rendre hommage, car il y avait un contrôle des changes. Je bénis encore le Président qui appela notre association International Fireball France (je ne le dénoncerai pas). Ce simple nom qui fleurait bon la multinationale fit entrer en transe notre banque B.. qui a certainement cru à un trafic de vins. J'ai

été convoqué plusieurs fois (fin 1975, début 1976) et je ne suis pas sur d'avoir réussi à les convaincre. Enfin, vu la modicité des transferts, ils se sont calmés.

Je tiens à re-rendre hommage, avec courage et abnégation nous avons géré l'association, la radinerie inoxydable ne leur facilitant pas la tâche. Je n'ai jamais réussi à leur faire comprendre que la somme ridicule de 270F était un minimum...

Depuis 1985, nos cotisations ont donné en moyenne 23000F par an (ce ne sont pas des francs constants).

Les trésoriers ont été J.FRICH de 1963 à 1966, LECRIT de 1966 à 1970, RIGAULT en 1971, LAPEYRE de 1972 au 1er septembre 1975 date à laquelle il m'a transmis (que le choléra le dévore) le flambeau pour un an « le temps de déménager ».

J'ai fait mon premier championnat en 1971 à CARNAC, à l'époque presque tous les bateaux étaient de construction amateur, celui qui n'arrivait pas sur le parking avec une caisse à outils d'au moins 25 kg et un assortiment complet de bouts de bois passait pour un jean foutre. J'ai même un clam-cleat en bois. Un maladroit venant d'un lac avait négligé les amers, il a

donc laissé, grâce à son safran fixe l'arrière de son fire sur une digue. Le lendemain, tout était réparé et le bateau rejaugé (on ne rigolait pas à l'époque). Il y avait deux séries de 70 bateaux sévèrement classées et sélectionnées. Il y avait même des candidats refoulés.

Depuis ce championnat 30 ans sont passés et c'est ça le plus grave.

Robert MARTY

Trésorier International Fireball France

(L'article ayant été remis sans titre, le secrétaire qui a tapé l'article s'est permis d'en rajouter un)

ndlr : de retour de croisière dans mon coin ce mois de juillet, je dois vous annoncer que j'ai rencontré par hasard un joli Fireball jaune à Port Manech (sud Finistère); la halte étant agréable, j'en profite donc pour papoter avec le propriétaire qui reste fier d'écraser les 470 lors des régates estivales du lieu: ce monsieur n'est autre que J. Frich, premier trésorier de notre association !

Les grandes dates de l'association INTERNATIONAL FIREBALL FRANCE

| | |
|------------------|--|
| 12 Novembre 1963 | Fondation de l'association |
| 22 Novembre 1963 | Publication au Journal officiel |
| 1964 | La construction d'un FIREBALL plastique est envisagée (CHIPPENDALE) |
| 1964 | Premier Championnat à NEUVIC d'USSEL organisé par G.BROTHIER avec Anglais et Belges. |
| 1965 | On lance l'idée d'un trapèze et d'un spinnaker |
| 1965 | Projet d'une commission technique pour guider les constructeurs amateurs Mise en place de championnats de ligues. |
| 1967 | Association entre les chantiers GUINDE et KENHOEC |
| 1969 | Le FIREBALL est reconnu « Série nationale », le certificat de jauge est exigé |
| 1971 | Le FIREBALL est reconnu « Série internationale IYRU » Obligation de former un corps de jaugeurs |
| 1971 | Chantier BARAT agréé |

| | |
|----------------|---|
| 1972 | Changement de dénomination « INTERNATIONAL FIREBALL FRANCE » |
| 1973 | Refonte complète des plans |
| 9 octobre 1974 | Changement d'adresse de l'association, elle quitte LOUVECIENNES pour SAINT LUNAIRE (Journal officiel du 24/9/74) |
| Juillet 2001 | Publication du 100ème bulletin FIREBALL |

REGATER EN FIREBALL AVEC 10.000 Frs AU DEPART

Résultats de la Sélective nationale de CAZAUX (14/15/16 - 04 - 2001)

1er Alleaume -Perdon
2eme Langeberteaux - Langeberteaux
3ème Juin - Bastin

Vent médium durant les 3 journées

La manche de petit temps a été gagnée par le jeune équipage du bateau de l'association FRA 14703 avec une confortable avance.

Nous avons manqué une très belle manche de brise pour cause d'un comité un peu frileux.

J'avais pour ma part organisé une soirée autour de la gastronomie Girondine au Club House du Pyla sur Mer auquel les Fireballistes sont venus nombreux. Nous avons eu le droit à une belle bagarre pour la seconde place du général, avec les LANGEBERTEAUX, jusqu'aux derniers mètres de la dernière manche.

A très bientôt,
Franck JUIN

Régater, au sein d'une série ouverte et accueillante, sans noyer mes économies ?

L'occasion s'est présentée pour moi à 10.000 Frs, 20 ans d'âge, « **TROTT 1980** », pontage acajou, immobilisé en plein air mais bien à l'abri depuis de nombreuses années (remorque de route et mise à l'eau comprises).

Le fire est doté d'un jeu de voile ALVERBANKS de 1990 fort bien coupé à mon goût et surtout peu utilisé.

Seule ombre au tableau la vulgarité de son nom « **firephall** » qui ne figure heureusement que sur le certificat de jauge... donné par son ancien propriétaire Christian Lamic qui a par ailleurs laissé un souvenir impérissable dans la série.

Voici donc les étapes que j'ai suivies :

1. Prise en main :



L'aspect est correct, la carène est propre mais les vernis sont à refaire.

A l'issue d'une première navigation, je constate que le bateau est sain (pas d'eau dans les caissons) et qu'il semble avoir gardé une bonne raideur. Je mesure la tension des haubans avant et après la navigation, afin de vérifier objectivement cette sensation. Je prends plein de note de modifications d'accastillage car plus grand chose ne fonctionne correctement et, je consulte les bons conseils des champions prodigués sur le site www.fireball-france.org.

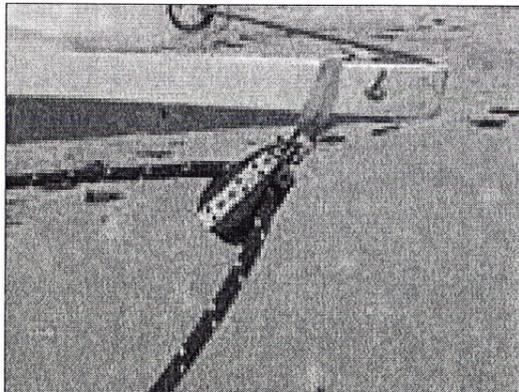
Très désireux de régater je décide de ne pas attendre d'avoir un bateau impeccable mais au contraire de conjuguer navigation (régate, ballade) et mise au point-rénovation progressivement. L'idée est de tirer parti des navigations pour concevoir les améliorations et anticiper la casse...

2. Sécurité de la navigation :

M'étant fait un peu peur à la première navigation avec quelques disfonctionnements... je suis décidé à tout faire pour assurer une navigation sereine et sans souci.

Je commence par une lubrification générale de toutes les pièces d'accastillage d'abord au dégrippant puis au téflon. Des amorces de rupture sur l'ensemble aiguillot fémelot, m'oblige à poser un nouvel ensemble sérieusement boulonné sur le tableau.

Sur la lancée je démonte et rattrape le jeu dans la tête de safran et la dérive en



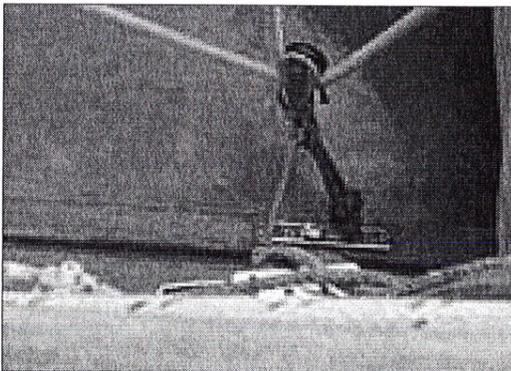
collant à la néoprène des cales d'épaisseur en téflon (bande au mètre vendue pour les lèvres de puits de dérive).

Je vérifie l'état des haubans et change les drisses défectueuses. Le tangon automatique n'a plus grand chose d'automatique je réaccastille donc la bôme, son circuit de bordure et de tangon. Ces opérations avant rupture se déroulent sans problème, les nouveaux bouts sont cousus aux anciens pour leur mise en place.

Améliorations :

Mes gentils équipiers (recrutés sur Internet) ne comprennent rien au trapèze automatique, je le remplace par deux cuillers en inox (l'argent se déforme) de récupération avec palans munis de clams. Pour ne pas dépareiller en régate, je couture sur l'écoute de G.V. une pantoire arrière en spectra avalée par la poulie arrière de la bôme, permettant un centrage parfait.

Après quelques sorties les vieilles poulies Grateau sont remplacées par des vieilles poulies Harken de récupération... La poulie de bout de bome est fixé par l'intermédiaire d'une sangle et je me décide à mettre en place un classique taquet Harken (neuf) avec superbe poulie winch (presque neuve) soulageant mes



petits bras.

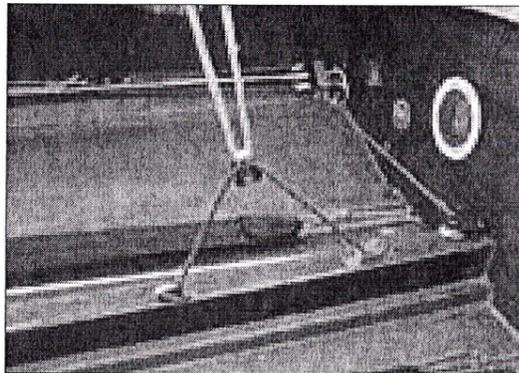
Un aberrant système de tire sur le pont (inadapté à la coupe du foc) ne semble donner qu'un rendement minimum au foc. Je récupère les ensembles poulies-

rails et les fixent sur le fond. Le point de tire devient alors réglable en hauteur et en latéral rattrapé par un sandow.

