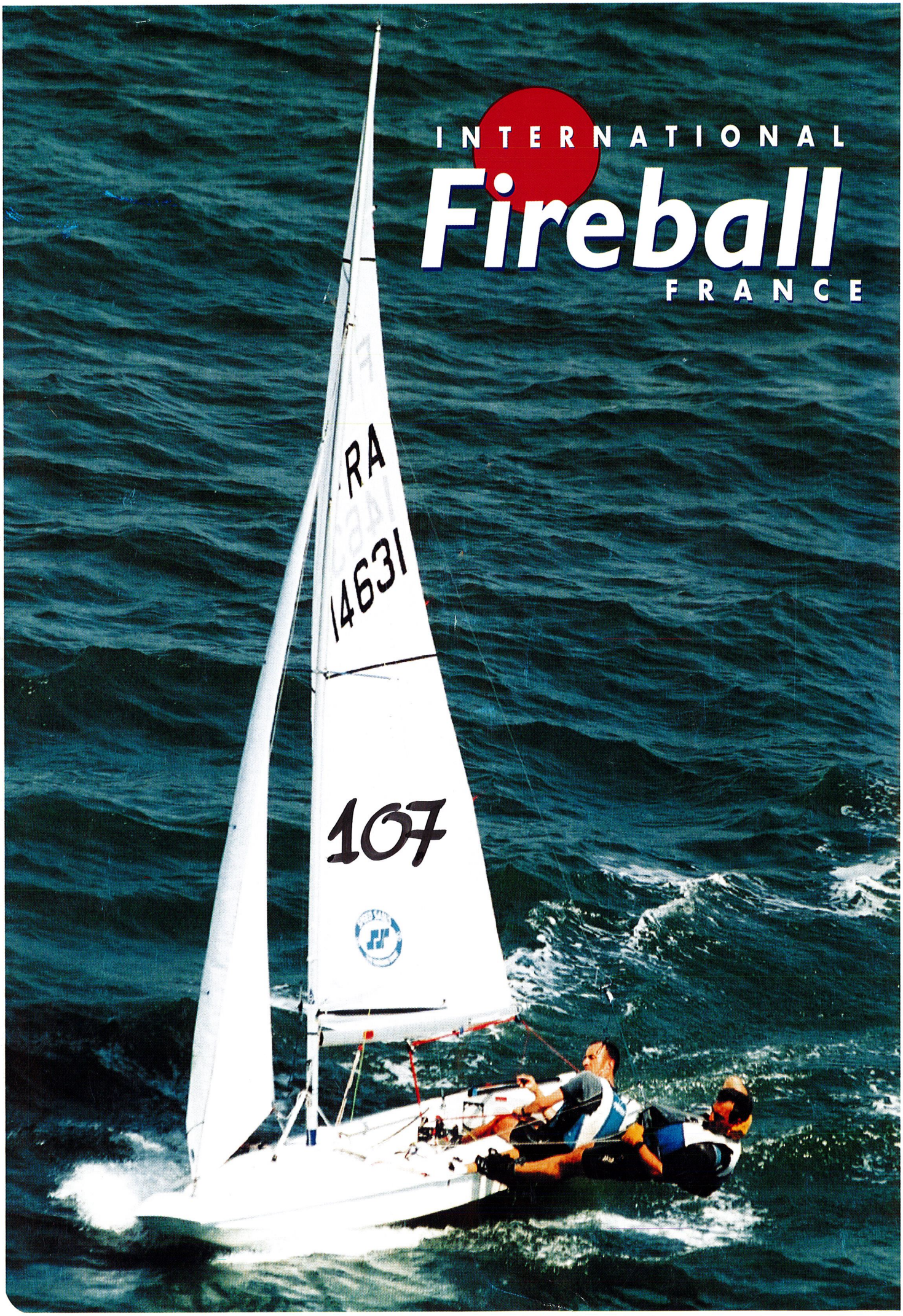
Bulletin de la série Fireball



www.fireball-france.org

Edito

Après la suppression du week-end de la Pentecôte , décision technocratique prise au mépris de nombreuses traditions, qui a tué la régate de La Rochelle, une nouveau coup dur vient frapper le monde du dériveur.

Depuis de nombreuses années, la Fédération Française de Voile participait au financement du stand du salon nautique des associations de classes de dériveurs. Cette année , le bureau exécutif de la FFV a décidé d'arrêter le financement de ce stand. Je laisse à chacun le soin d'interpréter cette décision .
Les conséquences pour notre association sont claires, soit nous trouvons un partenaire pour exposer un FIREBALL , soit nous devrons nous contenter d'un simple box sans bateau, soit nous ne participerons pas.
Le coût du salon représente environ 25% des recettes de cotisations de notre association, il paraît difficile d'augmenter ce budget .
Nous pouvons également nous poser la question de savoir s'il faut continuer à faire cette dépense. A l'heure de l'internet, avons nous besoin d'être présent au salon ? Ne serait-il pas plus utile de baisser notre prix de cotisation pour attirer plus d'adhérents ou d'utiliser ce budget sur d'autres supports de promotion ?
D'un autre coté, faut-il laisser la place aux marchands de nouveaux dériveurs ou catamaran ? Le FIREBALL ce n'est pas seulement un produit de consommation , c'est une association de classe qui continue grâce à ses bénévoles.
A nous de choisir .

En tout cas le dernier salon nous aura permis de rencontrer les organisateurs de notre National 2005 à Saint Quay Portrieux , un super club ou nous sommes assurés de faire un excellent championnat.

A bientôt sur l'eau .

Eric ROBERT

Sommaire du numéro 107

Edito page2

On en parle

Une ouvre d'art dans un grand salon par Etienne p 3
L'étonnant projet pédagogique du lycée de Revel. p 4

L'évolution du fireball (sujet d'un Lycéen de première) p11

Préhistoire p15

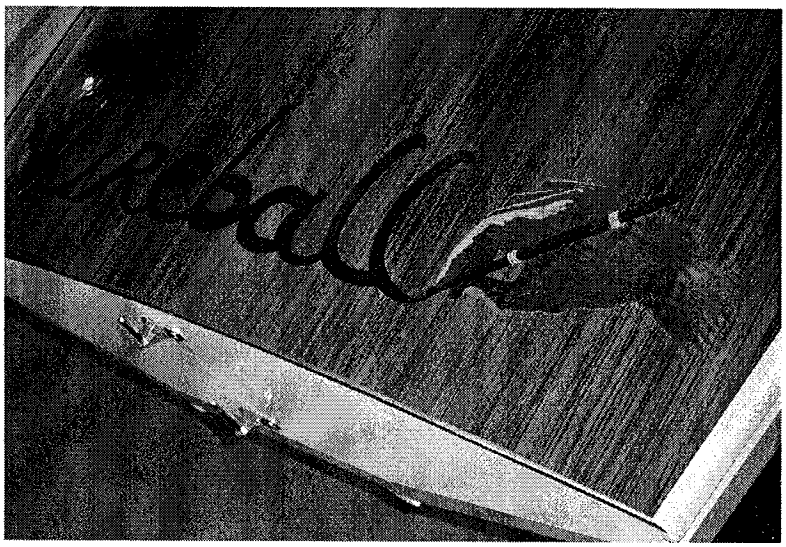
Navigations

Choisy par Bruno p 18
La flèche par Jean-Claude p 19
St quentin par Dom Tom p 21
St quentin par Bruno p 22
Cazaux par Eric p 23
La Rochelle par Dominique p 24
Brest par Valentin p 26
Le Mixte par Fabrice p 27
Les 3 P par Ludo p 28
Maubuisson par Fred p 29
Villers p30

Dernière minute
De la construction et du séchage des coques de FIREBALL par Franck p 31

Classement des coureurs par Maurice p 32
Annuaire p 33
Coupe nationale à St Quay Portrieux p 34
Calendrier p 35
Cotisation p 36

Une oeuvre d'art dans un grand salon



Cette année, pas besoin de chercher un bateau à exposer ! Le « Lycée du bois » de Revel situé prés de Toulouse se propose par l'intermédiaire du président Robert. Il s'agit d'une coque reconditionnée entièrement dans le cadre d'un projet pédagogique réunissant des élèves étudiant la menuiserie, l'ébénisterie et même la marqueterie... Contact est pris avec l'enseignant responsable Gilles Augé le bateau est en phase de finition, il doit être acheminé par un transporteur pendant la semaine précédent le salon.
Mon club SCCR accepte gentiment de garder à l'abri le bateau en attendant le grand jour. Après de multiples échanges téléphoniques le camion perdu au Carrefour Pompadour arrive à Choisy, le Fireball apparaît dans toute sa splendeur perdu au fond d'un 35 tonnes. De nombreux membres du club sous l'impulsion de Julie Lazoore sont nécessaires pour extraire le bateau et l'emmener jusqu'au club. La protection est retirée avec émotion pour dévoiler la splendeur ; marquetterie d'art sur le pont avant, barre et dérive sculptées on avait jamais vu ça de mémoire de fireballiste. La semaine restante est utilisée pour améliorer l'accastillage volontairement simplicime, Roger Richard prête ses trapèzes et Bruno Fouassier quelques poulies.
Deux jours avant l'ouverture, le Lycée de Revel annonce son arrivée avec 25 toulousains (proviseur, chef de travaux etc...). Après de multiples tractations avec les organisateurs du salon, la FFV impressionnée par le dynamisme de la classe Fireball... parvient à obtenir des badges-exposants en nombre.
Place aux voiles constellées de logos de sponsors, à la marquetterie caressante à la vue comme au toucher, aux jeunes passionnés distribuant dans les allées des plaquettes sur le Fireball et le projet du Lycée de Revel, aux journalistes de Ouest France, Voiles magazine, Loisirs nautiques, Chasse marée, Radio France, aux représentants des grands chantiers impressionnés par le savoir faire des lycéens ! Trop c'est trop.
L'animation autour du Fireball fait chaud au cœur et tant pis pour les esprits chagrins qui pensent que ce salon est sans intérêt, qu'en Angleterre c'est beaucoup mieux, que c'est inutile de se déplacer à Paris pour un vulgaire salon commercial etc...
Bravo à Jean Rizet pour sa plaquette artistique, à Philippe Gault pour ses vidéos, à Sylvain Culeron pour son ordinateur, à Yves Andreys pour ses photos, à Jean Martin et Robert Marty pour leur présence chaleureuse, à Maurice Coquerel pour ses photocopies, choukran à Dominique Junca pour le repas libanais, à Roger Richard pour son attelage et aux membres de la SCCR qui ont rendu possible l'acheminement de notre Fireball de collection.
Bravo pour l'ambiance d'entraide excellente des classes présentes sur le stand et l'extraordinaire disponibilité de la FFV à travers le dévouement de Robert Comte et Bernard Carré.
Bravo aux très nombreux Fireballistes qui prendront un peu ou beaucoup de leur temps précieux pour donner une belle image de leur association au salon 2005...

Etienne Récamier

Revel, le 23/06/05

« L'IRRÉSISTIBLE », un FIREBALL d'art contemporain !

Projet réalisé par les jeunes de l'ATSM, Association des Techniciens Supérieurs du Mobilier du Lycée des Métiers d'Art du Bois et le l'Ameublement de REVEL (31).

Décembre 2004, salon nautique de Paris, les étudiants de l'Association ATSM du Lycée des Métiers d'Art du bois et de l'Ameublement de la ville de REVEL, cité du meuble d'art près de Toulouse, présentent l'IRRESISTIBLE sur le stand FIREBALL, un FIREBALL décoré d'une marqueterie d'art contemporain !? Pour mener à bien cette aventure, ce projet a été réalisé dans le cadre du Contrat Educatif Local de la ville de REVEL, en partenariat avec la Jeunesse et Sports de la Haute Garonne et avec le concours du Conseil Régional Midi-Pyrénées et du Lycée des Métiers de REVEL ainsi que 30 sponsors privés et le soutien actif de l'association FIREBALL FRANCE.

« L'IRRÉSISTIBLE », a été réalisé en ossature bois et contreplaqué, le pont avant est galbé et reçoit une marqueterie d'art contemporain qui symbolise « l'énergie créatrice du travail en équipe ». Des éléments de sculpture ont été apportés sur la partie non immergée de la dérive et les voiles ont été réalisées par les jeunes ainsi que les logos de nos sponsors qui y sont apposés. Toute la fabrication a été suivie de près par l'association FIREBALL FRANCE qui nous fortement soutenus. Et maintenant voici l'histoire…

Tout a commencé par une idée, il y a 2 ans : « Fabriquer un bateau pour fédérer l'esprit d'équipe des jeunes de notre association autour d'un projet constructif permettant de valoriser leurs compétences techniques, artistiques et sportives »

En octobre 2003 , un architecte de REVEL, Daniel ROUSSEAU, *ayant eu vent* du projet, m'a tout bonnement proposé gratuitement un ancien fireball (modèle à pont à deux pentes) ainsi qu'un début de coque d'un 2ème fireball qui avait été commencé mais jamais terminé par son frère ébéniste Yves.

Le projet fut donc double ! Tout d'abord, restaurer le 1er fireball pour nous initier et pouvoir naviguer rapidement, puis, entreprendre la fabrication du 2ème fireball en y adjoignant une mission artistique chère à notre lycée et notre ville : notre bateau devait devenir un ambassadeur des savoirs et savoirs-faire liés aux métiers de la filière bois industrielle , professionnelle et artistique.

Quelques élèves de 1ère et Terminale Technologique Bois dont Yohan PICHON, Frédéric DORGE, Fabien VACHER, Guillaume DUBOS, Aymeric COULET, sont venus, les mercredis après-midi, les week-ends pour commencer la restauration du Fireball1 nommé « *Ezéchiel* », et qui a pris le départ de la régate du 16 mai 2004 du lac de Saint Ferréol, organisé par Jacques SICARD, membre de la ligue de voile de Midi-Pyrénées.

Après cette première expérience réussie, un autre groupe de Jeunes, alors en BTS productique bois option conception de mobilier, a décidé de se lancer dans la fabrication du Fireball2. Lors d'une recherche sur Internet, l'un d'entre eux, Damien CORNAC, a trouvé le site de FIREBALL FRANCE , et les coordonnées de Jean MARTIN qui nous a envoyé les plans d'un firebal, en joignant quelques conseils concernant les méthodes de fabrication, et heureusement aussi, les coordonnées de quelques fireballistes chevronnés du midi sans lesquels on aurait *sérieusement ramé* ……et pour un voilier c'eut été dommage !