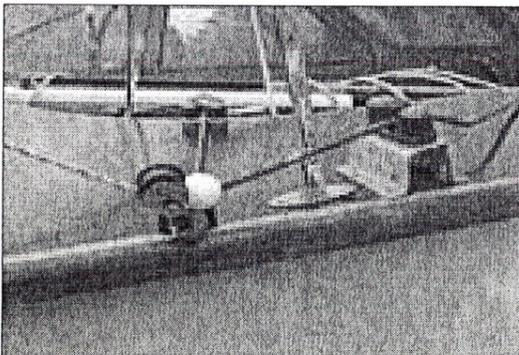
L'écartement de 250 mm de l'axe du bateau peut être ainsi respecté. La poulie volante devient réglable en hauteur et permet de placer l'écoute en continuité de l'angle de tire ; tracé sur le foc suivant les indications du voilier. (je rêve du système rigide mais n'est pas fait le pas pour l'instant...)

Je polisse la carène et panse au mastic quelques blessures superficielles. Dans la foulée je suiffe les trappes et vérifie les joints.

Les circuits de renvoi de cuni, de bordure, et d'étarquage de foc sont entièrement ré accastillés le long du puits de dérive selon le dispositif classique : Clam, mini poulie sur pontet boulonnés. Je rajoute un palan le long du puits pour l'étarquage et peut obtenir ainsi la tension de 30-33 sur mes valeureux haubans.



Les concurrents aimables (surtout sur le parking) ont leur spi en l'air alors

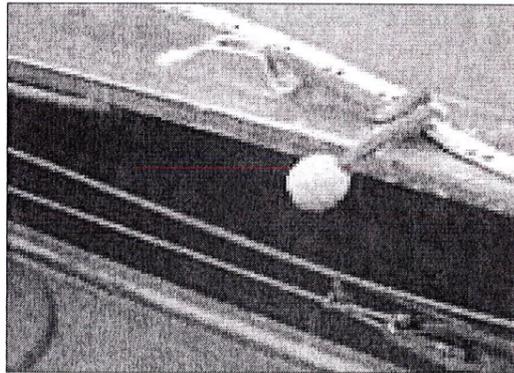


que j'ai à peine touché à ma drisse lovée délicatement au fond de mon bateau (la drisse est reprise directement en sortie de mat sur un taquet qui siffle depuis 20 ans).

Le spi monte mal et descend encore plus mal... J'installe une pompe à spi dont je pompe les dimensions et le principe sur d'autres bateaux.

La drisse longe le puits, arrive sur un gros taquet coinçant, une poulie montée sur pontet, une poignée constituée d'une poulie munie d'une sangle, le siflet anti-retour bleu anodisé (très important) et enfin une dernière poulie fixée au caisson arrière.

Reste à installer le rattrape mou... Un palan dont la drisse forme 3 brins et l'élastique de rappel 3 brins aussi fait l'affaire. Une triple poulie sur le caisson latéral, une simple sur la cloison avant et une poulie à ringot sur laquelle est frappée la drisse sont installées.



Ca marche toujours pas, je remplace alors les deux poulies de mat en alu rongé par deux super réas à bille (Noël 2000) et là ! bonheur tout fonctionne avec le spi qui sort tout seul même au prés... Un réglage soigné de l'élastique me permet enfin de parvenir à un résultat satisfaisant.

Le système de barber avec boule est adopté. Bras de spi affiné, boules sur la couture de liaison... ça marche.

3. Réglages

Je lis plein de choses (site, bulletins) et j'écoute les conseils.

J'adopte le système de point d'amure de G.V. avec un simple bout autour du mat à la place de la goupille sur la bôme (ça fait tendance et évite certains plis disgracieux).

Une mini manille avec mini poulie et élastique de rappel pour l'étai (étai toujours tendu, ce qui permet de visualiser le dévers du foc) avec cul nu de foc en prime.



Trop compliqué et explosif pour mon budget (3 enfants, fonctionnaire, pas de treizième mois ni de tickets restaurant), je renonce à la cale de mat dont tout les champions parlent et me contente de l'actuelle béquille (simple vis) non réglable en navigation.

Je fais donc avec ou plutôt sans. Je grée sans cale, je règle la quête et la tension puis je place la cale en position neutre. « Petit temps » je visse un peu, « médium » je touche à rien et « brise » je dévisse en regardant ce que cela donne voile bordée...sur le parking.

Le mat ballotte en latéral, je taille deux cales d'étambrai en CP que je place après avoir grée bien sûr.

Les barres de flèches sont mises aux côtes données par le voilier.

Le décamètre me permet de repérer, au marqueur, trois positions sur mes lattes de haubans, correspondant à trois dimensions de quête recherchées (6910,6860,6810).

Se pose alors la question existentielle de la position du pied de mat.

Je veux adopter naïvement les mesures données dans les articles de réglages (mat avancé au maximum) mais renonce devant le nombre de modifications d'accastillage à envisager.

Bien m'en prends puisque j'apprends quelques temps plus tard que cela se justifie en toute logique sur les nouvelles formes de coques très porteuses sur l'avant mais pas sur mon millésime 1980 bien sûr.

Et la suite...

Vernis mono composant (faut de la souplesse pour un pontage de 20 ans d'âge) entre deux navigations dans un garage de Port Navalo.

Rénovation de la coque à Limeil-Brevannes par Victor TAVEIRA, empereur du mastic polyester et de la peinture de coque, carrossier émérite (faut savoir sous-traiter quand on a pas les compétences).

Achat d'un jeu de voile complet PINNEL (G.V., Foc, Spi) peu utilisé à un ancien fireballiste passé au STAR (changement de support comme on dit maintenant).

Baptême du bateau « TIMSAH » (crocodile en arabe), ça change de « FIREPHALL »

Origine de l'accastillage utilisé

Salon Milles sabords du Crouesty
Magasins privés des fireballistes souvent très bien achalandés
Paris-Voile, Boatique-diffusion

Bilan financier

10.000 Frs à l'achat
3.000 Frs d'accastillage au fur et à mesure
2.000 Frs de vernis et peinture
5.000 Frs de voiles.

L'étalement des dépenses au cours de la rénovation m'a permis d'y faire face.

Remerciements



A Jean Borsenberger pour m'avoir appris à évaluer la surpuissance en m'interpellant rageusement d'un « sors tes fesses » alors que je me croyais au rappel maxi.

A Maurice Coquerel pour m'avoir motivé par un « mais t'as tout oublié » au cours d'un engagement jugé tardif alors qu'il y avait un certain temps qu'il ne m'avait pas vu sur une cagette (y a pas que le fireball, le J24, le J80 c'est super aussi...)

A mon camarade de régiment Roger Richard (grenadier voltigeur, 35^{ème} RIMECA, classe 75-10, comité de soldat 5013) qui



m'a supporté comme barreur sur son bateau avant que je me décide à tenter de faire flotter mes économies.

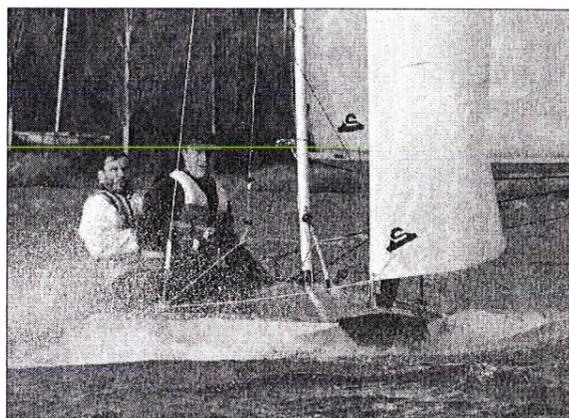
A Philippe Bihoreau pour sa franchise lors d'une déclaration fracassante après m'avoir équipé à St Quentin (entraînements d'hiver) « j'ai rencontré sur

ton bateau autant de problèmes d'accastillage qu'en 10 ans de régates » (Je venais d'acheter le bateau) suivie bien sûr de plein de conseils éclairés...

A Ludovic Alleaume qui avec simplicité et gentillesse m'a aidé à régler puis à déterminer les améliorations les plus urgentes à entreprendre et enfin m'a vendu 200 Frs son meilleur spi (je suppose) pour me permettre de me classer honorablement au championnat de Fécamp.

A ceux dont j'ai abimé les bateaux et le mien dans des actions un peu trop chaudes pour moi (Gault-Langeberteaux, Alleaume-Perdon, Panisset-Lebrun)

Aux frères Laigle qui en défonçant sur un départ l'avant de mon bateau alors



que c'était ma première sortie après peinture de la coque m'ont appris l'humilité : Une rénovation n'est jamais terminée.

Notes de stage

Je ne vous ferai pas le récit de l'habituel stage de l'Ascension qui était organisé par la Société des Régates de Brest cette année, j'en laisse lâchement le soin à ceux dont la verve épistolaire humoristique est reconnue et usée par tant d'envolées endiablées.

Toutefois l'encadrement de choc promulgué par Jean-François Cuzon, double champion du monde 99 de 470 et Fireball et Thomas Bacchini m'incite à

retranscrire ici mes notes "brutes de fonderie", complétées à l'aide de celles de Laurent Deligny.

Enfin merci à toi Jean-François pour ta phrase qui aura été pour moi la révélation du week-end : "**ce n'est parce que c'est agréable que c'est performant.**", j'y penserai à chaque fois que j'en ch... avant de relever de la dérive.

Toutes les indications ci-dessous sont sous-entendues à partir d'un réglage moyen correct, donné par exemple dans un tableau de réglages. Les indications de hauteur de barber ou autres n'ont de sens que par rapport à leur valeur moyenne.

1-Réglages

1.1-près

mat

Les réglages de quête sont connus de tous les coureurs (cf. Ultra Veet en Fireball de Jean-Charles Scale). Mais sur l'eau le premier jour la majorité des équipages avait une quête correspondant à un vent plus fort qu'en réalité.

La profondeur des barres de flèches se mesure entre la ralingue du mat et une règle (ou la latte forcée) posée contre l'arrière des haubans (cf. Ultra Veet...).

Le cintre du mat se mesure en tendant la drisse de GV sur la marque de jauge au vit de mulot. L'écart entre le milieu du mat et la drisse donne le cintre (2 cm en moyenne).

Toutes ces mesures se font sous tension, béquille libre.

Le but est d'ajuster le volume de la GV sur l'eau en affinant le réglage des barres de flèches : ouvrir les barres de flèches tend la chute sur toute la hauteur, avance le creux et tend l'étai.

Pour obtenir un cintre régulier entre la partie haute et la partie basse du mat il faut jouer sur la position du pied de mat : le reculer cintre le bas du mat.

La béquille donne de l'appui sur la chute, on peut en enlever lorsque le bateau bloque

pour affiner les voiles et augmenter le couloir foc-GV.

En cas d'instabilité latérale du bateau le premier point à regarder est la tension des chutes, il faut donc agir sur le hale-bas et la béquille.

Le pennon de la latte forcée donne lui aussi une bonne indication de la tension de la chute sur sa partie haute.

Grand Voile

La GV doit être hissée jusqu'en haut, sinon une poche se forme en bas de la voile. Pour les drisses en textile il est nécessaire de rehisser après quelques minutes de navigation.

Le point d'amure de la voile doit être attaché (serré) autour du mat, ce qui est préférable à l'utilisation de la goupille de la bôme.

Le cunningham avance le creux mais aussi stabilise le creux. Si la voile n'a pas assez de cunningham (plis importants) le creux va avoir tendance à avancer et reculer, ce qui est néfaste à la vitesse.

foc

Le foc est très différent de celui des 470. Le barber peut être levé dans les longues risées assez fortes. Le réglage latéral est donné pour la force moyenne du vent dans les tableaux de réglages. En revanche l'écoute est ajustée à chaque risée : on choque 1,5cm à l'entrée dans la risée pour lancer le bateau puis on reborde. Le vrillage du foc peut être contrôlé par les pennons : les 3 pennons au vent doivent déventer en même temps.

Lorsque le clapot est plus important que la force du vent il faut donner au foc un excès de volume.

dérive

Dans le petit temps elle doit être très basse, au maximum vers l'avant afin d'augmenter l'appui du bateau. La conserver ainsi jusqu'à ce que le bateau "démarré", c'est à dire plein trapèze. A ce moment on peut la remettre verticale, et la conserver jusqu'à ce que l'on soit à sa quête max. On commence donc par basculer le grément vers l'arrière d'abord, puis ensuite la dérive..

divers

Attention aux équipiers trop bas qui induisent de la gîte. Dans le petit médium un coup de rein peut rattraper un coup de gîte. Le regard de l'équipier doit être tourné à 45° vers l'avant afin de voir les risées arriver.

1.2-largue

GV

Bordure choquée dans le petit temps. Plus de hale-bas qu'au vent-arrière, mais avec le même repère sur la chute.

La béquille est bloquée par le précintrage pour compenser la poussée du tangon et aplatir la GV dans la brise.

Un peu de cunningham permet de stabiliser le creux de la GV (cf. près).

spi

Le tangon est plus bas qu'au vent arrière afin d'ouvrir la chute du spi (trop bas on peut avoir du mal à monter au large).

Il est presque dans l'étai, mais surtout sans le toucher.

dérive

Il faut trouver le bon compromis entre une dérive assez relevée pour bien démarrer dans les risées et assez baissée pour relancer en lofant dans les molles sans dérapier.

1.3-vent-arrière

GV

Relâcher la bordure de 2 cm (sauf dans la brise).

Bien détendre le hale-bas, en garder juste assez pour que la bôme ne remonte pas trop. La chute constitue un bon repère, elle doit "bouger", mais pas trop.

spi

La hauteur du tangon est réglée pour que les deux points d'écoute soient à la même hauteur. Si le spi est instable on peut le baisser, un bon repère est fourni par la chute au vent du spi.

On recherche la puissance en donnant au spi une forme de bulle. Il ne faut donc pas trop tendre le bras et l'écoute.

dérive

La plus relevée possible avec deux limites : la stabilité et la trajectoire du bateau. Si les conditions imposent de lofer et abattre souvent il faut conserver suffisamment de dérive pour que le bateau ne dérape pas trop en lofant.

Dans la brise l'équipage fait des zigzags importants, il faut donc conserver assez de dérive.

2-conduite

2.1-près

L'équipier regarde au vent, à 45° pour voir les risées arriver et anticiper les mouvements du bateau. Il est important de ne pas entrer dans un cycle de gîte contre-gîte. On peut travailler la stabilité latérale du bateau par l'équipier en naviguant les yeux fermés et le bateau contre-gîté.

Pour changer temporairement de VMG :

Pour faire plus de cap il faut : border le foc, remettre du hale-bas et une grande concentration de l'équipier sur l'assiette. Le barreur lance moins le bateau à la barre

Pour faire plus de vitesse il faut : choquer le foc de 1 cm, choquer du hale-bas **SI** le bateau se couche en abattant. Le barreur se concentre sur la régulation à l'écoute.

En manche sur chaque risée les actions prioritaires sont : i) les écoutes de foc et GV. ii) le hale-bas.

On sait que l'on est en surpuissance lorsque à chaque abattée le bateau se couche au lieu d'accélérer. Il faut alors prendre de la quête.

2.2-largue

Attention à ne pas rester dans le cône de dévent d'un autre bateau, lofer jusqu'à son axe.

L'équipier doit rester assez haut pour que le barreur puisse abattre sans contre-gîte.

L'équipier reste avancé tant le bateau ne "plante" pas.

2.3-vent-arrière

L'équipier est avancé au maximum, la cuisse contre le hauban, tant que le bateau ne plante pas. les cuisses sont perpendiculaires à l'axe du bateau pour rentrer et sortir rapidement, le buste est tourné vers l'avant. Si la trajectoire du bateau n'est pas rectiligne l'équipier doit s'accrocher au trapèze. Le barreur est avancé (à cheval sur le banc).

La trajectoire donnée au bateau est primordiale. Elle varie selon que l'on rattrape les vagues ou non :

• **les vagues nous rattrapent** (moins de 12 nœuds de vent)

Lors de la montée de la vague il faut lofer un peu mais pas trop. Abattre au sommet de la vague.

Lors de la descente de la vague il faut abattre assez franchement après l'accélération. Attention à relofer avant la décélération dans le creux.

• **On rattrape les vagues** (plus de 12 nœuds de vent).

Les angles deviennent très importants et l'assiette demande un gros travail.

Lors de la montée de la vague il faut bien lofer pour prendre de la puissance et monter.

Lors de la descente de la vague (plus longue) il faut abattre pour gagner sous le vent.

Ceci nécessite un gros travail d'assiette de tout l'équipage, en latéral et en longitudinal. Le bateau doit être à plat durant les phases en lignes droites (montée et descente), contre-gîter pour abattre sur la crête et gîter pour lofer dans le creux. Notez que Benoit Petit préfère ne pas lofer si le bateau est contre-gîté à ce moment là.

Le pumping, de grande amplitude, est effectué à chaque transition (au moins), mais il est à noter que les 470 se sont pas réglementés au-delà d'une certaine force de vent. Le pumping sur la GV fait lofer le bateau et s'accompagne d'un mouvement du bassin du barreur.

L'équipier tient le bras de spi en arbalète lorsqu'il est assez avancé. Dans la brise il faut tenir le bras derrière la cadène. Pour

pomper il faut tirer autant sur le bras et l'écoute, donc le mouvement n'est pas le même selon la position de l'équipier.

Ludovic Collin

TOUS LES RESULTATS **(qui ont été transmis à Maurice...)**

Le 16 et 17 septembre

Interligue D 5

22 bateaux classés

quatre manches courues

| Barreur | Equipier |
|---------------------|---------------------|
| 1 CADRE Alain | KERBUGUET Jocelyn |
| LANGEBERTAUX | |
| 2 Anne | LANGEBERTAUX Eric |
| 3 COLIN Ludovic | LAUTRIDOU Yves |
| 4 OLIVIER Patrice | CALDERON Serge |
| 5 JUNCA Vincent | JUNCA Dominique |
| 6 ALLEAUME Ludovic | PERDON Etienne |
| 7 JUIN Franck | ORY Jean Claude |
| 8 DAGUET Alain | BRUN Philippe |
| 9 BIHOREAU Philippe | KRIZECK Nicolas |
| 10 PERDON Pierre | BASTIN MATHIEU |
| 11 FOUASSIER Bruno | FOUASSIER Dominique |
| 12 DELIGNY Laurent | LORY David |
| 13 THOMAS Régine | BOTREL Alain |
| 14 GOGUEY Gaël | GOGUEY Yann |
| 15 CULERON Sylvain | BLOUCHARD |
| 16 RECAMIER Etienne | GICHARD Bastien |
| 17 ANSELMO Pascal | ANSELMO Julien |
| 18 COQUEREL Maurice | FRILOUX Cyril |
| 19 FARSY Guillaume | |
| 20 POULINET Eddy | RONDINEAU Fabrice |
| 21 CHEVREL Olivier | |
| 22 ARABI Sébastien | |

REGATE D5 DE L'ETANG DU PUIITS

le 8 octobre 2000

régate de ligue

20 bateaux classés

quatre manches

courues

17 fireball

| bateau | barreur | équipier | 6 RECAMMIER Etienne | PLAUT Mickael |
|-------------|----------------------|---------------------|---------------------|-----------------|
| 1 | PUISSANT Jean Guy | PUISSANT Line | 7 MARLOT Jacques | GOURDAUT Didier |
| 2 fireball | LANGE BERTAUX Didier | GAULT Philippe | 8 LEFEVRE Herve | MULET Patrick |
| 3 fireball | JUIN Franck | PERDON Pierre | 9 ANDREYS Yves | RIZET Jean |
| 4 fireball | ALLEAUME Ludovic | PERDON Etienne | 10 RICHARD Roger | RICHARD Bastien |
| 5 fireball | DAGUET Alain | BRUN Philippe | 11 TAVEIRA Victor | Mme MULET |
| 6 fireball | BIHOREAU Philippe | KRIZEK Nicolas | 12 JEANBRUN Olivier | JEANBRUN |
| 7 fireball | RAMEZY Patrice | BEQUIGNON Bruno | 13 COQUEREL Maurice | FRILOUX Cyril |
| 8 | AUBERT Pierre | AUBERT Jean Claude | | |
| 9 fireball | LAIGLE Yann | LAIGLE Ronan | | |
| 10 fireball | AUDREYS Yves | RIZET Jean | | |
| 11 fireball | FOUASSIER Bruno | FOUASSIER Dominique | | |
| 12 fireball | RECAMMIER Etienne | PLAUT Mickael | | |
| 13 fireball | COQUEREL Maurice | FRILOUX Cyril | | |
| 14 fireball | RICHARD Roger | RICHARD Yvain | | |
| 15 fireball | LEFEVRE Herve | MULET Patrick | | |
| 16 fireball | CULERON Sylvain | BOUIGE Aurélie | | |
| 17 fireball | PICHARD Michel | BLANCHARD Pierre | | |
| 18 fireball | GODIN Georges | GODIN Anthony | | |
| 19 | DEBRAY Michel | LAGRAS Gregory | | |
| 20 fireball | FOUSSIER Nicolas | AMARSY Thomas | | |