La construction a commencé par l'ajustage de la coque et la pose des panneaux et autres tasseaux, la fabrication du pont avant galbé et du pont arrière avec Damien CASSAGNES, Sandra BARTHES tous deux étudiants en BTS Bois option conception de mobilier et porteurs du projet. Damien et Sandra qui ont aussi réalisé le design de la marqueterie d'art du pont avant avec leur professeur, Yves COSTES.

Romain LUCAS, en CAP Marqueterie, a fabriqué ensuite la marqueterie, notre association jouant, pendant sa formation au Lycée Professionnel, le rôle d'une entreprise recevant un stagiaire pour les 200 heures de réalisation de la plaque marquetée...sous le contrôle d'Eric FELTRIN, son professeur de marqueterie. Nous avons ensuite cintré et collé la plaque marquetée sur le pont avant galbé avec un sac de sable de 2,50m x 1.50 et 0.30 m, plus des sangles et la participation de Julien BASSIE marqueteur lui aussi...ce fut du sport !... mais nous y sommes arrivés ...après quelques retouches qui ont durées...euh..3 semaines!

Claire PAGES avec Solenne et Cindy, puis Lyddie GUIGNEBEAU , en CAP Tapisserie, ont quant à elles réalisé les voiles avec leur professeur Nadia MOYER, et avec le concours de Madame LELIEVRE de LA VOILERIE de Toulouse. De même elle ont réalisé et collé sur les voiles du bateau, les logos des sponsors avec l'aide de SCOPUB ENSEIGNE de Revel.

En fin d'année scolaire 2004, vinrent les finitions de la coque, traitement à l' époxy, pose des listons, réalisation des joints congés ...au mois de juin...pour nous projeter vers les congés d'été, bien mérités !

En Septembre 2004, reprise des travaux et décision ferme de répondre à la proposition d'Eric ROBERT, président de FIREBALL-FRANCE , qui nous a invité à présenter notre bateau au salon nautique de Paris de décembre 2004, sur le stand FIREBALL FRANCE, lui même sur le stand des classes de la FÉDÉRATION FRANÇAISE DE VOILE.....reprise des travaux....c'est à dire : « PONÇAGE !», traitement époxy etc... avec de nouveaux arrivants motivés par le projet, Emmanuelle PRIN « dire : Manu ! » en 2nde option production bois, Allan BIFFI, Mathieu BELLEAU, Romain PINOT, Adeline CHARD, Chloé DUMAS, Marion MARTIN, Xavier MARTY, Jonathan POISSONNIER, ainsi que leurs collègues de 1ère Technologique Bois....

En parallèle et pour remercier FIREBALL FRANCE de son soutien et de son accueil, deux étudiants du Dîplome Métiers d'Art du Lycée ont réalisé avec le soutien de MECALASER , le Trophée de la 6ème manche de LA COUPE D'EUROPE FIREBALL qui se déroulera cet été en Angleterre .

La date buttoir et l'objectif du salon nautique de Paris nous a donné des vitamine, le projet avait pris de l'ampleur, l'intensité du travail en a pris aussi ! Et nous y sommes arrivé in extremis (les finitions *interminables* de l'accastillage ont été terminées 1 heure avant le départ du bateau pour Paris !) ...même si aujourd'hui cela nous semble encore plus fou qu'au début !...cette réussite est fortement due au soutien amical des nombreuses personnes citées et d'autres anonymes ainsi que d 'entreprises, comme ROSSIGNOL FRÈRE pour ses conseils et la finition époxy, PIROLA AUTOMOBILE pour la peinture de la coque, jusqu'aux TRANSPORTS VIEU qui ont assuré gratuitement l'acheminement aller–retour du bateau jusqu'au CLUB NAUTIQUE DE CHOISI-LEROY, qui a accueilli avec Antoine RECAMIER et ses amis, notre bateau, pour assurer son transfert jusqu'au salon nautique.

Le vendredi 3 décembre 2004, le bateau était présent au salon, avec un groupe tout excité de se retrouver là, le Proviseur du Lycée des métier de REVEL, M. Patrick PEREZ, les 2 chefs de travaux , 5 professeurs engagés dans le projet , ainsi que 16 étudiants dont Romain le marqueteur qui a profité du salon pour trouver une embauche chez H2O, un constructeur de voiliers de luxe. Toute la semaine les élèves ont présenté leur réalisation avec le concours de FIREBALL-France.

Bilan médiatique : un interview avec Pierre Louis CASTELLI passé sur FRANCE INTER. Une 1ère page sur Ouest-France, des articles sur nos journaux locaux, La dépêche du Midi, Le journal d'ici, la Voix du Midi, Vie en Famille – Lauragais...et des articles sur des revues de voile : Voile et Voiliers, Loisirs Nautiques et le n°175 du Chasse-Marée....et la cerise sur le « bateau »...la chaîne de Télé LCI , grâce à Jacques Lionel AUBERT, de WATT-CONSEIL, est venue tourner des images dans notre Lycée et le caméraman n'a pas résisté à l'IRRÉSISTIBLE ! (petit film à consulter sur le site de LCI - programme « imaginonsdemain »).

En conclusion, nous avons vécu une vraie aventure technique et sportive bien sur, mais humaine avant tout, avec de l'amitié, de la générosité et de l'engagement, jusqu' aux responsables de la FFV, qui nous ont accueillis au siège de la FFV, avec apéritif et petits toast!

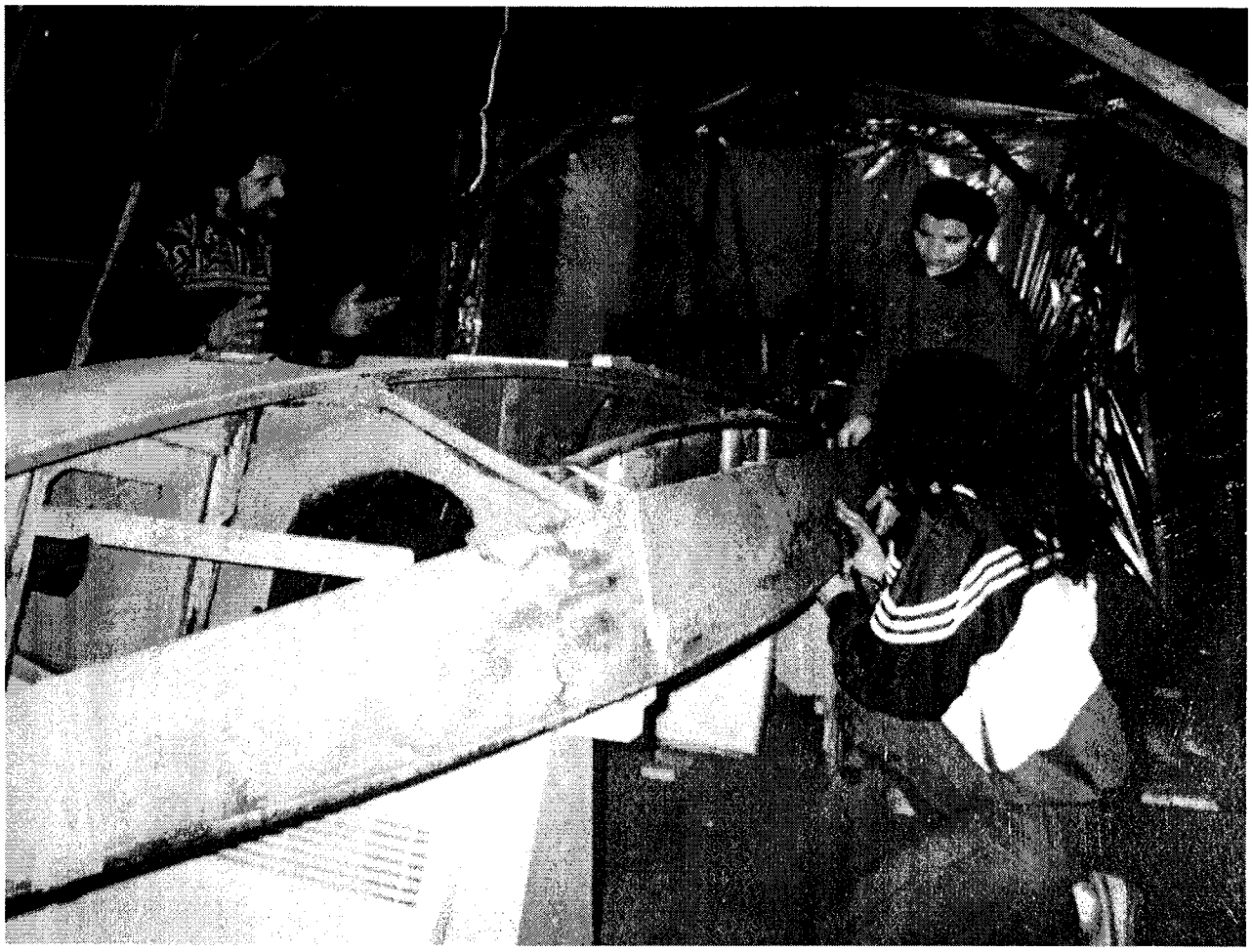
Ce projet a été une leçon de générosité,! A commencer par les Fireballistes ! C'est vrai, sans le concours de personnages comme Jean François BOUSQUET, « JF » pour les intimes, ça aurait été coton (déjà que...) ! JF nous a accompagné dès le début et pendant toute l'année, quand je dis « accompagné », cela englobe sa caisse à outils aussi impressionnante que sont savoir-faire...un immense merci donc à JF pour son sacré coup de main , sa patience et son humour... Gilles TRUCHOT, lui aussi nous a aidé surtout au lancement du projet pour redresser la coque qui se tordait de rire, comme lui d'ailleurs, en voyant notre équipe de marins d'eau douce se demander par quel bout commencer. Merci Gilles ! Monsieur LESNE aussi nous a bien aidé en nous fournissant tout un lot de matériel de qualité à un prix défiant toute concurrence, encore merci à lui...Le problème avec la générosité des amis, c'est qu'on a toujours un peu peur d'oublier de remercier quelqu'un , alors merci à tous ceux et celles qui nous ont accompagnés dans cette aventure de près comme de loin, merci aussi à ceux qui par leurs encouragements ont accompagné à cette équipe de jeunes motivés et dignes de prendre leur place dans notre monde où l'ardeur, la confiance , la foi et l'amitié sont bien nécessaires !

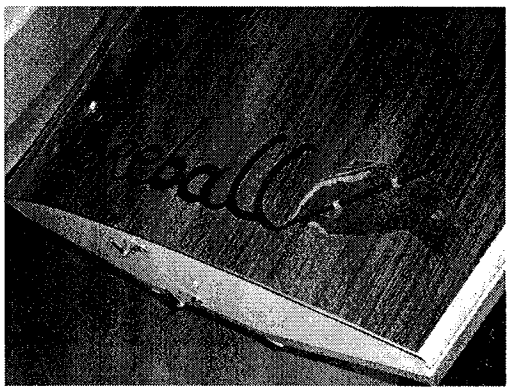
Et depuis le salon ?...l'IRRESISTIBLE a été baptisé sur le lac de Saint Ferréol le 22 mai,en présence de son parrain, Frédéric BROUSSE, équipier Wincheur revélois navigant sur des oiseaux de mer multicoques. Le 29 mai les deux fireballs ont pris le départ de la régate 2005 de Saint Ferréol en compagnie de celui de Gilles TRUCHOT et des « TOULOUSAINS »...résultats de la course tenus secrets par modestie ! Cet été un équipage envisage de participer à l'Open de France de Biscarosse organisé par la FFV. Un 2ème équipage participera peut-être au rassemblement FIREBALL en Bretagne du 20 au 28 Août. Mais nous avons avant cela une remorque à fabriquer...et un minimum d'entraînement à suivre ! ....à suivre !

Grand Merci à tous et à FIREBALL FRANCE en particulier !

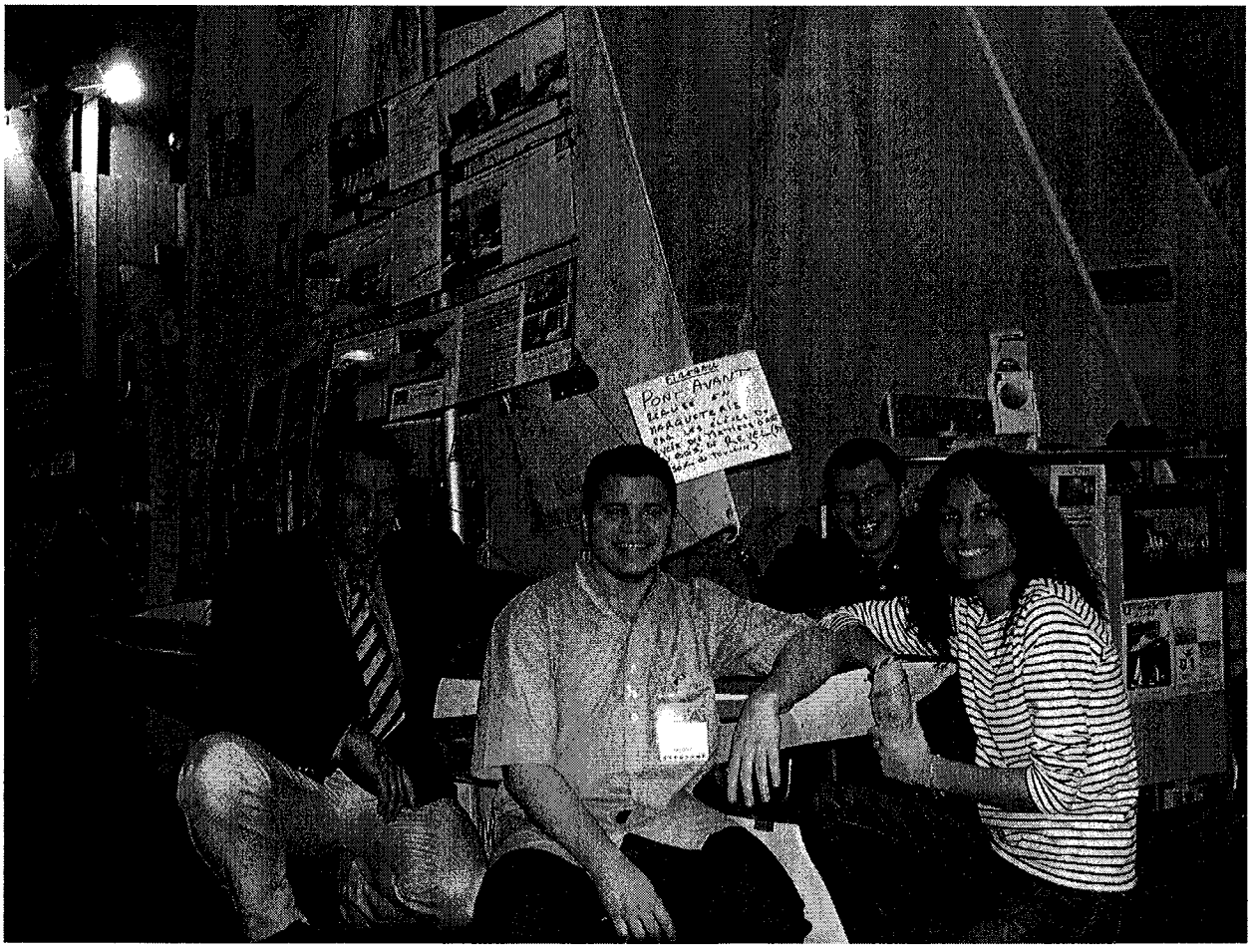
Amicalement – Gilles AUGÉ – coordonnateur du projet – contact :auge.gilles@free.fr