REGATE Lac des deux Amants

le 25 mars 2001

ligue Fireball

12 bateaux classés

cinq manches courues

| bateau | barreur | équipier | 1 ALLEAUME Ludovic | PERDON Etienne |
|--------|-------------------|---------------------|----------------------|---------------------|
| 2 | ROBERT Eric | MORVAN Mathieu | 2 ROBERT Eric | MORVAN Mathieu |
| 3 | FOUASSIER Bruno | FOUASSIER Dominique | 3 FOUASSIER Bruno | FOUASSIER Dominique |
| 4 | LEBRUN Yannick | PERDON Pierre | 4 LEBRUN Yannick | PERDON Pierre |
| 5 | LAIGLE Yann | LAIGLE Ronan | 5 LAIGLE Yann | LAIGLE Ronan |
| 6 | COQUEREL Maurice | FRILOUX Cyril | 6 COQUEREL Maurice | FRILOUX Cyril |
| 7 | TRUCHET Frédéric | LE GUEN Véronique | 7 TRUCHET Frédéric | LE GUEN Véronique |
| 8 | SUILLEROT Marc | SUILLEROT Julien | 8 SUILLEROT Marc | SUILLEROT Julien |
| 9 | DELIGNY Laurent | LORY David | 9 DELIGNY Laurent | LORY David |
| 10 | RECAMMIER Etienne | PLAUT Mickael | 10 RECAMMIER Etienne | PLAUT Mickael |
| 11 | CULERON Sylvain | BOURGEOIS Romain | 11 CULERON Sylvain | BOURGEOIS Romain |
| 12 | GODIN Georges | GODIN Anthony | 12 GODIN Georges | GODIN Anthony |

REGATE SAINT QUENTIN

le 25 mars 2001

ligue D5

14 bateaux classés 13 fireball

cinq manches courues

| bateau | barreur | équipier | 1 ALLEAUME Ludovic | PERDON Etienne |
|--------|-------------------|------------------|---------------------|------------------|
| 2 | LEBRUN Yannick | PERDON Pierre | 2 LEBRUN Yannick | PERDON Pierre |
| 3 | LAIGLE Yann | LAIGLE Ronan | 3 LAIGLE Yann | LAIGLE Ronan |
| 4 | BESSONS | DENIS | 4 BESSONS | DENIS |
| 5 | COQUEREL Maurice | FRILOUX Cyril | 5 COQUEREL Maurice | FRILOUX Cyril |
| 6 | RECAMMIER Etienne | RICHARD Roger | 6 RECAMMIER Etienne | RICHARD Roger |
| 7 | ROBERT Eric | LEFEVRE Herve | 7 ROBERT Eric | LEFEVRE Herve |
| 8 | GRUIEU Cyril | JEANBRUN Olivier | 8 GRUIEU Cyril | JEANBRUN Olivier |
| 9 | HANCOCK Mary | HANCOCK Tim | 9 HANCOCK Mary | HANCOCK Tim |
| 10 | ANDREYS Yves | RIZET Jean | 10 ANDREYS Yves | RIZET Jean |
| 11 | LE CHALONY | LECHALONY | 11 LE CHALONY | LECHALONY |

régate de ligue du 18 octobre 2001

classement fireball

3 bateaux classés

| bateau | barreur | équipier | 1 FOUASSIER Bruno | FOUASSIER Dominique |
|--------|------------------|------------------|--------------------|---------------------|
| 2 | DAGUET Alain | BRETAGNE Patrick | 2 DAGUET Alain | BRETAGNE Patrick |
| 3 | ALLEAUME Ludovic | LEBRU Yannick | 3 ALLEAUME Ludovic | LEBRU Yannick |
| 4 | LAIGLE Yann | LAIGLE Ronan | 4 LAIGLE Yann | LAIGLE Ronan |
| 5 | SUILLEROT Marc | SUILLEROT Julien | 5 SUILLEROT Marc | SUILLEROT Julien |

REGATE Lac de CHOISY

LE 26 NOVEMBRE

ligue Fireball

13 bateaux classés

cinq manches courues

| bateau | barreur | équipier | 1 FOUASSIER Bruno | FOUASSIER Dominique |
|--------|------------------|------------------|--------------------|---------------------|
| 2 | DAGUET Alain | BRETAGNE Patrick | 2 DAGUET Alain | BRETAGNE Patrick |
| 3 | ALLEAUME Ludovic | LEBRU Yannick | 3 ALLEAUME Ludovic | LEBRU Yannick |
| 4 | LAIGLE Yann | LAIGLE Ronan | 4 LAIGLE Yann | LAIGLE Ronan |
| 5 | SUILLEROT Marc | SUILLEROT Julien | 5 SUILLEROT Marc | SUILLEROT Julien |

| | | | |
|---------------------|-------------------|------------------|------------------|
| 12 GODIN Georges | GODIN Anthony | 12 GRIEU | JEANBRUN Olivier |
| 13 TRUCHET Frédéric | LE GUEN Véronique | 13 GODIN Georges | GODIN Anthony |
| 14 THOUVENIN | THOUVENIN | | |

REGATE La FLECHE COUPE JEAN NUYTENS

le 25 mars 2001
Inter ligue D5
16 bateaux classés 9 fireball
cinq manches courues

REGATE De BREHEC

LE 1er avril
ligue D5
10 bateaux classés
7 FIREBALL
4 MANCHES COURRUES

| barreur | équipier | | barreur | équipier | |
|-----------------------|---------------------|----------|--------------------|---------------------|-----------|
| LANGE BERTEAUX | | | LANGE BERTEAUX | | fireball |
| 1 Didier | THOBY Joseph | Fireball | 1 X Anne | LANGE BERTEAUX Marc | fireball |
| 2 BIHOREAU Philippe | KRIZEK Nicolas | Fireball | 2 COLLIN Ludovic | LAUTRIDOU Yves | fireball |
| 3 OLIVIER Patrice | CERCLERON Serge | Fireball | CHEMINEAU | | |
| 4 GIRE Jacques | MINET Jean | jet | 3 Henri | | contender |
| 5 ORY David | ORY Jean Claude | Fireball | KERBIGUET | | |
| 6 LEPINAY Jean Claude | LEPINAY Françoise | Fireball | 4 Jocelyn | MORVAN Mathieu | fireball |
| 7 TOTTEREAU Jacques | CARTEREAU Daniel | 470 | 5 BOTREL Alain | BOITARD | fireball |
| 8 GOGUEY Gael | SEPTIER Michael | Fireball | 6 REYNAUD Thierry | REYNAUD Sophie | fireball |
| 9 ROUDEVITCH Olivier | ROUDEVITCH | Fireball | 7 ANSELMO Pascal | LE GUERN François | fireball |
| 10 MAYET Gregoire | CADOREL Yves | Fireball | MACHETEL | | |
| 11 LECONTE Philippe | CROISSARD Didier | 470 | 8 Clement | DE SAGAZAN Olivier | jjet |
| 12 LUCET Denis | LUCET Françoise | 470 | LE FAUCHEUR | | |
| 13 ROMANO Yvonne | ROMANO René | 470 | 9 Vincent | VERDIERE Philippe | 505 |
| 14 GUERIN Claude | BEAUBATIE Dominique | ponant | 10 FARCY Guillaume | FARCY Loic | fireball |
| 15 TANNOU Maël | ROMANO Sébastien | 470 | | | |
| 16 PETE Denis | RONDINEAU Fabrice | Fireball | | | |

REGATE Lac des deux Amants

le 31 mars et le 1 AVRIL
Inter ligue Fire ball
13 bateaux classés
cinq manches courues

REGATE CAZAUX

le 16 au 16 avril 2001
Inter ligue Fire ball
13 bateaux classés
sept manches courues

| barreur | équipier | | barreur | équipier | |
|---------------------|---------------------|--|---------------------|--------------------|--|
| 1 DAGUET Alain | BRUN Philippe | | 1 ALLEAUME Ludovic | PERDON Etienne | |
| 2 ALLEAUME Ludovic | PERDON Etienne | | 2 LANGE BERTEAUX | LANGE BERTEAUX | |
| 3 FOUASSIER Bruno | FOUASSIER Dominique | | 3 JUIN Franck | BASTIN Mathieu | |
| 4 BIHOREAU Philippe | KRIZEK Nicolas | | 4 ROBERT Eric | MORVAN Mathieu | |
| 5 OLIVIER Patrice | ROBERT Eric | | 5 GOGUEY Gaël | SEPTIER Michael | |
| 6 LEBRUN Yannick | PERDON Pierre | | 6 OLIVIER Patrice | CLERCLERON Serge | |
| 7 LAIGLE Yann | LAIGLE Ronan | | 7 HAMART | MARGUERAT Philippe | |
| 8 GOGUEY Michael | GOGUEY Yann | | 8 JUNCA | JUNCA Dominique | |
| 9 COQUEREL Maurice | FRILOUX Cyril | | 9 BOUTAREL | PRAVOT | |
| 10 CULERON Sylvain | BOUCHARD | | 10 COQUEREL Maurice | FRILOUX Cyril | |
| 11 TRUCHET Frédéric | LE GUEN Véronique | | 11 MAURON Daniel | MARCHAND Alain | |
| | | | 12 TIGOULET Michel | JACQUIN Michel | |
| | | | 13 TRUCHOT | ALADENISE Pomme | |

REGATE LA BAULE

le1 mai 2001
Inter ligue Fireball
20 bateaux classés
sept manches courues

| barreur | équipier |
|-----------------------|---------------------|
| 1 ALLEAUME Ludovic | PERDON Etienne |
| 2 OLIVIER patrice | CERCLERON Serge |
| 3 ROBERT Eric | MORVAN Mathieu |
| 4 DAGUET Alain | PERDON Pierre |
| 5 MOUCHES Frédéric | NOUEL Jean François |
| 6 JUIN Franck | MARGUERAT Pierre |
| 7 LANGUEBERTAUX Anne | LANGUERBERAUX Eric |
| 8 BOTREL Alain | BOITARD Pierre yves |
| 9 SOTTEAU Alain | SOTTEAU Frédéric |
| 10 BIHOREAU Philippe | ORY Jean Claude |
| 11 COLLIN Ludovic | RONDINEAU Fabrice |
| 12 JUNCA Vincent | JUNCA Dominique |
| 13 BOUTAREL Dominique | PRUVOT Damien |
| 14 ANSELMO Pascal | ANSELMO Julien |
| 15 GOGUEY Gaël | SEPTIER Mickael |
| 16 SUILLEROT Marc | JEANBRUN Olivier |
| 17 DELIGNY Laurent | LORY David |
| 18 MAURON Daniel | MARCHAND Alain |
| 19 CULERON Sylvain | BOUCHARD Clément |
| 20 TRUCHET Frédéric | LE GUEN Véronique |

REGATE THARON club de la Cormorane

le 6 mai 2001
ligue Fireball
5 bateaux classés
trois manches courues

| barreur | équipier |
|---------------------|-------------------|
| 1 OLIVIER patrice | CERCLERON Serge |
| 2 JUIN Franck | BASTIN Mathieu |
| 3 AVIGNON Alexandre | JOUBERT Patrick |
| 4 GOGUEY Gaël | GOGUEY Yann |
| 5 PIETE Denis | RONDINAUX Fabrice |

REGATE D ORLEANS

le 20 mai 2001
ligue
6 bateaux classés
cinq manches courues

| barreur | équipier |
|--------------------|----------------|
| 1 ALLEAUME Ludovic | PERDON Etienne |
| 2 LAIGLE Yann | LAIGLE Ronan |
| 3 RECAMIER | PLAUT Michael |
| 4 RICHARD Roger | RICHARD Yvain |
| 5 HANCOCK Marie | HANCOCK Tim |
| 6 MARCHAND Alain | FRONTE Aicha |

REGATE DE LA ROCHELLE

DU 2 AU 4 JUIN 2001
SN 10
21 bateaux classés
huit manches courues

| barreur | équipier |
|-----------------------------|---------------------|
| 1 LIECHTI Kuit | WILDI Thomas |
| 2 QUENTRIC Anne Katell | GAULT Philippe |
| 3 ROBERT Eric | MORVAN Mathieu |
| 4 JUIN Franck | BASTIN Mathieu |
| 5 MOUCHES Frédéric | NOUEL Jean François |
| 6 DAGUET Alain | BRUN Philippe |
| 7 THOBY Joseph | KOCH Edouard |
| 8 ANSELMO Pascal | ROBILLARD Philippe |
| 9 BOUTAREL Frédéric | PRUVOT Pascal |
| 10 JUNCA Vincent | JUNCA Dominique |
| 11 LE MONNIER Jean Philippe | MARGUERAT Pierre |
| 12 MAURON Daniel | BEAUCHART Fabien |
| 13 BIHOREAU Philippe | LEBERRE Pascal |
| 14 ORY David | ORY Jean Claude |
| 15 TIGOULET Michel | JACQUIN Michel |
| 16 GOGUEY Gaël | SEPTIER Michel |
| 17 TRUCHET Frédéric | LEGUEN Véronique |
| 18 GATINEAU Jean Michel | VILLENEUVE Henry |
| 19 BOUSQUET Jean François | TABOUILLOT Jean Luc |
| 20 NOGUES Cedric | TRUCHOT Gilles |
| 21 POSTIC Romuald | JEANBRUN Olivier |

LE MIXTE

le 20 mai 2001
Interligue
7 bateaux classés
cinq manches courues

| barreur | équipier |
|----------------|--------------|
| 1 THOBY Joseph | THOBY Astrid |

| | |
|-----------------------|----------------------|
| 2 FOUASSIER Bruno | FOUASSIER Dominique |
| 3 LEPINAY Jean Claude | LEPINAY Francine |
| 4 SUILLEROT Marc | SUILLEROT Anne Marie |
| 5 COQUEREL Maurice | DEGOUGE Agnès |
| 6 LUCET Denis | LUCET Françoise |
| 7 FOURRIER Jean Marc | FOURRIER Marie |

9 POULINET Eddy RONDINEAU Fabrice

LIGUE PAYS DE LOIRE

Les dates déjà retenues pour l'année 2002 :

24 mars : club de la flèche sil D5 + Fire

28 avril au 1 mai : sil fireball, cnbpp

8/9 juin : CN Notre Dame de Monts d5 + Fire

22/23 juin : régates des 3P CN ESTUAIRE promo

REGATE D5 DE L'ETANG DU PUIITS

le 10 juin 2001

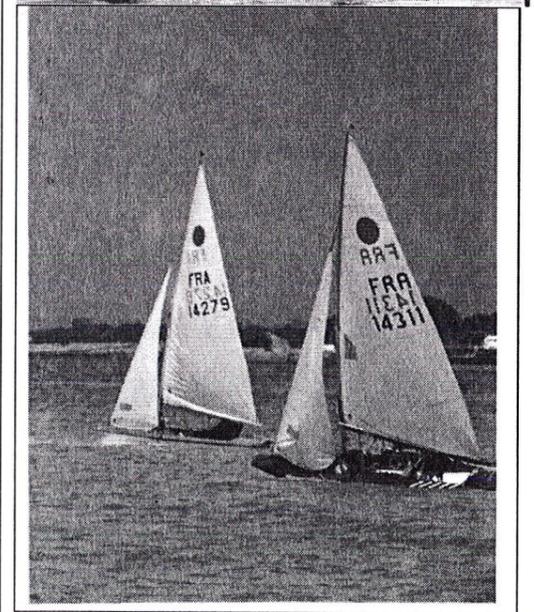
régate de ligue

18 bateaux classés

quatre manches courues

14 fireball

| bateau barreur | équipier |
|-----------------------------|---------------------|
| 1 fireball FOUASSIER Bruno | FOUASSIER Dominique |
| 2 fireball ALLEAUME Ludovic | PERDON Etienne |
| 3 fireball LEBRUN Yannick | PERDON Pierre |
| 4 ponant AUBERT | AUBERT |
| 5 fireball GAULT Philippe | BIHOREAU Philippe |
| 6 fireball BRETAGNE Patrick | JUNCA Dominique |
| 7 fireball JEANBRUN | JEANBRUN Olivier |
| 8 fireball COQUEREL Maurice | RECAMMIER Etienne |
| 9 fireball THOMAS | RICHARD Roger |
| 10 fireball HANCOCK Marie | HANCOCK Tim |
| 11 jet BESSON | VENAILLE |
| 12 fireball BERTRAND | BERTRAND |
| 13 fireball LEFEVRE Herve | MULET Patrick |
| 14 fireball DEBRAY | ZIOLKOWSKI |
| 15 jet HUIN | BRILLARD |
| 16 fireball GODIN Georges | GODIN Anthony |
| 17 fireball BEAULANDE | OSSUCK |
| 18 ponant GUERIN | BLONDEAU |



REGATE DES TROIS P

LE 17 JUIN

PROMOTIONNEL

9 bateaux classés

| barreur | équipier |
|---------------------|---------------------|
| 1 MOUCHES Frédéric | NOUEL Jean François |
| 2 OLIVIER Patrice | GOGUEY Yann |
| 3 AVIGNON Alexandre | JOUBERT Patrick |
| 4 GOGUEY Gaël | SEPTIER Michael |
| 5 ALLEAUME Ludovic | NOEL Jean Brice |
| 6 COQUEREL Maurice | FRILOUX Cyril |
| 7 PETE D | GOUY A |
| 8 MARCHAND Alain | LEBRUN Yannick |

Rappel historique

| NOS | COUPES | NATIONALES | |
|------|---------------------|------------------|-----------------------|
| 1971 | Y.C. St.Cast | 12 au 14 Août | Grivel / Grivel |
| 1972 | Carnac | | Lecrit |
| 1973 | Maubuisson | | Lecrit |
| 1974 | Crozon | | Gault |
| 1975 | N.D. de Monts | 17 au 23 Août | Gault |
| 1976 | Les Embiez | 15 au 22 Juillet | Delhumeau - Delhumeau |
| 1977 | Trébeurden | 19 au 25 Août | Delhumeau - Delhumeau |
| 1978 | Langrune | fin Juillet | Delhumeau - Delhumeau |
| 1979 | Lacanao | fin Juillet | Delhumeau - Delhumeau |
| 1980 | Vitrolles | fin Juillet | Delhumeau - Delhumeau |
| 1981 | Pleneuf-Val-André | | Delhumeau - Delhumeau |
| 1982 | Narbonne | | Cartier / Daguet |
| 1983 | Port - Louis | 4 au 11 Août | Burgaud |
| 1984 | N.D. de Monts | 4 au 10 Août | Burgaud |
| 1985 | Istres | 13 au 23 Août | Koch |
| 1986 | Carnac | 18 au 24 Août | Junca |
| 1987 | Les Rosaires | | Burgaud |
| 1988 | Les Embiez | 20 & 26 Août | Gault |
| 1989 | Maubuisson | | Basset |
| 1990 | Port Haliguen | 18 au 24 Août | Scale / Koch |
| 1991 | Ste Croix du Verdon | | Scale / Koch |
| 1992 | St. Denis d'Oléron | 21 au 28 Août | Scale / Koch |
| 1993 | Pleneuf-Val-André | 23 au 27 Août | Scale / Koch |
| 1994 | Sète | 21 au 27 Août | Scale / Koch |
| 1995 | Cazau-Lac | 19 au 25 Août | Marceau / Koch |
| 1996 | La Grande Motte | 24 au 30 Août | Tréguier / Vauban |
| 1997 | St. Quay Portrieux | 26/7 Au 1 Août | Cordelle / Baradat |
| 1998 | N.D. de Monts | 15 au 21 Août | Tréguier / Vauban |
| 1999 | Cazaux-Lac | 14 au 21 Août | Alleaume / E. Perdon |
| 2000 | S.R. Fécamp | 21 au 28 Juillet | Alleaume / E. Perdon |

CHAMPIONNAT D'EUROPE

2001

Un très long voyage 1500 KM, a permis de gagner Bracciano en 17h. nous arrivons parmi les premiers bateaux et découvrons un magnifique plan d'eau où le thermique se lève à 14 h avant pas la peine de sortir.