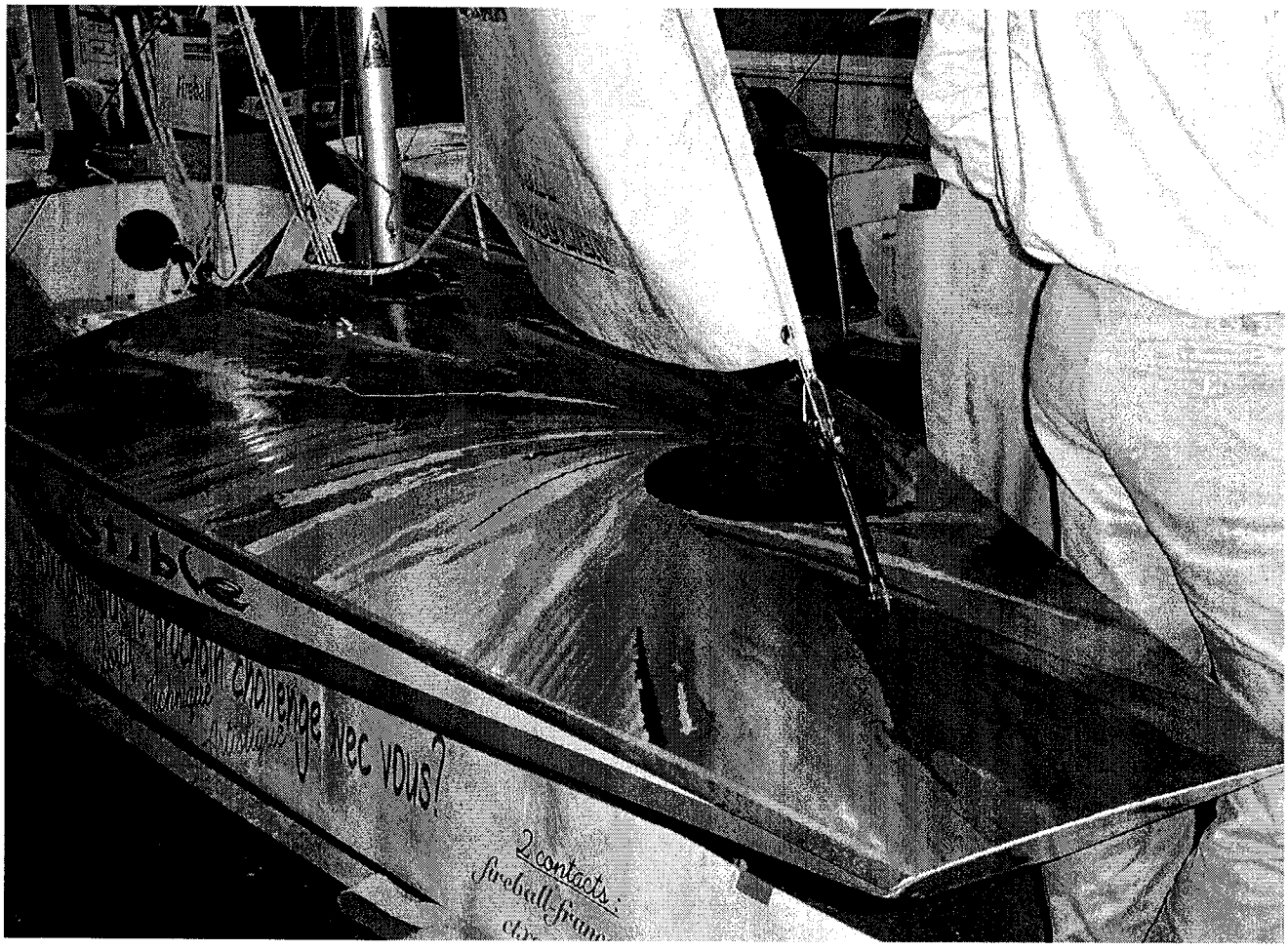
Les débuts





Au salon nautique avec Xavier Rohart




Tube
2 contacts :

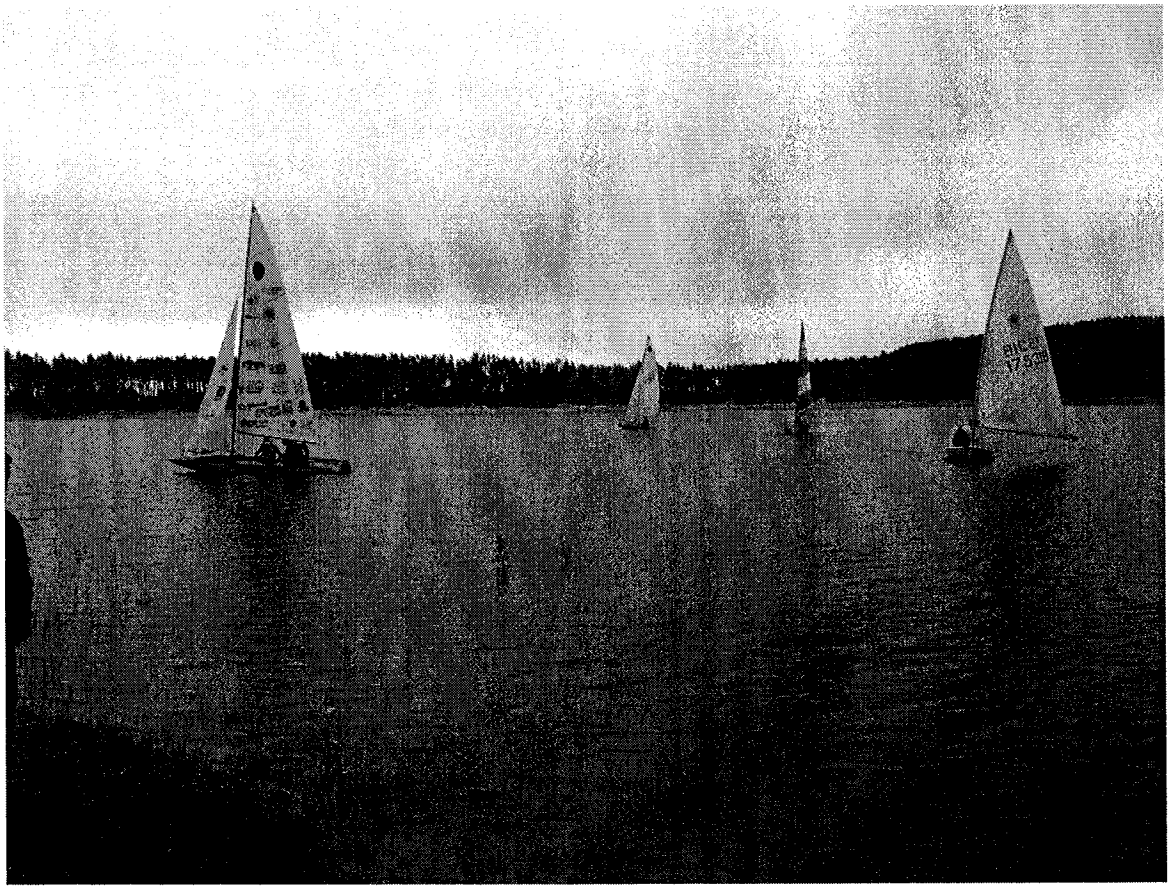
Vu sur Ouest france 8/12/2004

Revel présente son bateau œuvre d'art

Des jeunes de Revel ont participé à l'élaboration du bateau.

Impossible de le manquer, si l'on vient à passer devant le stand des dériveurs Fireball : son pont avant galbé, sa marqueterie contemporaine, sa dérive sculptée en font une œuvre d'art. Elle a été réalisée par des jeunes de Revel (Haute-Garonne). Tout commence lorsque l'association des BTS du lycée des métiers d'art, du bois et de l'ameublement de Revel reçoit de l'architecte Daniel Rousseau « un dériveur Fireball et deml «... A partir de la structure, on a construit la coque et apporté des éléments de décoration valorisant les arts du bois. Parce que le bois, c'est la spécialité de la petite commune, surnommée «cité du meuble d'art». Au total, sept classes, de deux établissements, ont participé au projet : travail sur la coque ; marqueterie réalisée par Romain, élève dans un CAP dédié à cet artisanat d'art ; voiles confectionnées par les jeunes filles en CAP tapisserie.

Sur l'eau ...



Extraits d'une discussion trouvée sur internet

Forum breizhskiff

Je suis en 1ere S et j'ai donc un TPE a faire cette année. Nous avons choisi comme sujet « le planning du fireball »(c'est ma cagette qui a un asy, voila pourquoi on a choisi ce dériveur), et nous essayons de quantifier une vitesse de dejaugeage. Je suis finalement étonné de trouver peu de renseignements dans des les bouquins (gutelle) ou alors c'est que je n'est pas cherché au bon endroit . J'ai deja trouvé quelques infos sur votre site (que j'adore) mais j'aurais aimé avoir une aide supplémentaire (principalement pour calculer la vitesse de départ au planning)
merci d'avance

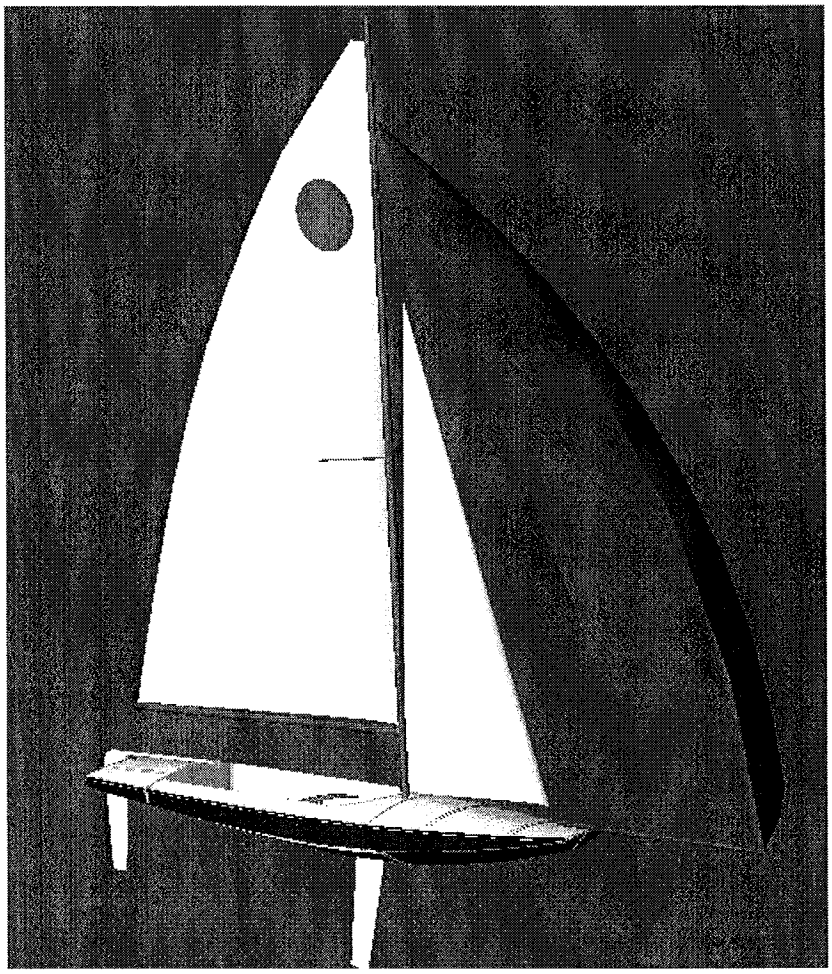
Je ne sais pas si tu l'as vu mais deja, dans la section des articles, il y a un article qui te permettra de debroussailler le sujet (Definition du skiff - http://www.breizhskiff.com/articles/articles/what_a_skiff/what_a_skiff.php). Il tente de definir le skiff a partir de sa vitesse de planning au pres et donc propose une maniere de la calculer...

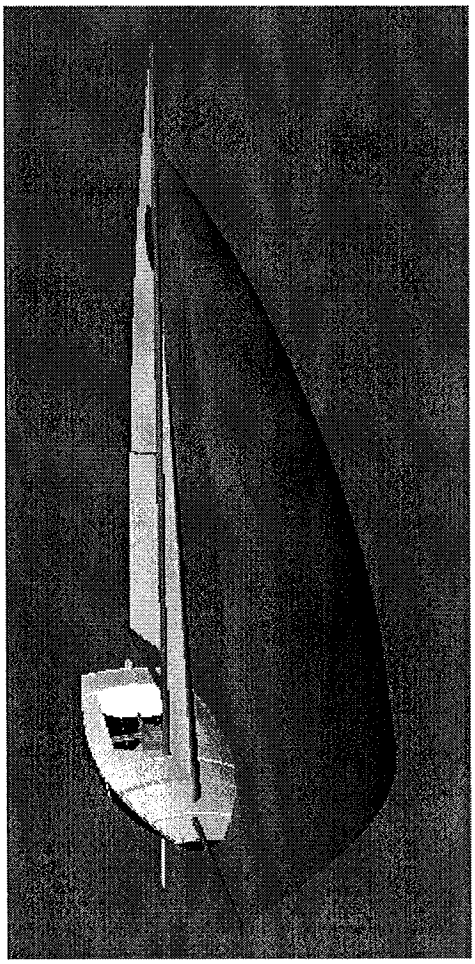
Si on prend la peine de soigneusement le comprendre, il y a pas mal de choses a en tirer ;-)

oui merci j'avais déjà (ca va d'ailleurs faire une partie de mon tpe) Sinon j'ai cru comprendre qu'un de vous travaillait dans la conception 3D. J'ai déja fait mon fire sur Rhino3D mais je me demandais s'il existait des logiciels (en version dévaluation) encore mieux niveau rendu (les modules de rendu n'étant pas à dl sur internet pour rhino)
et pas trop dur à utiliser (parceque j'en ai deja essayé quelques autres mais les nurbs et les vortex je comprend pas grand chose)

*La meilleure approche du planning à ma connaissance est celle de Daniel Savitsky, qui a une approche très rationnelle et qui a élaboré une formule de résistance à l'avancement qui fonctionne très bien. Tu devrais trouver des choses la dessus sur Google, y compris des fichiers excel d'ailleurs... Pour la vitesse de départ au planning, tu peux déjà prendre comme base qu'un bateau plane à partir d'un Froude de 0.5 mini environ... Sachant que le Froude = V/racine(g*L) avec V en m/s, g=9.81m.s-2, L en m.*
Un bon bouquin, pour débroussailler tout cela, et que je vous conseil à tous d'ailleurs est "Architecture Navale, Connaissance et Pratique" de D. Presles et D. Paulet.

Dessin réalisé à l'aide de Rhinocéros logiciel 3d





Je n'ai pas tout compris en détail mais je pense en avoir saisi l'idée. Je crois que c'est dans les Glénans où j'avais lu que la vitesse d'un bateau pouvait etre diminuée de 30% à cause d'une carene sale. Mais je ne suis qu'en 1ere donc l'état de la mer, l'endroit où on se situe sur la planete (vachement important pour la densité de l'eau) et l'age du capitaine, ca va peut etre etre un peu lourd .J'espere que j'aurais l'occasion d'étudier ca plus tard...(je m'éloigne 2 secondes du sujet, j'ai lu à plusieurs reprises que faire des études en archi navale avaient très peu de débouchés. Vous confirmez cette atrocité?) Fermons la parenthese, je trouve un peu bizarrre que les architectes ne publient par leur recherche dans la fiche technique du bateau.Y a t'il moyen de consulter toutes ces docs quelque part? Je viens de poser la meme question sur le site du fireball mais attention, les vieux de la vieille vous surveillent. Ils ont en effet mis 2H à découvrir qu'on parlait de fire sur breizhskiff C'est bien de voir que le monde de la voile et en particulier celui du dériveur reste actif toute l'année (surtout derriere son ordi parce que je ne sais pas pour vous mais ça caille sur Brest

Bon, alors, tu disais: vitesse de planing? Très bonne question!
Au vu des réponses ci-dessus, tu as probablement déjà compris que ce n'est pas une mince affaire de la calculer... En fait, le problème est TRES complexe, et c'est la raison pour laquelle tu ne trouveras pas facilement des infos la-dessus.

Déjà, il n'y a pas unanimité quant à la définition même du planing. Le phénomène en soi est assez simple: à mesure que la vitesse du bateau augmente, la force hydrodynamique augmente elle aussi, et tend à se combiner à la poussée d'Archimède pour soulever le bateau. Comme ce dernier est enfoncé moins profondément dans l'eau, il y a moins de surface de coque en frottement avec l'eau, et donc la résistance à l'avancement diminue. Résultat net: la vitesse augmente.
Mais à partir de quelle force hydrodynamique considère-t-on que le bateau plane? Autrement dit, quelle proportion du poids du bateau cette force doit-elle soulever pour qu'on soit en régime de planing? C'est loin d'être évident.

La formule F = 1/2cos(alpha)mSV^2 est complètement générique, même si elle est simplifiée. Mais elle est de peu d'utilité dans ce cas-ci. Il faudrait en effet se donner la valeur de F pour en déduire celle de V. D'autre part, il est impossible d'estimer simplement la valeur de l'angle alpha, qui représente l'inclinaison de la force F par rapport à la verticale, et qui est une manifestation physique du frottement (donc de la traînée).

*Une autre approche consiste à utiliser les travaux de Froude. Il en résulte une formule V = F*SQRT (9.81*L) où L est la longueur de flottaison, et F un coefficient(dit coefficient de Froude). On considère en général que pour F = 0.4, la résistance de vague (due à la vague d'étrave - le "hump" de F. Bethwaite) devient prépondérante. On dit alors que la vitesse qui y correspond est la vitesse "limite" du bateau en régime archimédien, et que pour aller plus vite, il doit obligatoirement planer. Mais c'est très théorique, parce que la conception de la coque joue un rôle extrêmement important. Selon cette formule, tout bateau de 4.20m "plafonne" à environ 5 noeuds, or de nombreux dériveurs sont capables d'aller plus vite que ça sans pour autant planer (le I14 par exemple).*
Malgré tout, on observe que le planing se déclenche en général pour des valeurs de Froude comprises entre 0.9 et 1.1, avec des extrêmes à 0.7 et 1.5!! Comme tu vois, la fourchette est large... Le problème principal est que les travaux de Froude repose sur le principe de similitude (variation linéaire des paramètres avec l'échelle). Toute l'architecture navale repose sur ce principe, selon lequel une maquette donne une représentation fidèle et conforme des phénomènes qui affecteront le bateau en vraie grandeur. Or, pour les petits bateaux genre dériveurs, le principe de Froude ne s'applique en fait pas, où mal! Toute la difficulté de conception des dériveurs vient de là.

Les travaux de Savitsky sont intéressants; malheureusement, les résultats ne s'appliquent en principe qu'aux coques en V, à angle de varangue très faible. J'ai essayé d'adapter les résultats de Savitsky au cas des dériveurs, mais sans grand succès. Si ça t'intéresse, je peux toujours les publier.

Au final, il reste deux approches possibles:
- les calculs hydrodynamiques lourds (en anglais: CFD - Computational Flow Dynamic), basés sur des modèlisations fines par éléments finis. C'est évidemment hors de portée de l'amateur lambda, mais certaines écoles d'ingénieur te refileront certainement des résultats et/ou des indications utuiles.
- les tests en vraie grandeur. C'est comme ça que travaille Frank Bethwaite. Tu prends la coque que tu veux tester, tu bricoles un dynamomètre de fortune que tu couples au cable de remorquage, tout le monde embarque dans le Zodiac, et tu remorques! Ca te donne une mesure réelle de la résistance à l'avancement, en conditions de nav. En plus, tu navigues au lieu de calculer

Je te suggère la deuxième approche. C'est tout-à-fait faisable, et te permettrait de mesurer (et d'analyser ensuite) les courbes de résistance à l'avancement de ton Fire pour différentes conditions de nav (poids, état de la mer, allure, état de la coque, etc.).

Tiens-nous au courant.

L'idée du dynamometre parait en effet trés séduisante. Le seul probleme c'est que je vais manquer un peu de temps (...) La mise a l'eau n'était prévue que vers paques. Je suis actuellement malade donc je ne vois pas le reste de mon groupe mais des la fin de semaine il va falloir que l'on en parle. J'espere que l'on ne va pas etre obligé de recadrer notre TPE surtout que l'on commencait à avoir de bonnes bases. En faite, les modes calculatoires sont soit trop poussés pour nous, soit ils ne prennent pas en compte assez de parametres et nous donnent donc des choses trés approximatives. La definition de Pierre Gutelle sur le planning m'a un peu déstabilisé. Je pensais savoir à peu prés quel était ce phénomene, mais aprés lecture je me suis rendu compte que je ne savais rien du tout
Je pense que l'on va deja calculer le Va avec le quel il plane au portant et au prés et aprés on verra. En commençant ce projet au début de l'année je pensais vraiment que l'on arriverait à quelque chose de sympa mais la je me pose de + en + de questions. Encore merci pour toute votre aide.

Ah c'est ça la jeunesse : de l'innocence et de l'insouciance....

J'aime les jeunes scientifiques en devenir ....

Si au lieu de vouloir absolument apporter une réponse à ta question tu fait le tour de tous les moyens à mettre en oeuvre pour pouvoir y répondre, ce sera déja un gros travail.

sinon pour la définition du planning en fireball elle est plus simple que pour un autre bateau puisqu'il a un fond plat. Le planning se déclenche de la même façon que pour une planche à voile ou un ski nautique: au moment ou il se déclenche il y a une brusque diminution de la résistance à l'avancement.

ta démarche est intéressante quelle qu'en soit le résultat je pense qu'elle te sera enrichissante.

NB
Toutes les réponses ou remarques faites à Yvan sont en italiques
Tout n'a pas été recopié mais vous pouvez retrouver le contenu intégral de cette discussion très formatrice sur

http://www.breizhskiff.com/forums/index.php?topic=3254

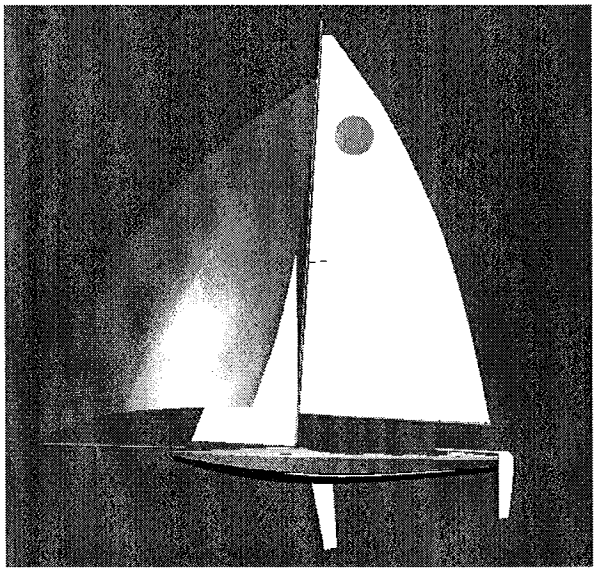
http://www.fireball-france.org/NewForum/Messages.asp?DiscussID=926

Le logiciel utilisé est téléchargeable gratuitement sur

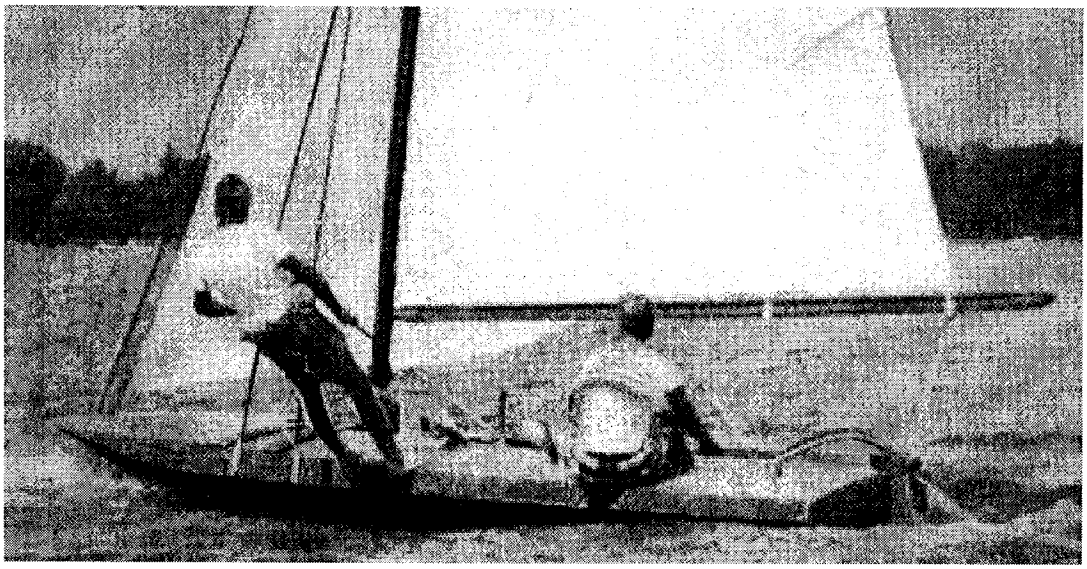
http://download.mcneel.com/rhino/3.0/eval/?language=fr

Le fichier utilisé pour l'article est en ligne sur

http://www.fireball-france.org/download/fire3D.zip



A la recherche du planning sur l'ancêtre du fireball



a 30 mph Planing Sailboat

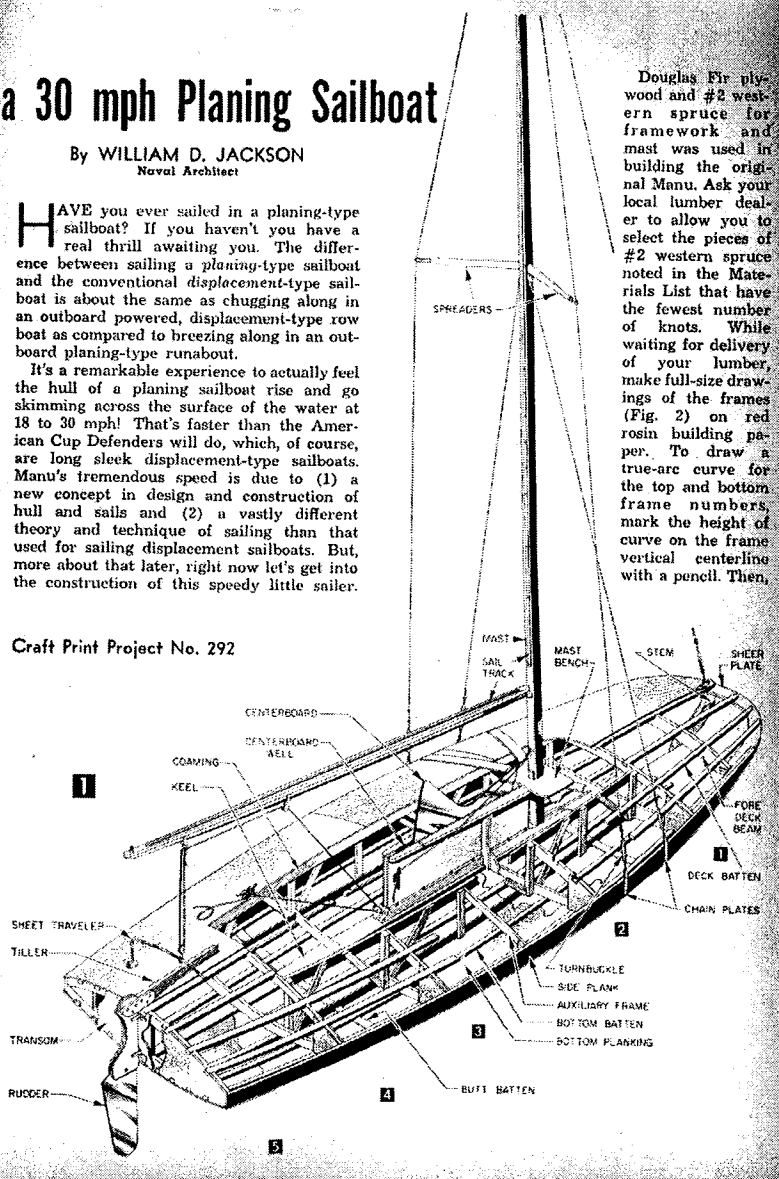
By WILLIAM D. JACKSON
Naval Architect

HAVE you ever sailed in a planing-type sailboat? If you haven't you have a real thrill awaiting you. The difference between sailing a *planing*-type sailboat and the conventional *displacement*-type sailboat is about the same as chugging along in an outboard powered, displacement-type row boat as compared to breezing along in an outboard planing-type runabout.