Samedi et dimanche, sont réservés à la préparation du bateau, jauge, et aux speed tests avec les Anglais et les suisses.

Lundi 16, 1ere manche vent d'ouest force 4 et 78 bateaux sur la ligne.

1er départ notre compte à rebours nous lâche, nous sommes très mal, ouf rappel général.

2ème départ une solution est trouvée, départ milieu de ligne, à la fin du premier bord de près nous sommes au milieu du paquet et nous y restons jusqu'à l'arrivée, difficile de reprendre des places.

2iem manche départ milieu de ligne nous ne restons pas assez longtemps sur la gauche qui paye plus.

Nous sommes 49 à l'arrivée.

Classement des français.

MANCHE 1

25 SOTTEAU

29 BAINES
38 BOUTAREL
53 DECHALONY
70 MAGUERAT, JUNCA, JUIN PAR
NON PRESENCE

2 MANCHE

12 SOTTEAU
36 BAINES
38 JUNCA
49 BOUTAREL
56 DECHALONY
68 MARGUERAT, JUIN

mardi 17,

Départ 3 manches vent 2/3 au 250, moyen.

la fin du bord de près se termine sans safran pas simple...

Le vent tourne et monte. 4/5, le bord de largue se fait sans spi et sans safran, la pression est trop forte, nous ne pouvons pas le baisser.

Gybe, là nous pouvons le baisser et envoyons le spi.

Le bateau part au planning, super spi fabuleux
il répond, c'est génial (merci Jérôme)
NOUS NOUS refaisons une santé.

Au près le bateau marche bien et nous travaillons beaucoup pour passer les vagues, nous remontons encore, mais hélas pas suffisamment, c'est une 40e place.

Manche 4

Le vent tombe un peu il y a une grosse molle à éviter.

Le départ raté nous avons planté le bateau au top. Nous partons à droite en passant derrière toute la flotte, mais nous remontons jusqu'à la 41 place nous sommes 46 au général.

Nous devons travailler nos départs si on veut remonter au classement.

Résultat.

manche3 manche 4

Sotteau 36 31
Baines 38 18
Boutarel 40 41
Junca 43 71
Le Chalony 54 55

mercredi visite de ROME

jeudi 19

manche 5 vent 6/7 au 200

départ milieu de ligne (ON A PAS ENCORE COMPRIS)

Nous sommes vite dépassés en vitesse et en cap.

Le 1^{er} bord de largue se fait sans spi pour cause trop chaud.

Le gybe se fait en évitant les bateaux dessalés.

Le près suivant se fait plus à droite et nous revenons sur le paquet de tête.

résultat 36

manche6

Les meilleurs partent collés à la bouée. La ligne est tribord le vent force encore. Nous partons collés au bateau comite et en tête..

Nous souffrons un peu car nous sommes au contact avec les meilleurs. Les bords de spi sont fantastiques, l'eau est chaude c'est un régal. Nous terminons 30..
Résultats

manches 5 6

Baines 26 32
Junca 33 58
Boutarel 36 30
Sotteau 43 28
le Chalony 46 56

Juin OCS et oui Franck surnommé désire est arrivé, près à tout pour faire un super mondial.

Fred BOUTAREL
(en direct par mail d'Italie)

Régate de Villers sur mer 20/07/01

Participation record pour le Championnat de ligue FIREBALL de Basse Normandie.

17 FIREBALL et 6 470 ont participé à cette sélective de ligue !

Vent force 4 le samedi et le dimanche, temps un peu humide, mer belle avec clapot le samedi et belles vagues le dimanche.

Nous avons fait 4 manches et nous aurions pu en faire 6 si notre comité de course avait été un peu plus rapide à installer le parcours. Dur, dur, lorsque l'on apprend le samedi matin que le président de comité de course désigné par la ligue ne viendra pas... Nous ferons mieux la prochaine fois.

La soirée Calvados a connu un grand succès, la participation plus forte que prévue nous a permis de dégager un

bénéfice de 1000F qui sera versé à l'association ,IFF.

L'équipage ROBERT-MORVAN remporte le titre très convoité de Champion de ligue FIREBALL de Basse Normandie. Les trois équipages ALLEAUME-ORY, BIHOREAU-THOBY et DAGUET-BRUN totalisent le même nombre de points et se classent 2^e, 3^e et 4^eme. Les régates ont été très animées, Bruno et Dominique FOUASSIER ont expérimenté une nouvelle technique pour doubler un bateau, si ça ne passe pas au vent ni sous le vent, tentez le coup au-dessus à la faveur d'une grosse vague. C'est sauve qui peut sur le bateau qui vous précède, émotion et rire assurés pour le barreur. Les frères LAIGLE faisaient leur première sortie en mer sur FIREBALL. Le FIREBALL baba-cool de l'équipage MARLOT-GOURDAUT a résisté à l'assaut des vagues.

En conclusion, on vous attend encore plus nombreux l'année prochaine.

Eric ROBERT

SELECTIVE DE LIGUE FIREBALL et 470
VILLERS SUR MER (14)
CHAMPIONNAT DE LIGUE FIREBALL
BASSE NORMANDIE
CLASSEMENT GENERAL DEFINITIF
Bateau N°voile Nom Nom

| | | | |
|------|-------|-----------|------------|
| FIRE | 14677 | ROBERT | MORVAN |
| FIRE | 14506 | ALLEAUME | ORY |
| FIRE | 14500 | BIHOREAU | THOBY |
| FIRE | 14692 | DAGUET | BRUN |
| FIRE | 14367 | JUNCA | JUNCA |
| FIRE | 14400 | DELIGNY | LORY |
| FIRE | 14693 | LEBRUN | PERDON |
| FIRE | 14318 | LAIGLE | LAIGLE |
| FIRE | 14347 | SUILLEROT | JEANBRUN |
| FIRE | 14702 | FOUASSIER | FOUASSIER |
| 470 | 2546 | LEVIEUX | FAUDAIS |
| FIRE | 10462 | RECAMIER | PORTELANCE |
| FIRE | 14632 | COQUEREL | FRILOUX |
| FIRE | 14366 | HANCOCK | HANCOCK |
| 470 | 2535 | VIGLIETTA | VIGLIETTA |
| FIRE | 11921 | RICHARD | RICHARD |

| | | | |
|------|-------|-----------|-----------|
| 470 | 2453 | SIMONEAU | BOUFFIER |
| 470 | 10442 | SCAVENNEC | DUTERTRE |
| FIRE | 14619 | LECHALONY | LECHALONY |
| 470 | 12469 | LUCET | LUCET |
| FIRE | 13838 | LEPINAY | LEBERRE |
| 470 | 1245 | MERLIN | RINALDI |
| FIRE | 13037 | MARLOT | GOURDAUT |

| | | | | | |
|---|----|----|----|----|----|
| BERTEAUX | 24 | 14 | 11 | 17 | 17 |
| 4 ALLEAUME | 19 | 17 | 18 | 18 | 18 |
| La 5 ^{ème} manche est courue dans la foulée, | 16 | 24 | 80 | 56 | 19 |
| tout le monde se troupe de parcours et ne | 12 | 24 | 24 | 84 | 60 |
| voyant pas le changement au 2 ^{ème} près, | 21 | 24 | 24 | 83 | 68 |

certaines se rattrapent au 2e près. Résultat, TOUT LE MONDE EST DNF, et récolte 21 points. « AVIS AUX CONCURRENTS : 11 n'y a plus de droit à l'erreur ». En rentrant le vent monte, les LANGE BERTEAUX dessalent et cassent le mât. MAURON leur prête un AG +, la discussion de la soirée est de savoir si leur vitesse va toujours être aussi bonne.

LUNDI : Le verdict tombe quant aux LANGE BERTEAUX, ALLEAUME se réveille et gagne la 6^{ème} manche, 2 FRANCK JUIN cette fois équipé de Pierre MARGUERAT, 3 PAINBOEUF, les LANGEBERTAUX finissent quand même 4.

7^{ème} manche : ALLEAUME maintenant en forme, récidive sa performance et arrive 1^{er}, 2^{ème} PAIMBOEUF, 3^{ème} JUNCA, 4^{ème} JUIN.

MARDI : le vent souffle fort et un avis de coup de vent est prévu. Le comité décide d'annuler et clôture ainsi ce week-end sur l'eau.

Remise des prix au club où ALLEAUME et PERDON s'adjugent logiquement la victoire. Révélation de Patrice OLIVIER / Serge CERCLERON, réguliers aux avants postes, Eric ROBERT / Mathieu MORVAN, équipage nouvellement constitué et redoutables dans la brise, 4^{ème} Alain DAGUET / Pierre PERDON en panne d'équipier et de barreur.

« Pierre cherche toujours un barreur motivé. Avis aux amateurs !!!!! »



Interligue Fireball “La Baule – 1er mai 2001”

par Alain Daguet

Temps mitigé à froid pour cette classique du 1^{er} MAI.

Accueil super sympa au club qui mérite la palme du meilleur Club tant pour l'organisation à terre que sur l'eau A noter le retour de F. MOUCHES, et de Alain SOTTEAU après 20 ans d'absence venu se rôder pour le championnat depuis MARSEILLE. BRAVO !!!!!

SAMEDI: Départ tardif pour permettre aux locaux d'arriver car tout le monde le sait, plus on est près, plus on part tard En l'absence de GAULT et de CADRE, le résultat n'est pas joué.

Pour la 1^{ère}C manche vent force 3,4 ouest et superbe victoire des LANGE BERCEAUX très à l'aise, lesquels ont fait preuve d'une bonne vitesse, intouchables dans ces conditions. Félicitations pour l'entraînement. 2e sur la ligne d'arrivée JUIN/BASTIN, 3 MOUCHES/NOUEL, 4 DAGUET/PERDON.

2^{ème} manche temps identique, les LANGE BERTEAUX rentrent à terre Eric devant se rendre à un concert à 200 kilomètres. Dommage pour cette équipe très bien partie. PAIMBOEUF en profite pour gagner la manche, ALLEAUME étant 2, DAGUET 3 et JUIN 4.

DIMANCHE : Même temps mais le vent est passé à l'est et a un peu forci. Eric ROBERT gagne la 3^e manche, 2e DAGUET et 3 ALLEAUME, 4 MOUCHES. Le président a encore de beaux restes et la bise il aime !!!!! 4^{ème} manche : 1er ROBERT équipé de Mathieu MORVAN de Bréhec, 2e les LANGE

DANS LES COULISSES D'UN DEPART DE COURSE

Etre désigné bateau de comité de course n'est pas d'évidence !

Article 1^{er} : accepter que son bateau soit transformé en épouvantail, après montage d'espars drisses panneaux et broutilles de toutes sortes, en conservant ses pare-battages dépareillés sur tribord et bâbord. Bref, vous voyez le spectacle...

Article 2 : accepter la présence et l'autorité de Jean-Louis, et de l'énigmatique Colette.

Article 3 : pour être tranquille, rappeler aux deux autorités nommées plus haut, que vous ne comprenez rien et que vous ne savez rien d'un choix de parcours et des procédures de départ et d'arrivée.

Article 4 : accepter l'amarrage à votre bord de nombreux satellites en zodiac qui mouillent, traînent, et ramassent les bouées. Accepter d'approvisionner les intéressés en cigarettes, cafés, croissants, vins, alcools, etc...

Article 5 : accepter et sourire, lorsque des coureurs trop impatients éraflent votre coque dans des départs au vent trop serré.

Ceci étant dit, me voici parti avec Jean-Louis et Colette pour installer la ligne. Teuf, Teuf, Teuf.

C'est toujours moi qui barre, car c'est tout ce que je sais faire. Dans ces circonstances, Jean-Louis est toujours perdu dans des réflexions inexplicables. Il observe, il hume, il prend des orientations, mais cela ne va jamais bien. Enfin, stop on s'arrête là, c'est bien, mais deux minutes après, cela ne va plus. Le vent a viré de 17°. En mon for intérieur, je pense que si ce n'était que moi, je n'en aurais rien à foutre. Et que personne n'y verrait rien. Jean-Louis, non, c'est un dieu de la précision, c'est une sorte de génie maritime

Bref I faut changer de place, et puis encore rechanges le vent a viré de 22° Enfin 011 ne sait pas pourquoi le vent ne bouge plus.

Coletteeeee... l'aperçu; Coletteeeee le lima ; Coletteeeee le delta Coletteeeee le Flying Fifteen Coletteeeee dans 5 minutes le Finn. L'esclave Colette obtempère tel un soldat bien discipliné. Je l'admire, jamais un mot de réplique ni de révolte... Antoineeeee, remonte la bouée jusqu'à machin chose, non reviens, allez mouille Ouf, le parcours, et la ligne sont prêts. Moi qui n'ai rien fait suis exténué par cet excès d'activité Tous les bateaux sont maintenant là voiles claquantes. Les coureurs sont résolus et trépidants. Boum, c'est le départ. Tous les bateaux s'élancent. Jean-Louis hurle "Bon Départ". Heureusement sinon tout était a recommencer.

Enfin on souffle Jean-Louis le dieu de la course se détend. Il sort de son sac 3 bouteilles de blanc (toujours d'une haute qualité) et on commence à biberonner y compris Colette. C'était un parcours "Banane" d'environ 45 minutes. Les voilà qui reviennent, il faut pointer. L'excitation est revenue à bord, et le vin blanc a bien joué son rôle. Les chiffres sur les voiles sont flous. On en arrive a confondre Delacroix avec Ratzel... Enfin tout se termine bien quand même... Coletteeeee l'aperçu, 2ème régata, Coletteeeee...

Vous l'avez compris, le dieu s'est remis en action, et c'est reparti pour un tour

Voici en direct, le reportage d'un départ de course sur Corantann IV.

(propos de M. Jean Auzepy du Y C de Dinard recueillis par Jean Martin)

NAISSANCES

τ Un nouvel équipier pour Benjamin Reynaud : son petit frère Yann l'a rejoint en fin d'année 2000

τ Le champion de France 2025 (?) est parmi nous Mathis Alleaume s'entraîne depuis juin 2000 !

ANNUAIRE DE L'ASSOCIATION

| FONCTION | PRENOM | NOM | ADRESSE | CODE LOCALITE | TELEPHONE | FAX | E-Mail |
|--|---------------|----------|--|-------------------------------|----------------|----------------|--|
| <i>Président</i> | ERIC | ROBERT | 10 RUE DE BAZOCHES | 78490 LE TREMBLAY SUR MAULDRE | 01 34 87 80 00 | 01 34 87 84 97 | |
| <i>Secrétaires</i> | IRENE & JEAN | MARTIN | 10 RUE DU GOULET | 35800 SAINT LUNAIRE | | | |
| <i>Trésorier</i> | ROBERT | MARTY | 8 IMPASSE DES SAPINS | 64600 ANGLET | 05 59 23 24 40 | | |
| <i>Jauge</i> | PIERRE | PERDON | 27 RUE DE LA MAIRIE | 27340 MARTOT | 02 35 87 08 31 | | |
| <i>Immatriculations</i> | JEAN-PAUL | SOTTEAU | 23 AVENUE BEAU PIN IMMEUBLE CRISTINA | 13008 MARSEILLE | 04 91 73 03 41 | | |
| <u>PROGRAMME SPORTIF</u> | | | | | | | |
| <i>créateur sportif et stages techniques</i> | LUDOVIC | ALLEAUME | | | 02 35 64 75 41 | | |
| <i>Contact épreuves internationales</i> | JEAN FRANCOIS | NOUEL | 40, CHEMIN DE TREBEZY, SAINT MARC SUR MER | 44600 SAINT-NAZAIRE | 02 40 70 13 48 | | |
| <i>Rassemblement individuel des coureurs</i> | MAURICE | COQUEREL | 6 PLACE MAURICE DE FONTENAY | 75012 PARIS | 01 43 74 02 98 | | |
| <i>leçon au Championnat du Monde</i> | JEAN-LOUIS | TREGUIER | 1 RUE DU VIEUX LAVOIR | 91360 MAROLLES EN HUREPOIX | 01 64 56 82 94 | | |
| <u>FORMATION & PROMOTION</u> | | | | | | | |
| <i>Site Internet & Marché de l'occasion</i> | FREDERIC | LE BAS | FONTBESSET | 38210 SAINT-QUENTIN SUR ISERE | 04 76 93 60 18 | 04 76 90 94 94 | flebas@ailair |
| <i>Bulletin et lettres d'information</i> | ALEXANDRE | AVIGNON | 46 RUE DE LIMUR | 56860 SENE | 02 97 54 22 04 | 02 97 54 22 04 | epsarzeau@ |
| <i>Contact presse : Voile Magazine</i> | ETIENNE | PERDON | 4 RUE DU PONT GEORGET | 45500 SAINT BRISSON SUR LOIRE | 02 38 36 79 95 | | |
| <i>Boutique</i> | JEAN CLAUDE | ORY | 38 RUE JEAN MACE | 72100 LE MANS | 02 43 84 24 31 | 02 43 85 13 42 | |
| <i>course des équipiers & Construction amateur</i> | ALAIN | DAGUET | 5 RUE DES CHAMPS ROGER | 78420 CARRIERES SUR SEINE | 01 39 68 48 62 | 01 39 68 91 96 | |
| <i>Vidéos</i> | PHILIPPE | GAULT | 8 RUE ANDRE MALRAUX | 45100 ORLEANS | 06 81 00 77 17 | | |
| <i>Salon nautique</i> | PATRICK | BRETAGNE | 93 RUE AMIRAL MOUCHEZ | 75013 PARIS | 01 45 88 29 08 | | |

COMPTES IFF

BUDGET

| | 30/11/93 | 30/11/94 | 30/11/95 | 30/11/96 | 30/11/97 | 30/11/98 | 30/11/99 | 30/11/00 | Budget 2001 |
|--------------------------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|-------------|
| CCP début exercice | 45 979 | 38 700 | 19 306 | 11 511 | 5 926 | 23 778 | 15 878 | 18 590 | 23 998 |
| SICAV début exercice | 81 100 | 81 115 | 61 264 | 53 256 | 45 419 | 42 308 | 46 798 | 37 800 | 38 129 |
| Total Trésorerie | 127 079 | 119 815 | 80 570 | 64 767 | 51 345 | 66 086 | 62 675 | 56 390 | 62 127 |
| Cotisations | 23 200 | 21 500 | 21 355 | 24 360 | 28 930 | 24 800 | 31 533 | 29 190 | 29 200 |
| Documents | 1 730 | | 2 850 | 2 350 | 4 390 | 3 049 | 1 540 | 1 500 | 1 500 |
| Immatriculations FI | 1 600 | 1 050 | | 1 500 | 920 | 970 | 966 | 2 130 | 2 000 |
| Régates | 2 000 | | | | | | | | |
| Championnats | 28 000 | 2 989 | 22 400 | 11 600 | | | | | |
| Stages | | 16 920 | 28 548 | 19 640 | 9 530 | | | 13 303 | |
| Participation annonceurs | | 600 | 150 | 150 | 700 | 50 | 500 | 150 | 500 |
| Dons | | 3 | | 116 | | | 150 | 325 | |
| Subvention FFV+FI | | | | | | | 23 000 | | |
| Dividendes SICAV | | 2 854 | 2 405 | 2 299 | 845 | 979 | 1 456 | 1 014 | 1 800 |
| Ventes SICAV | 81 100 | 19 851 | 9 976 | 4 918 | 3 111 | | 8 057 | 5 000 | |
| Vente imprimante | | | | | | | | 1 542 | 1 600 |
| Rembt ass.14703 | | | | | | | | 17 977 | 15 000 |
| Ventes Boutique | 18 420 | 22 053 | 26 610 | 13 005 | 11 810 | 11 351 | 26 721 | 17 977 | |
| Total recettes | 156 050 | 87 819 | 114 294 | 79 939 | 60 235 | 41 199 | 93 923 | 72 131 | 51 600 |