It's a remarkable experience to actually feel the hull of a planing sailboat rise and go skimming across the surface of the water at 18 to 30 mph! That's faster than the American Cup Defenders will do, which, of course, are long sleek displacement-type sailboats. Manu's tremendous speed is due to (1) a new concept in design and construction of hull and sails and (2) a vastly different theory and technique of sailing than that used for sailing displacement sailboats. But, more about that later, right now let's get into the construction of this speedy little sailer.

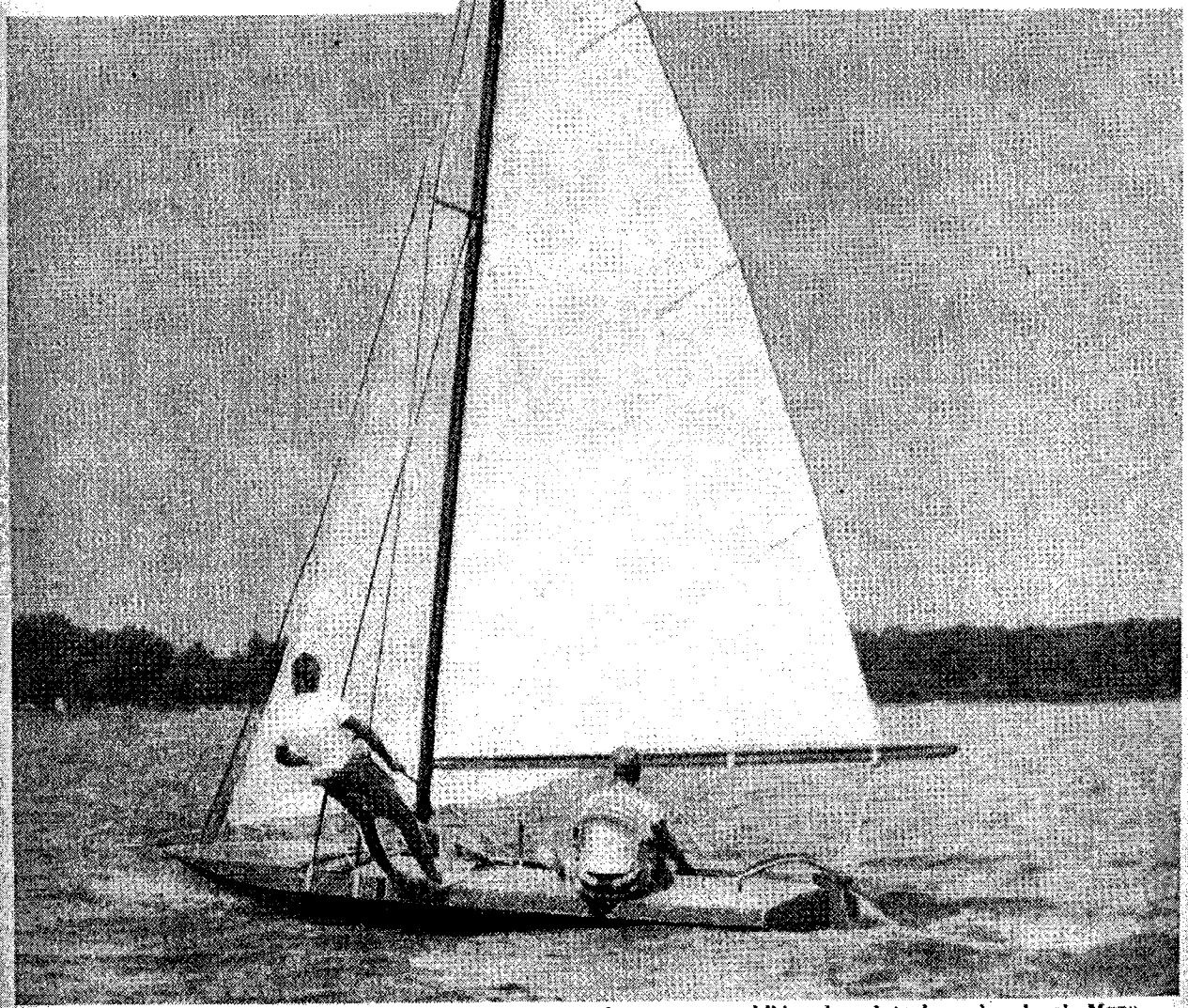
Craft Print Project No. 292

Douglas Fir plywood and #2 western spruce for framework and mast was used in building the original Manu. Ask your local lumber dealer to allow you to select the pieces of #2 western spruce noted in the Materials List that have the fewest number of knots. While waiting for delivery of your lumber, make full-size drawings of the frames (Fig. 2) on red rosin building paper. To draw a true-arc curve for the top and bottom frame numbers, mark the height of curve on the frame vertical centerline with a pencil. Then,



SECTION IV—Sailboats and Special Purpose Boats

Manu...



With sails trimmed in hard and flat and one crew member out on a hiking board to keep her level, Manu planes with winds of 10-12 mph. With a 25 mph. wind, planing speeds of 28-30 mph. are possible.

STATEMENT OF USES

USES: Speedy planing-type sailboat for use on protected bodies of water such as bays, rivers, lakes, for speeds in excess of 18 M.P.H. with two or three aboard. With load of more than five passengers, boat reacts like any conventional displacement-type sailboat.

TYPE: Shallow-scow type with convex bottom, ¼" plywood planking and covered with fiber-glass.

LENGTH: 20-ft. over all. Length waterline—19-ft. 4-in.

BEAM: 6-ft. 1-in.

SEATING CAPACITY—Planing 4 maximum, 6-non planing, maximum.

POWER: Main sail and jib sail.

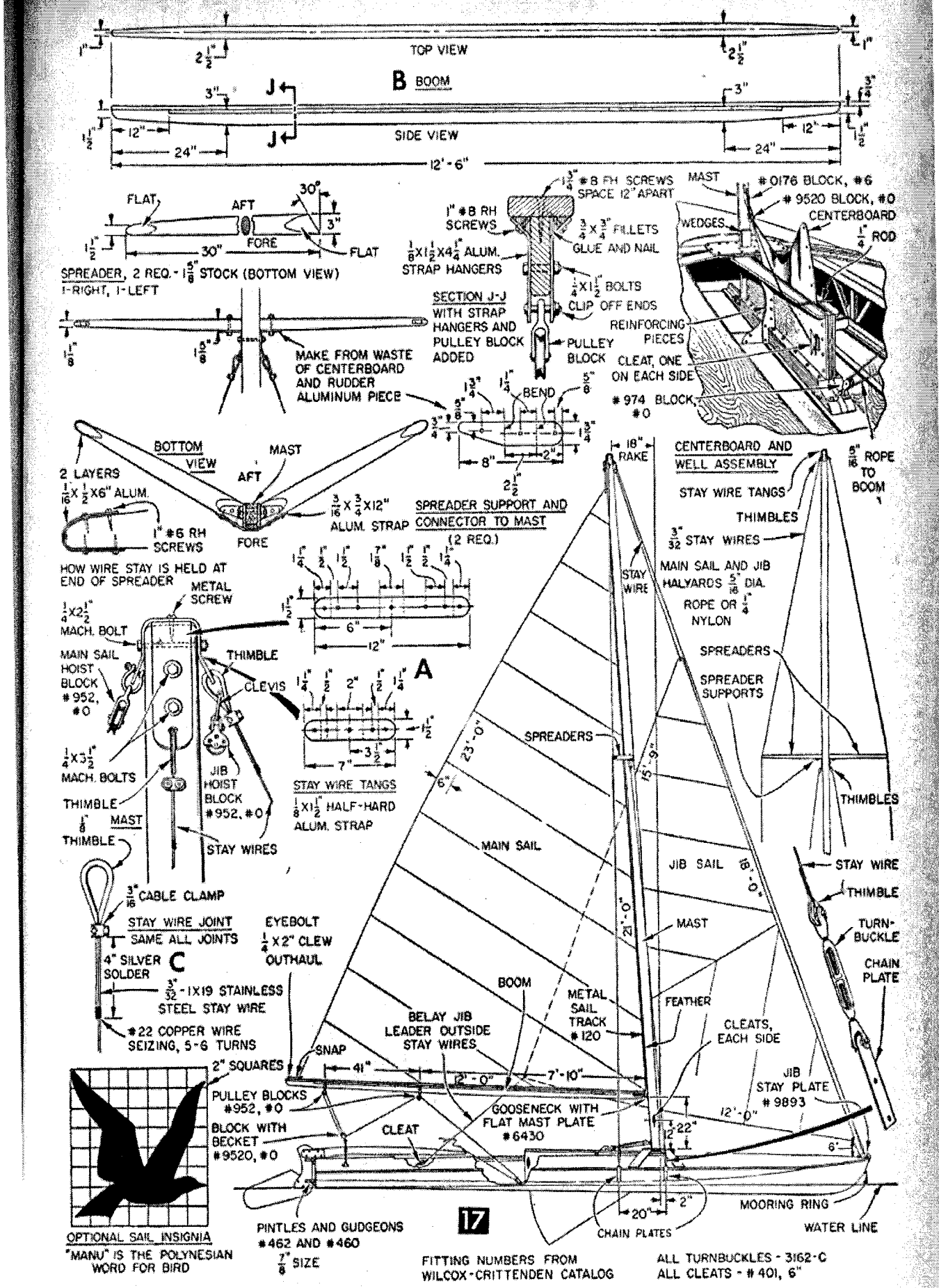
WEIGHT: 305 lb.

SAIL AREA: 238 sq. ft.

RATIO OF SAIL AREA TO WEIGHT—1 square foot of sail area to 1.25-lb. of boat. This ratio twice as efficient as a catamaran of equal size.

SPEED: 18 M.P.H. and more depending upon technique and trim of sails.

Twice as efficient as an INTERNATIONAL 14-ft. DINGHY. In winds below 10 MPH it is not quite as efficient as a displacement-type boat. But with winds over 10 MPH it is five times faster than a conventional displacement-type sailing craft of equal waterline length.


TOP VIEW
B BOOM
SIDE VIEW
12'-6"
SPREADER, 2 REQ. - 1 5/8" STOCK (BOTTOM VIEW)
1-RIGHT, 1-LEFT
MAKE FROM WASTE OF CENTERBOARD AND RUDDER ALUMINUM PIECE
SECTION J-J WITH STRAP HANGERS AND PULLEY BLOCK ADDED
1 3/4" #8 FH SCREWS SPACE 12" APART
1" #8 RH SCREWS
3/4 X 3/4" FILLETS GLUE AND NAIL
1/8 X 1 1/2 X 4 1/4" ALUM. STRAP HANGERS
1/4 X 1 1/2" BOLTS CLIP OFF ENDS
PULLEY BLOCK
REINFORCING PIECES
CLEAT, ONE ON EACH SIDE
#974 BLOCK, #0
MAST
#0176 BLOCK, #6
#9520 BLOCK, #0
CENTERBOARD
WEDGES
1/4" ROD
BOTTOM VIEW
2 LAYERS 1/16 X 1/2 X 6" ALUM.
1" #6 RH SCREWS
3/16 X 3/4 X 12" ALUM. STRAP
SPREADER SUPPORT AND CONNECTOR TO MAST (2 REQ.)
HOW WIRE STAY IS HELD AT END OF SPREADER
METAL SCREW
1/4 X 2 1/2" MACH. BOLT
MAIN SAIL HOIST BLOCK #952, #0
THIMBLE
CLEVIS
1/4 X 3 1/2" MACH. BOLTS
JIB HOIST BLOCK #952, #0
STAY WIRE TANGS 1/8 X 1/2" HALF-HARD ALUM. STRAP
A
THIMBLE
MAST
STAY WIRES
3/16" CABLE CLAMP
STAY WIRE JOINT SAME ALL JOINTS
4" SILVER SOLDER
C
3/32" - 1X19 STAINLESS STEEL STAY WIRE
#22 COPPER WIRE SEIZING, 5-6 TURNS
EYEBOLT 1/4 X 2" CLEW OUTHAUL
2" SQUARES
PULLEY BLOCKS #952, #0
BLOCK WITH BECKET #9520, #0
CLEAT
SNAP
BELAY JIB LEADER OUTSIDE STAY WIRES
BOOM
METAL SAIL TRACK #120
GOOSENECK WITH FLAT MAST PLATE #6430
FEATHER
CLEATS, EACH SIDE
JIB STAY PLATE #9893
PINTLES AND GUDGEONS #462 AND #460 7/8" SIZE
OPTIONAL SAIL INSIGNIA
"MANU" IS THE POLYNESIAN WORD FOR BIRD
17
FITTING NUMBERS FROM WILCOX-CRITTENDEN CATALOG
ALL TURNBUCKLES - 3162-C
ALL CLEATS - # 401, 6"
18" RAKE
CENTERBOARD AND WELL ASSEMBLY
STAY WIRE TANGS
THIMBLES
3/32" STAY WIRES
STAY WIRE
MAIN SAIL AND JIB HALYARDS 5/16" DIA. ROPE OR 1/4" NYLON
5/16" ROPE TO BOOM
SPREADERS
SPREADER SUPPORTS
SPREADERS
23'-0"
15'-9"
6"
MAIN SAIL
JIB SAIL 18'-0"
21'-0"
MAST
STAY WIRE
THIMBLE
TURN-BUCKLE
CHAIN PLATE
THIMBLES
41"
2'-0"
7'-10"
12'-0"
12"
22"
6"
20"
2"
CHAIN PLATES
MOORING RING
WATER LINE

LES PIEDS GELÉS LE 26/12/04

Zut, ça va être juste . Etienne est à droite nous à gauche un peu en retrait mais avec plus d'air . La ligne est là, les 2 premiers sont passés et... effectivement c'est trop juste le coup de trompette est pour Etienne et l'article pour nous .

En fait en revenant sur cette belle journée, je m'aperçois que la punition est légère ,car revenir sur les pieds gelés est toujours agréable à plus d'un titre :

Cette régate, certainement la plus conviviale du circuit fait depuis longtemps partie de nos "obligations absolues" de. Nous retrouvons toujours avec plaisir des amis de 20 ans (Nicole, Victor,Pierrot) qui nous accueillent comme des rois (apéro monstre ,poulets écrasés à volonté vino verde comme s'il en pleuvait et j'en oublie) , Maurice nous fit l'honneur et l'amitié de nous servir de sécurité , ce qui lui permis d'éviter la noyade d'Yves, trahi par son équipier d'emprunt dont la tête me rappelle vaguement quelqu'un ! Mais oui, on me confirme à l'instant qu'il s'agit bien de notre Ludo national venu dépanner un barreur démuni (certains leaders d'autres séries pourraient s'en inspirer, surtout pas de polémique!) La fête n'aurait pas été complète sans la présence du grand gourou bleu venu, malgré une hanche récalcitrante soutenir ses disciples et observer avec sa mansuétude coutumière les efforts du jeune néophyte délégué à sa place .

Sur l'eau , la lutte aura été aussi intense que sportive, les concurrents réparant leurs fautes avec une spontanéité et une élégance qui fait honneur à notre série (après tout, pourquoi attendre que l'on reconnaisse nos mérites, on n'est jamais si bien servi que par soi-même)

En me relisant je m'aperçois que je brosse un tableau quasi rose bonbon de cette journée , je sais, Choisy, c'est petit, fin novembre, il fait froid ... eh alors ?

REGATE D5 à la Flèche le 20/03/05

DETAILS FARFELUS D'UNE HISTOIRE VRAIE

$$$$$$$$$$$$$$$$$$$$$

...

De nombreux flibustiers réputés s'étaient donnés rendez-vous samedi après-midi pour dépoussiérer leur canot sur le parking et sur le plan d'eau du non moins réputé club de voile de la Flèche.

L'ambiance pouvait paraître détendue et bon enfant mais j'ai entendu dire que l'équipage de la brigantine (FRA14702) recherchait pour les retrouvailles dans l'auberge convenue la complicité d'autres marins. Il promettait le partage du butin à ceux qui les aideraient à éliminer les pirates nantais (FRA14631). Je n'ai pas eu tous les détails de la soirée mais au duel de « viens j'te paie une bière » et « j't'en paie une autre » et « encore un p'tit rhum » et autre breuvage anesthésiant, les nantais ne craignaient pas grand monde, surtout que l'un d'entre eux venait de passer un séjour d'entrainement au Royaume Uni qui , en étant suspendu à un câble , permet de siffler en rôtant tout en contrôlant l'ensemble de la flotte. (voir les résultats).

Le premier coup de canon tonna vers les 10h30, les hostilités commencèrent avec un soleil radieux illuminant et réchauffant toute la baie, le port de la Monnerie ainsi que tous les badauds absents. De tous côtés on entendait les cris et les ordres des capitaines de vaisseaux qui n'employèrent pas pour cette fois le fouet, sauf peut-être sur la frégate du fameux et très craint Cocquerel Captain (FRA14632). Il ne fallut pas longtemps au président du comité de course pour s'apercevoir qu'un des pirates nantais ne s'était pas affublé du réglementaire gilet de flotabilité et le reste de la flotille crut bien tenir là , la solution . Mais c'était oublier un peu vite le potentiel à multiples facettes du brigand aux yeux bleus : en effet par un coup d'œil adressé à une personnalité du beau sexe qui se prélassait sur le bateau comité, il obtint l'objet manquant. Tous les autres marins se promirent de protester pour « aide extérieure », la suite montrera qu'ils n'avaient guère de suite dans les idées.

Plus la journée s'écoulait plus la tension devenait palpable, et chacun tentait de se souvenir d'une ruse ancienne pour faire basculer les évènements à son avantage, voici celle de l'un d'entre eux : le vieux loup de mer du sloop rouge sang (FRA14699) après avoir débauché, pour régater , un équipier très occupé à des préparatifs de mariage, réussit à influencer les autorités pour impérativement effectuer la pause après la deuxième manche. Il en aurait profiter pour bricoler, secrètement dans l'un des ateliers ambulants du vieux port, une surliure

sur une gaine d'écoute qui avait lâché, tout ça l'air de rien entre deux bouchées de pain et un gâteau au chocolat goulûment avalé. Celle d'un autre capitaine affichant ostensiblement les inscriptions « quat ' sept » dans ses voiles aurait faillit se faire envoyer par le fond au cours d'un croisement tribord/babord , très fâché il mit en batterie ses canons et coula purement et simplement le navire nantais à la quatrième manche sans complexe (voir résultats) alors que lui-même refusait un tribord sur l'allure vent arrière dans la troisième manche à une belle et élégante goelette blanche (FRA14476).

Voilà la journée qui se termine, tous les vaisseaux rentrent au port en dégonflant promptement leurs poumons...

Les résultats de cette régate furent annoncés avec les commentaires appropriés à chacun, seule la troisième place posa une vraie question : Thoby or not Thoby ? (je ne voudrais pas pousser trop loin mon étude onomastique mais je sais de source sûre que c'est à partir de ce fait divers qu'un écrivain anglo saxon inconnu de l'époque se rendit célèbre).

Je terminerais en signalant que le comité d'organisation eut bien des difficultés à retenir toutes ces canailles jusqu'à la fin tant elles avaient envie de ripailler car le butin composé de bouteilles de cidre et d'appétissantes tartines de rillettes fut englouti en quelques minutes et c'est avec des joues pleines et bien tendues que chacun refaisait la régate en postillonnant et gesticulant de tous côtés.

FRA14476
JCL
Précision :
toute ressemblance avec des personnes existantes n'est pas complètement fortuite

place	voile	concurrents	clubs	serie	points retenus	points total	1	2	3	4	5
1	14631	peculier	sno nantes	fire	4	17	1	1	1	dsq	1
2	14702	le seac'h fouassier	sno nantes cv st aubin elbeuf	fire	10	15	2	3	3	2	5
3	14500	fouassier thoby taque	cv st aubin elbeuf cv la flèche cncas nantes	fire	11	18	7	2	4	1	4
4	14699	bihoreau le berre	cn val de sarthe cv la flèche	fire	11	16	3	5	2	3	3
5	14476	lepinay coroller	cv la flèche cv la flèche	fire	16	23	4	4	6	7	2
6	14372	lucet lucet	cv la flèche cv la flèche	fire	22	31	5	6	5	6	9
7	2599	tottereau carterea u	cn val de sarthe cn val de sarthe	470	24	32	6	8	8	4	6
8	14632	coquerel guerin	cn estuaires cv la flèche	fire	27	37	8	7	7	5	10
9	14557	bredonti ot lucet	cn notre dame de monts cv la flèche	fire	33	42	9	9	9	8	7
10	11097	fourrier malherb e	cv la flèche cv la flèche	fire	38	48	10	10	10	10	8
11	12589	lecomte croisard	ev marçon ev marçon	fire	44	56	12	12	12	9	11
12	11351	le goff vedrenn e	cn val de sarthe cn val de sarthe	470	44	56	11	11	11	11	12

ENTRAINEMENTS D'HIVER EN ILE DE -FRANCE

Après une série d'entraînements à **St Quentin**-en-Yvelines, menés ces dernières années par Ludo Alleaume et Etienne Perdon, sous un régime de monopole quasi-étatique, les navigateurs hivernaux avaient droit cette fois, à un entraîneur différent à chaque séance, -- au titre de la. concurrence non faussée -- .

Etienne assurait la continuité, donnant le ton à la 1ère séance, relayé par Pédro successeur naturel. Puis venait Dom. junca, assisté de Maurice Coquerel, recrutés - de force et au charme - par la dynamique capitainesse de flotte francillienne Emmanuelle Vaillant, à la fin d'un repas arrosé.

A la dizaine de parisiens & normands volontaires et motivés venus aux séances, fut offerte une revue complète de navigation, avec beaucoup de manoeuvres, variations de vents, changements de rythmes,; sous forme de mini-régates avec ses départs, ses petis coups tactiques. Et pour terminer, des topos post-navigation fort utiles pour dénoncer les trucs qui vont pas, d'un ton docte, car il est plus facile de faire le kakou depuis une sécu ! (ya pas que des inconvénients non plus) ...

Une revue presque complète de navigation , nous dirons, puisque pour les longs bords, les essais de vitesse, les règlages fins, de même que le passage du clapot, le surf sur les vagues, les observations filmés de nos lacunes , c'est à Brest que ça se passe à l'excellent stage de printemps bien utile à qui veut progresser ou faire une bonne saison, parfait complément en somme de nos échauffements hivernaux .

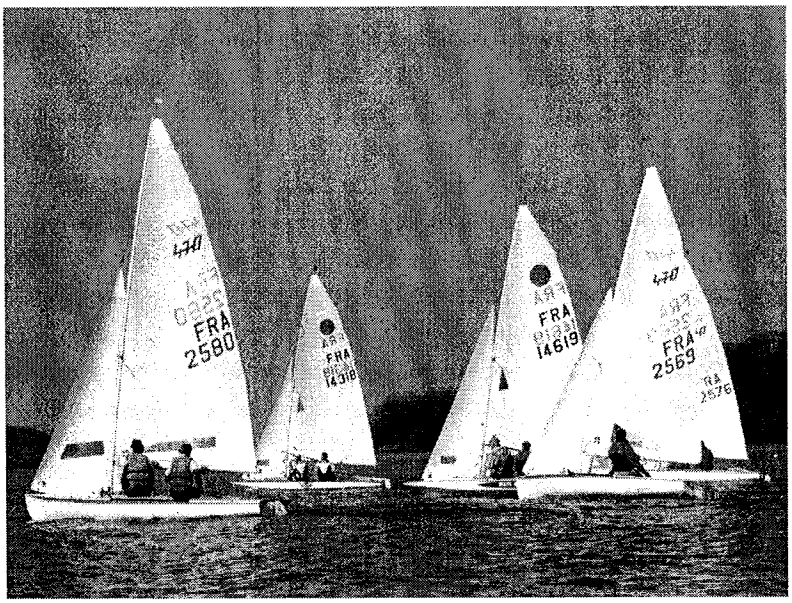
Il y avait, de mémoire et toutes séances confondues, (j'en rajoute et j'en oublie) : Andreys/Rizet, Sylvain Culeron, Fouassier, Pedro&moi, Godin&fils, Coquerel, Thuillier&ses jeunes protégés Muriel et Romain, Le Chalony, Récamier, en fire + quelques 470, dont Boime, Chapelain&fille, +1 antique 505 & même 1 Jet, venus attirés par la réputation mirifique de nos lumières ou se mèlant à nous par hasard, je sais plus ....

On voit des choses : fouassier furieux qui s'est fait voler un mètre d'écoute ! tiens non ! il avait juste oublié de choquer le barber... Chapelain donne du stick sur les pieds de sa fille trop lente à monter au trap ; la méthode est aussitôt adoptée par tous les barreurs ... On apprend des trucs : Boime sait voir si une risée est un adon ou refus avant qu'elle n'arrive : droit devant c'est un refus, du coté au vent c'est l'adon, pris à contre c'est le bain ! ; il faut trouver si les risées se déplacent ou s'il y a des couloirs qu'il faut aller chercher ; au départ on lance le bateau avec les pieds !... Sinon, constat bien des fois vérifié : en moyenne le fireballiste a du mal à s'arrêter et ne tactique pas au vent arrière .

A la 1ère séance, il y a eu petit temps, à la 3ème il y avait de la neige sur les tauds et des raffales qui tombaient drues d'en haut avec déssalages à la clé . Mais dans l'ensemble il ne faisait pas si froid.et la dizaine de courageux venus aux 3 séances ont été récompensés par le plaisir d'une navigation dense et une rigueur de conditions acceptable .

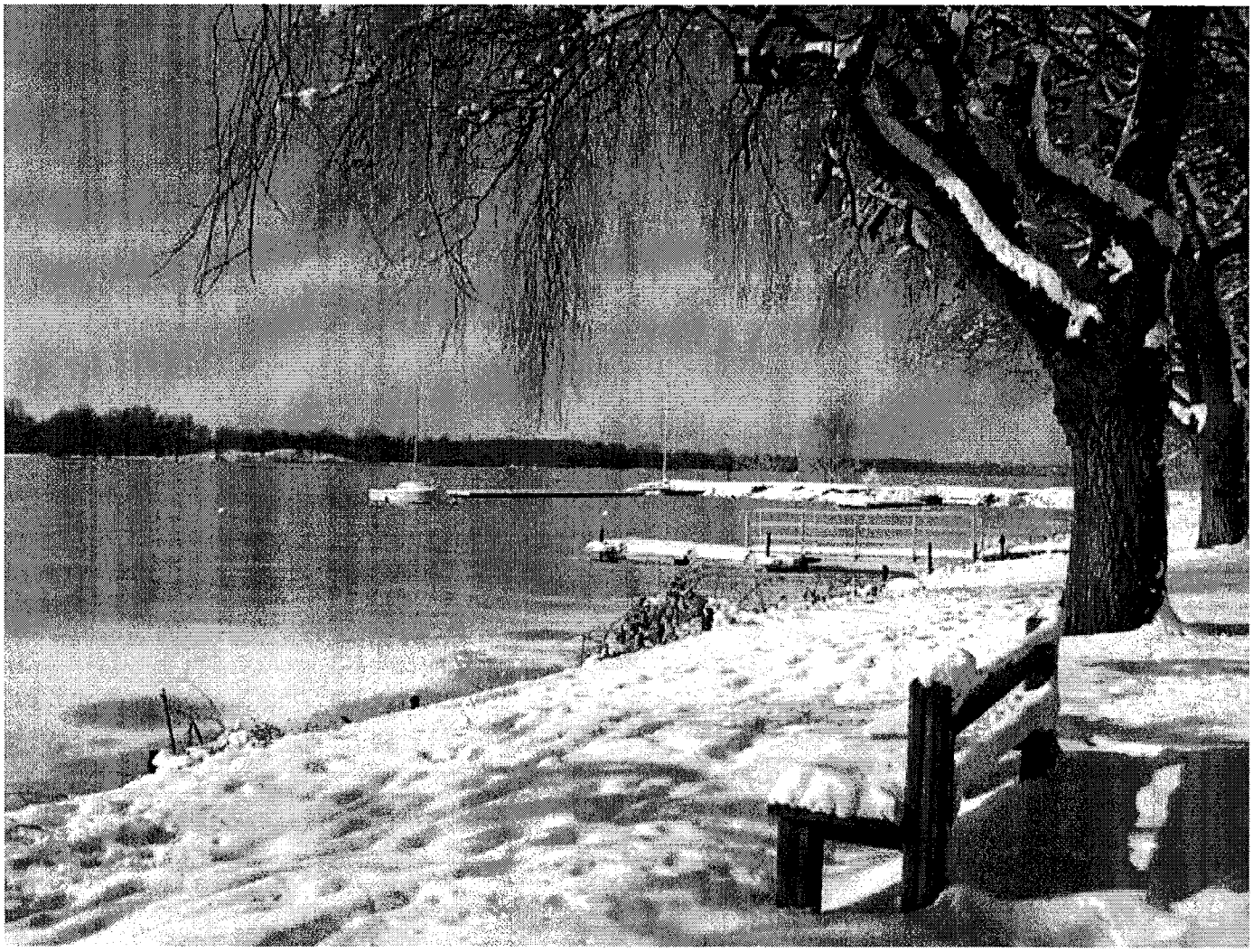
Au final, on a un bon groupe, ya des jeunes qui s'interressent, et même en sécu avec un thermos et des grosses chaussettes, ça le fait; alors, l'hiver prochain sachez qu'on remet ça et venez vous mettre en jambes en navigant avec nous dès janvier !