INTERNATIONAL FIREBALL FRANCE - CALENDRIER FIN 2001

| 11 au 17 | AOÛT | SIN 12 | ISTRES | ISTRES | ISTRES | NATIONAL FIREBALL FRANCE |
|----------|------|---------------|---------------|--------------------|-----------------|---------------------------|
| 9 | SEPT | Centre | Centre | YC Brou | Brou | Cht ligue Centre |
| 16 au 23 | SEPT | Bretagne | Bretagne | YC Val André | Val André | Trombée JUNCA |
| 7 | OCT | Aquitaine | Aquitaine | Hourtin | Hourtin | Cht ligue |
| 14 | OCT | Bretagne | Bretagne | Brêhec | Brêhec | Cht ligue |
| 21 | OCT | Centre | Centre | CV Centre | Argent/Sauldre | Régate Fireball |
| 21 | OCT | Ile de France | Ile de France | Lavacourt | Lavacourt | D5 |
| 21 | OCT | Centre | Centre | Bourges Voile | Bourges | Cht ligue |
| 21 | OCT | Ile de France | Ile de France | CV Dammare les Lys | Dammare les Lys | D5 |
| 21 | OCT | Aquitaine | Aquitaine | SN Soustons | Soustons | Cht ligue |
| ? | NOV | Aquitaine | Aquitaine | CV Bordeaux | Maubuisson | Grand prix de L'Armistice |
| 18 | NOV | Aquitaine | Aquitaine | Lacanau | Lacanau | Cht ligue |

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

INTERNATIONAL FIREBALL FRANCE BP17 35800 SAINT LUNAIRE

Secrétaire sportif: Ludovic Alleaume Tel : 02 35 64 75 41

Site Internet **IFF**: <http://www.fireball.webfr.net>

Adhésion à l'Association Fireball - Trésorier: Robert MARTY - 8, Immasse des Sains 64600 Anolef

Petites annonces bateaux

| PRIX | N° | Constr. | Matériau | RR | MaO | td | voiles | mât | palm | contact | visible | Téléphone/ E-mail |
|--------------|-------|------------------------|----------|----|-----|----|-------------|-------------------|------|--------------------|---------------|--|
| 22000 à déb. | 1863 | Pro 1968 | bois | * | * | | | | | Frédéric Alexandre | Lannion 22 | 02 40 68 01 84 pays.octobre@libertysurf.fr |
| 4000 à déb. | 2841 | Amateur 1969 | bois | | * | | | | | | | 05 61 06 98 08* 06 13 55 66 02 elain.canezin@wanadoo.fr |
| 8000 à déb. | 9315 | Amateur 1976 | bois | * | | | | | | Sabine Busson | Saclay 91 | 01 30 85 01 90*06 14 40 88 56 sabinebusson@aol.com |
| 7000 | 9696 | GUINDE 1975 | bois | * | * | | 2 jeux | Bôme Superspar 99 | | Stéphane Tourain | 60 | 03 44 05 44 51*06 73 18 42 01 stephane.tourain@wanadoo.fr |
| 18000 | 12251 | LUCAS 1981 | bois | * | * | h | 2 jeux | Proctor | | Gilles Truchot | Laas 32 | 05 62 67 60 90 |
| 18000 | 13323 | Bob HOARE 1982 | bois | * | * | h | 2 jeux Hyde | Proctor | | Dériveur Service | Saint Malo 35 | 02 99 82 37 00 dériveur.service@libertysurf.fr |
| 20000 | 14288 | Amateur Tigoutlet 1991 | bois | * | * | | 2 jeux | Proctor D | | Hervé Lefort | 34 | 04 67 56 28 61 |

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

ATTENTION : tous les annonceurs doivent confirmer ou passer leur annonce par courrier ou par e-mail auprès de Frédéric Lebas avant le 31 octobre 2001. Le 1er novembre, toutes les annonces non confirmées seront annulées.

BULLETIN FIREBALL FRANCE N°9 (extrait)

AH ! LES COCHONS

Lors du dernier Championnat aux Sables, de curieuses réunions se tenaient le soir après les épreuves dans un bistrot du port. Les barreaux soigneusement écartés, pris d'inquiétude, menèrent l'enquête. Rien ne filtra, et ce n'est qu'à la fin des épreuves qu'on connut avec stupeur l'objet de ces sournois conciliabules, lorsqu'un équipier annonça officiellement la création de la F.F.F.F.F.F. (Fédération Française des Foutus Focquiers de Fireball Fainéants et Fatigués).

La F.F.F.F.F.F.F.F.,

- Constatant que les focquiers n'ont pas été consultés lors de l'adoption du spinnaker, alors que cette troisième voile implique pour eux un notable surcroît de travail, les obligeant au large à monter au trapèze avec des bouts dans les mains, dans les pieds et à faire des réglages avec leurs dents,

- Soulignant les conditions constantes d'humidité dans lesquelles ils sont placés,

- S'élevant contre la pratique qui consiste à faire passer dans les vagues le focquier allongé au trapèze pour que ses pulls restent plus lourds...

Demande la réunion urgente d'une commission paritaire de barreaux et focquiers pour étudier les conditions de travail des équipiers afin de rendre celles-ci plus humaines et de les différencier du labeur de galérien.

Le 16 Juin 1968 sera la journée de revendication marquée par une grève générale. Ce jour-là les focquiers hilares admireront leurs barreaux au trapèze lors d'une régata en solitaire.

ROUGIER
Président de la F.F.F.F.F.F.F.F.

COTISATION 1 968 : 30 Francs

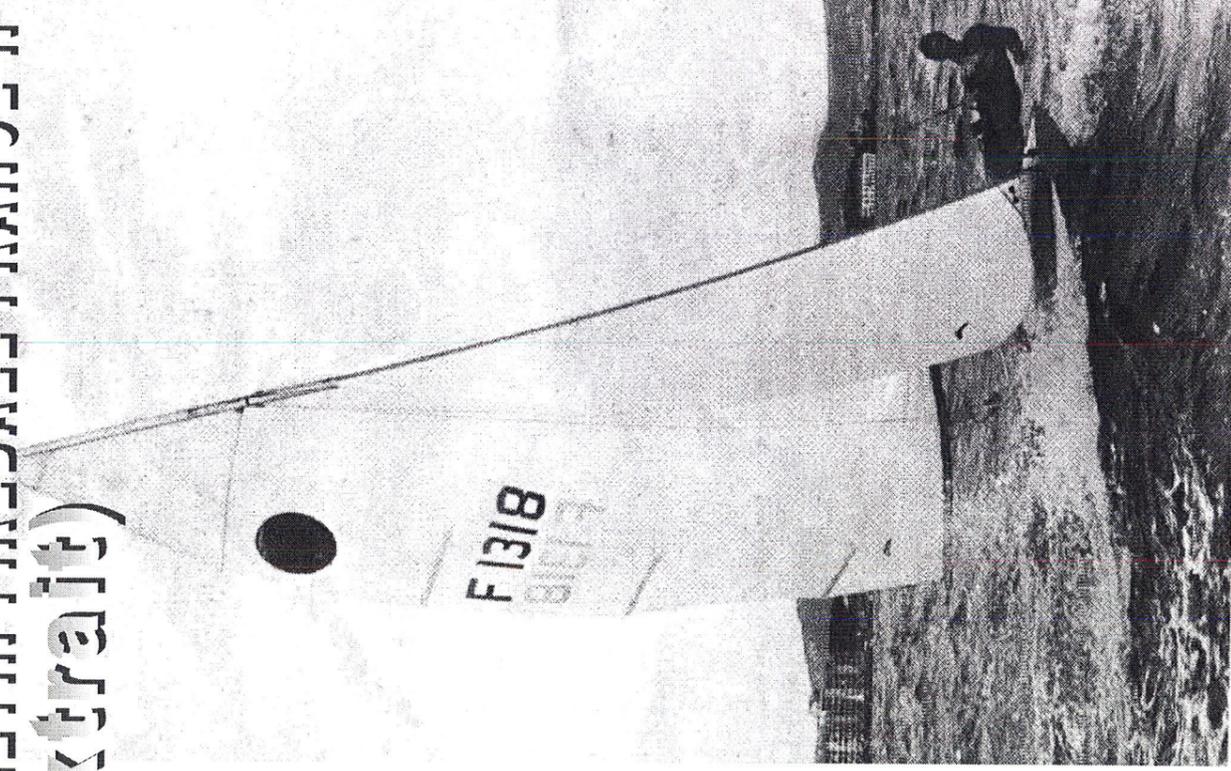
Il est certainement tout à fait inutile de vous rappeler la justification de cette cotisation : vous savez tous combien elle est vitale pour notre Association et donc pour notre propre agrément.

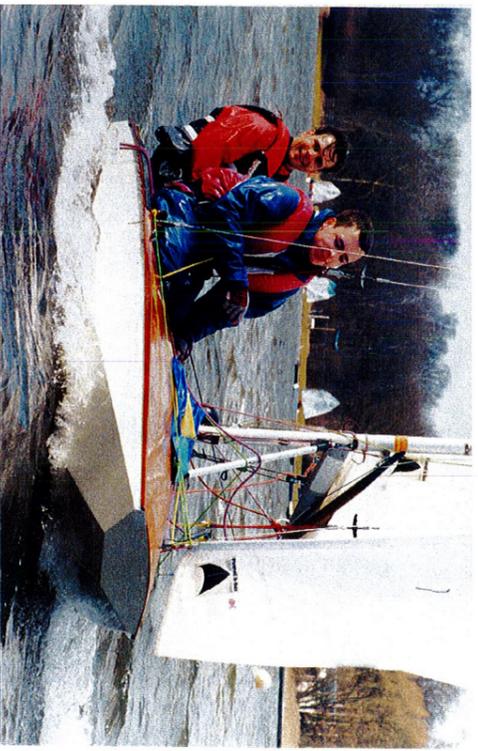
L'invitation à acquitter cette cotisation n'est pas toujours suffisante pour obtenir de bons résultats. Si certains membres ne versent pas leur cotisation c'est, nous en sommes bien persuadés, par simple oubli. Il a donc été décidé que, passé le 30 Avril, les cotisations seront mises en recouvrement postal augmentées des frais de présentation (actuellement de 1,10 F).

La cotisation, de 30 F, peut être payée par chèque bancaire ou postal (CCP Paris 5629 35) au nom de FIREBALL ASSOCIATION et doit être adressée à :

FIREBALL ASSOCIATION
13, rue de la Princesse,
78- Louveciennes

D'avance MERCI !





ENTRAÎNEMENTS 2001 à St QUENTIN





PHOTO : Studio Claude PLOUZANE



PHOTO : Studio Claude PLOUZANE