Dom-Tom



Faut pas exagérer ! Là on ne navigue pas !

St Quentin Février 2005



St Quentin 3/04/05 :

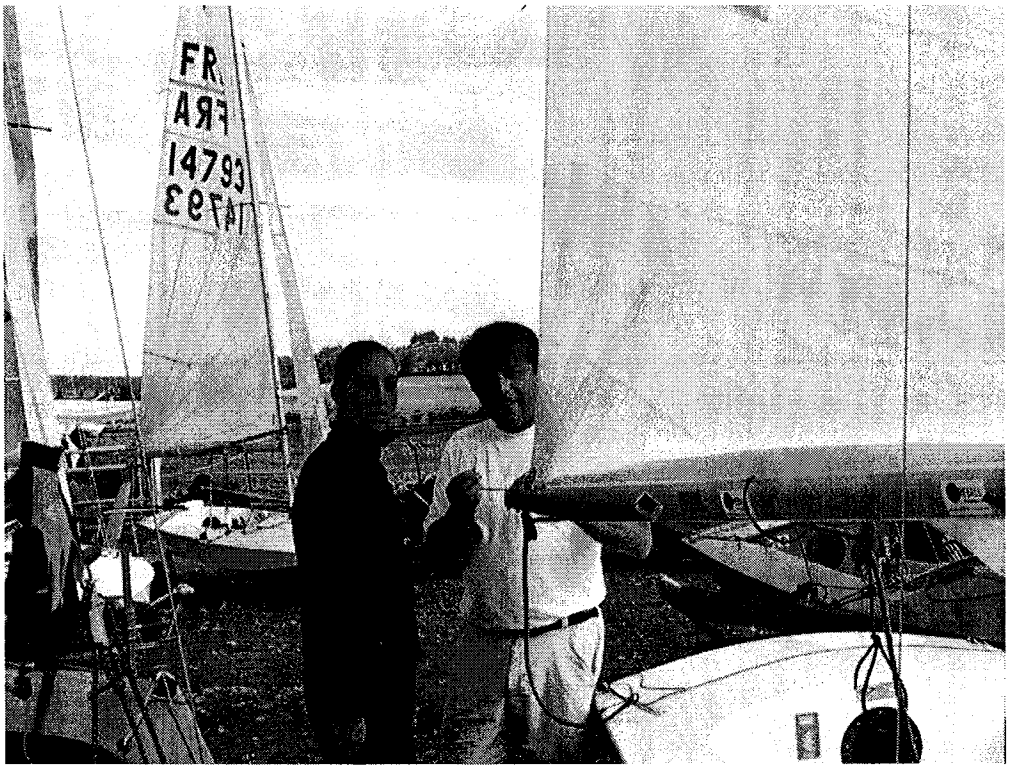
Avant toute chose , dénonçons un nouveau scandale, les responsables de l'article s'étant dérobés à leur devoir sous un prétexte passablement fallacieux (le bac, comme raison valable, ça vous paraît sérieux ?) me voilà devant ma feuille blanche (tout comme eux) 3 mois ou presque après la régate .

Voyons voir, il faisait plutôt beau et chaud pour la saison, puisque une fois de plus, nous nous sommes plantés sur les réglages question fringues et nous avons sué à grosses gouttes toutes la journée. Nous étions plutôt nombreux en D5 (21 bateaux), nettement moins en Fire (7) ce qui tourne un peu à l'habitude en régate de ligue cette année, malheureusement.

Au fur et à mesure, la mémoire me revient, je me souviens du vent, globalement tourmenté avec de nombreuses bascules passablement aléatoires (je me rappelle de 2 bords de largues particulièrement "foirés" de notre part) L'ambiance avec les 470 était excellente, un peu plus rugueuse avec les finistes qui couraient sur le même rond ce qui paraît normal dans une série d'hommes !

Ludo et Etienne n'étaient pas là, ce qui, avec les variations véliques, permettait tous les pronostics possibles .

Finalement, les fires ont gagné au général, il a fait beau et les absents ont eu particulièrement tort.



CAZAUX à Pâques

L'histoire commence à 5 heure du matin , heure approximative du réveil , au radar . Vers 13 heures , nous sommes sur place , une heure avant le départ , largement suffisant pour gréer le bateau et rejoindre le parcours . Avec la complaisance du comité de course , nous partons à l'heure pour une belle course bien ventée . Après le stress de la vie parisienne et un hivers rigoureux , cela fait du bien de retrouver le vent marin et une eau douce .

Le lendemain , le vent est monté d'un cran . Belle brise et peut-être une occasion de battre l'équipage ALLEAUME PERDON , invaincus depuis la dernière régate 2004 à Villers sur Mer.

Notre heure est peut-être arrivée , ALLEAUME PERDON premier à la première bouée au vent et nous deuxième. Leur spi ne sort pas , ont-ils peur ou sont-ils en train de bricoler ? Mon équipier se pose des questions sur l'opportunité de hisser le spi , pas moi . La bulle sort, on fonce au plein planning , la marotte crache son écume et en très peu de temps , nous sommes dans le tableau arrière des premiers.
Le seul problème, c'est que l'on a toujours pas vu la bouée à cause des embruns et la fin du bord est plus que scabreuse. Nous sommes sur la tranche avec 180kg dehors , il est temps de faire quelquechose si l'on veut faire la bouée. Je gueule alors à mon équipier que je vais tenter la manœuvre dite de « Dransfield » . Mon équipier semble ne pas comprendre . T'inquiète pas , reste au trapèze , ca va le faire ! Je lâche alors la drisse de spi pour que celui ci descende et flotte à la surface de l'eau , juste le temps de remonter un peu au vent pour faire la bouée.
Hélas , trois fois hélas, mon lâché de spi fut trop brutal et nous nous vîmes tous les deux dans l'eau , à contre , à essayer de faire du water start , mon équipier en train de chaluter dans l'eau avec comme seul espoir de survie son élastique de trapèze.
En conclusion, cette manœuvre marche bien , mais il vaut mieux éviter de l'essayer pour la première foi en régate et dans de l'eau fraîche. Avec un peu de coordination et d'entraînement , on prend confiance et là on n'hésite plus jamais à en voyer le spi car on a la possibilité de lâcher le spi en dernier recours.

Le dernier jour a été beaucoup plus calme avec une manche de petit temps.

En conclusion , une belle régate sur un plan d'eau ou l'on peut naviguer en toute saison.

Eric ROBERT

LA ROCHELLE 02 RELOADED

Il fallait une guerre mondiale pour arrêter « la Grande Boucle »; une cannicule et une raffarinade sont venus à bout de la semaine de La Rochelle, qui déroulait son week-end de Pentecôte depuis sa création . On n'était plus des centaines comme aux temps glorieux, on courait même avec les 4'7 voire les cinquos pour faire bonne mesure, mais nous voilà privés d'un de ces plans d'eau magnifiques, associé à une organisation carrée, qui donnent à la régate sa pleine mesure. Il nous reste à rendre compte de l'édition oubliée de 2002, dont l'article se perdit dans les limbes d'un disque dur assez goujat pour priver d'une gloire légitime un équipage dépossédé des fruits de sa victoire. ....Et il faudra aussi rendre justice un jour à l'équipage Rush/sotteau pour leur 1ère victoire française en 2004, car ils étaient jusque là plutôt abonnés à la 2e place à un point du 1er !!! ...

D'ailleurs, tout va à vau-l'eau ces temps-ci, car depuis lors, signe des temps !?!!, La Rochelle a été déboutée des J.O, et Raffarin remercié. Aussi, pour notre consolation, faisons nôtre la devise prophètique du poëte poitevin démitionné:

« Win the yes need the no to win, against the no » *

D. J.

**pas de traduction connue à ce jour*

Championship Winning Sails

RUSH

Champion d'Angleterre 2003
La Rochelle 2004

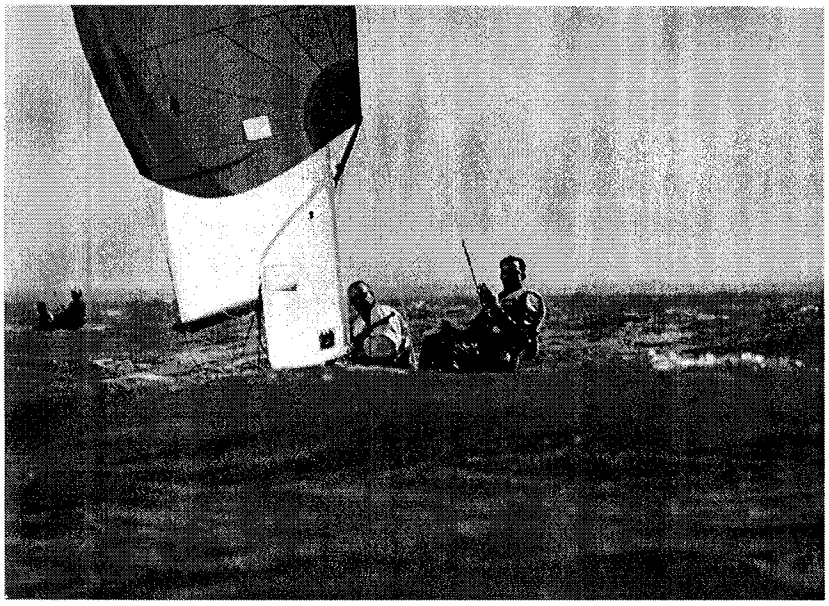
Des voiles testées, chaque week-end, en situation de régate, par des régatiers qui s'inscrivent dans les meilleurs mondiaux pour obtenir Puissance, Vitesse et Tolérance dans un compromis de haut niveau.

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

www.rushsails.co.uk

Rush Sails 2 conway avenue Carlton Nottingham NG4 2PY

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



LA ROCHELLE 2002

LUSTUCRU qu'un barreur orphelin rejoint à la dernière minute par un JEDI encore cicatrisant de sa dernière pyrogravure puisse venir jouer le trouble fête en 1ère division du gratin Fireballistique ?!!!
« Allo Mouchès ?
Ouais ?...
C'est Junca tu fais quoi ce week-end ...
Euh rien de spécial a priori
Alors j't'invite chez mon frangin à La Rochelle et tu m'embarques sur ton canote
Ok j'espère qu'on aura un gréement de FIREBALL avec les nouveaux haubans que je viens juste de recevoir de Suisse... »
La suite je ne me souviens pas bien si ce n'est que le samedi y'avait du vent et des vagues comme à La Rochelle et que le Gault tournait autour des Cinquos avec son FIREBALL customisé MORE WIND et que le gars JUIN sur ses terres la nuit, rôdait le jour sur l'eau tel le requin de base autour de ses proies pour choper la moindre risée adonnante et affirmer son talent de Chopeur . Les sudistes avaient fait le déplacement et la région Aquitaine était fortement représentée avec du matériel neuf à tester sans pester (n'est-ce pas Fred Boutarel ?..) A noter le retour parmi nous de l'équipage RAMEZI/RAMEAUX après quelques années d'absence et la présence de l'équipage FOUNTAINE mère&fille constitué pour la circonstance dans la flotte des 470 qui naviguaient avec nous. Que du beau monde !!!
Le deuxième jour nous avons eu droit en rejoignant notre zone de départ à un fabuleux spectacle des 60 pieds de la VOLVO OCEAN RACE qui régataient devant La Rochelle. Le moment a même été immortalisé par une superbe photo d'un FIREBALL au près avec en arrière plan un WOR 60 le tout en page de couverture de l'agenda 2002 des associations de La Rochelle !!! Pour ce qui est de la régate , la domination de J'HALLUCINE dans un vent médium était moins évidente et les équipages JUIN/ PERDON , MOUCHES/JUNCA en ont profité pour choper des victoires de manches suivis en embuscade par Jocelyn KERBIGUET qui était barré par le jury préféré de notre célèbre ZIQUET(cf rond MUMM Spi Ouest France 2002)...viennent ensuite les SOTTEAU père&fils...
Le dernier jour, lendemain d'une soirée ou plus exactement nuit CHOPINE et CHOPING pour les inconditionnels du Francky en goguette au TRIOLET, devait déterminer l'ordre final du podium provisoire. Deux manches ont été courues sous un magnifique soleil avec un vent de 5 à 10 nœuds de secteur Sud Est . Deux bons départs, une navigation propre facilitée par une vitesse intéressante pour une 1ère sortie du FRA 14793 permettent à l'équipage MOUCHES/JUNCA de gagner les 2 manches et ainsi choper la 1ère place du général devant F.JUIN et P.GAULT. Toutes non ressemblances et inexactitudes avec des personnages et faits ayant existé ne pourront être retenues contre la rédaction et ne peuvent faire l'objet que de poursuites...au bar !!!

Frédérique Mouchès

BREST 2005 : L'ENTRAINEMENT

Etaient présent les engagés volontaires (?!) :
J.F. Nouel/F.Mouchès ; L.Collin/Maêl ; T.Le Seac'h/E.Taque ; J.Y.Renon/N. Lechène ; F.Cordelle/H.Basset ; Anselmo/Robillard ; F.Lebas/Y.Le Roch ; M.Coquerel/C.Guérin ; Laurent/Irène (les djeuns) ; Philippe/Vincent ; D. Junca/ votre humble serviteur .

Ecole oblige, nous ne partons que le vendredi soir, et je me réfère donc au récit des présents pour résumer cette journée : vent de 12 noeuds et tout le monde a pu gagner sa manche... Nous retrouvons donc la joyeuse bande dans une pizzeria du port de commerce, le Tex Mex. Après le lâche abandon d'une partie de la flotte, le groupe, en plus de quelques endormis échoua dans un bar d'ou nous partîmes vers 1heure 15.

Le lendemain matin, entraînement à 10 heures : malgré un vent de terre des plus irréguliers, les dessalages se font rares, hormis Cordelle dans le port, et l'équipage djeuns (Laurent et Irène) . Le midi, moule frite au « Tour du Monde » chez Kersauson, ou Thomas Le Seac'h force l'admiration de la table en attendrissant la serveuse pour une part de tarte...

L'après-midi fut plus corsée : force 4 mais claques à 5, enroulement de bouées (aarrgghh !!) , trapèze à l'arrache (avec démonstration au briefing donnant lieu à un beau numéro de danse) , et enfin virements de bord, le tout filmé pour que ce soit inoubliable!

Les difficultés de la flotte, hormis pour les internationaux, furent : les écarts bouée bateau (une longueur pour les uns, 5 pour les cas désespérés) , le temps pris pour les empannages, les envois de spi et les virements de bord (changement de main ou désynchronisation de l'équipage) .

En soirée, punch chez Ludo Collin ou le sujet de discussion fut : l'état sexuel du fireballiste à 15 ans ? !!??

Dimanche, bousculant les traditions, l'équipage Junca-Junca ne partit pas dernier . Le vent était plus fort (entre force 5 et 6) . Nous fîmes des départs au lièvre (toujours avec l'équipage Ludo-Maêl comme lièvre) , de grands bords de près et de travers . Mais vers midi le vent forcit , et Eole (un type particulièrement sympa avec les fireballistes bourrins) , envoya des claques à 7 sur les pauvres équipages éprouvés. Nous rentrâmes sur un long bord de largue serré ou certains purent mouiller leurs dreadlocks, ou perdre leur safran, avant d'être à l'abri et de pouvoir faire notre dernier briefing...

Pour cet entrainement il faut remercier :
Xavier, notre entraîneur pour sa persévérance et son expérience,
et personnellement, Ludo pour ses conseils avisés et sa caravane .

Et la phrase du week-end fut :
Xavier : - Dites donc, vous avez fait des progrès en ponctualité !
Maurice : - oui , toi aussi d'ailleurs ...!!!!!

Valentin Junca

National Mixte – La Flèche
4 et 5 juin 2005

Le mixte, c'est une valeur sure du calendrier, c'est bien organisé, c'est une très bonne ambiance et c'est toujours le Team Fouassier qui gagne…

Beau temps en ce samedi après-midi, avec un vent frais et quelques risées qui traversent le plan d'eau. De quoi rappeler à certains les avatars de l'édition précédente. La course débute par le traditionnel briefing, où le Président Gandar rappelle les règles de base, convivialité et fairplay. Il ne sera pas démenti, à quelques écarts près…

Première manche assez ventée, avec un parcours déroutant car les bouées sont éparpillées, mais la ligne de départ a une bonne tête de départ bâbord, bref de quoi dérouter plus d'un fireballiste. Le départ est lancé, une grande risée favorise les deux bateaux partis sur la droite, et, après quelques virements, le Team Cocquerel passe la bouée en tête par babord, suivi immédiatement du Team Collard, lançant le spi et croisant le Team Fouassier et le Team Vaillant qui arrivent au près pour passer la bouée par… tribord. Deux écoles s'affrontent dans la flotte, les adeptes du parcours bâbord, ceux qui tentent le tribord, bref un beau bazar qui ne verra pas tous les fautifs revenir enrouler la bouée dans le bon sens.... Le reste de la course voit le Team Fouassier se détacher et gagner, et un ballet régulier de désallages répétitifs pour certains.

De retour à terre, à peine le temps de dégréer que Denis accueille tout le monde avec le Petit Jésus, le cocktail local. Les tables sont montées, Philippe et Denis officient au barbecue, pléthore de salades et accompagnements, bref un vrai régal de repas. Ca festoie, ça rit, ça chambre sur les passages de bouée… On peut dire un grand merci à toute l'organisation pour cet accueil, 3P et Mixte sont définitivement les meilleures tables du circuits, bref je m'comprends…

Le dimanche est peu venté, avec un parcours réellement bâbord, et quelques légères risées qui balayent le plan d'eau. Ce sera tactique, voire tordu. La première manche est gagnée par le Team Fouassier, bien accrochés par les deux locaux de la flotte, le Team Lucet et le Team Barbier, qui se livrent décidément à un derby acharné. La troisième manche était serrée, avec une flotte groupée au passage au vent jusqu'à la bouée de largue, menée par le Team Cocquerel qui décide alors de se scotcher à un endroit inapte, l'empannage de la bouée de largue, où les bateaux s'empilent, voire s'accrochent. Belle présence d'esprit du Team Fouassier mal positionné qui, voyant le traquenard, a bien anticiper pour s'engager et prendre très rapidement la tête. Suivi des locaux, le Team Barbier, le Team Lucet et le Team Thoby dans l'ordre, les équipages en forme de ce début de matinée… La quatrième manche voit toujours la domination du Team Fouassier, puis des locaux. Suivent alors les parisiens, Vigneux et Limeil, puis les nouveaux adeptes du Mixte, où ceux qui le deviendront. Le président décrète alors la pause repas, il fallait bien finir les grillades de la veille.

Les cinquième et sixième manches se déroulent dans un vent faiblissant, qui voit la domination du Team Fouassier contesté, et une belle performance du team Thoby qui remporte la dernière avec presque un bord d'avance. Décidément, on n'apprendra pas au vieux singe à faire la grimace dans sa jungle…

Belle régate donc où de nouveaux équipages se sont joints à nous, mention spéciale pour :

- Pléneuf qui a fait beaucoup de route pour planter la girouette,
- Vigneux qui a allongé pas moins de trois équipages sur la ligne,
- Pour les équipiers / barreurs qui osent frôler la rupture conjugale pour naviguer avec les copains…

Fab et Manu (13862)

Samedi

Une boisson verte toujours très bonne de composition secrète nous est servie (et non, ce n'était pas du thé au beurre de yak).
A l'heure de l'apéro les Juncas n'avaient toujours pas fini de gréer leur bateau, reprise de tout les réglages dont un réglage spécial marque verte, pas de bidon de produit vert en tête de mat, tout était dans les verres de l'apéro.
Au menu paella, est ce que j'ai bien pris ma combinaison spéciale paella au cas ou une moule ou une crevette aurait du mal a passer dans l'estomac de mon équipier (il est allergique)?
Mais comme tout le reste, la paella fut excellente.
Apparition des pogues et de vieux standards de blues à la guitare .
La soirée se termina par un lâcher de tente décathlon

Dimanche

Réveil difficile pour tout le monde, mais le soleil est au rendez vous, avec un vent médium qui faiblira en fin d'après midi.
Cette année le passage du pont est autorisé, donc c'est parti pour un petit parcours devant le club, puis descente vers le pont.
Des petits groupes se créent après le petit parcours, mais au 3P rien n'est fait tant que la ligne d'arrivée n'est pas passée.
Pour faire venir Etienne, je lui avais dit « tu verras, c'est cool le raid, pas beaucoup de manœuvres et des longs bords », mais le retour au prés a été plus sportif que prévu, 50 virements enchaînés tous les 10 m pour se protéger du courant le long du banc de sable.

Il est vrai que cette année, il manquait une personne qui n'avait pas fini son périple autour du monde, que la Loire n'avait pas creusé un trou énorme juste avant la ligne d'arrivée, que mon équipier n'a pas essayé de passer cette ligne d'arrivée à la nage ....
Au bout de ma neuvième participation, j'ai enfin l'honneur de poser mon nom sur le magnifique trophée à coté des plus grands noms du fireball .
C'est donc bien l'équipier qui fait tout sur le fire (mais cela tout le monde le savait déjà).

Les conditions ont été royales, le club et ses bénévoles nous ont organisés une superbe régate.
Vivement la dixième édition

Ludovic Alleaume

Classements :
1 Ludo Alleaume et Etienne Perdon
2 Frédéric Mouches et Philippe Hartz en 3h40mn40s
3 François Chartier et Pierre-Yves Robin en 3h44
4 Alexandre Avignon et Serge Cercleron en 3h45
5 Fabrice Bessac et Emmanuelle Vaillant 3h53mn20s
6 Jean-Yves Renon et Lechene Nicolas en 3h53mn23s
7 Valentin Junca et Dominique Junca en 4h01min40s
8 Maurice Coquerel et Claude Guérin en 4h01min55s
9 Michaël Septier et Lucie Violleau en 4h09min40s
10 Gaël Goguey et Denis Pété en 4h14min
11 Denis Lucet et Françoise Lucet en 4h17

Pour ceux qui ont raté LA Régate…

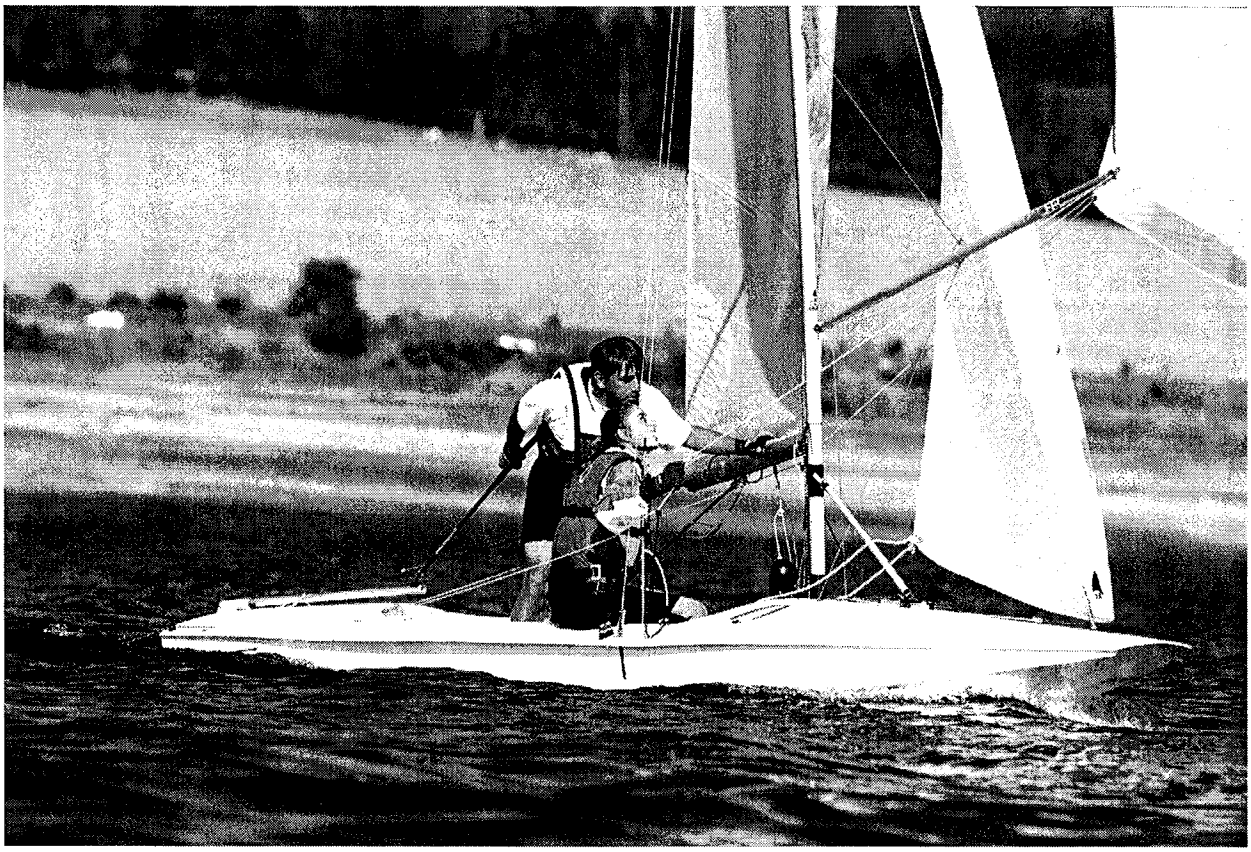
Je suis très en retard pour rendre ma copie et Domi me harcèle au téléphone… Je vais donc essayer de vous faire rapidement partager 4 jours d'une magnifique régate.

Le site, tout le monde connaît donc je passe. Dés l'arrivée il faut aller s'inscrire et surtout faire la queue à la jauge, on nous annonce 20 min d'attente…Cà, ce n'est pas fabuleux je vous l'accorde, mais on peut déléguer, pour ma part je délègue à mon équipier. Merci Pierre.

Sur l'eau un petit 4 de nord ouest nous attend. Nous nous rendons sur le rond « Charly » avec les 5O5 et les 470. La cohabitation se passera très bien sur ce parcours trapèze.
Pour cette première journée le vent augmentera progressivement à 5 et nous offrira ainsi la joie de faire 3 manches. Sans oublier le comité qui nous donne départ sur départ. Sitôt arrivée, le pavillon de classe et en l'air, enfin un comité de course qui sait qu'attendre entre les manches est fort désagréable.
Seulement trois manches et le duo Alleaume-Perdon est déjà en tête, qui les arrêtera ???

Les autres jours se dérouleront de la même manière, soleil et vent faible pour commencer. Puis au fur et à mesure de la journée le vent montera., nous faisant rencontrer ainsi toutes les joies du fireball. Soleil, vent, bagarre sur l'eau et 10 manches en 4 jours que demander de mieux ?
Bagarre jusque dans la dernière manche, puisque les jeunes brestois sur le 14703 vont venir jouer les troubles fête au classement général. Ils vont même s'offrir le luxe de gagner la 10ème manche.
Oups ! Le télephone sonne, certainement Domi. Cette fois ci il faut que je rende ma copie.
En conclusion : « vivement l'an prochain, même endroit, même heure. »

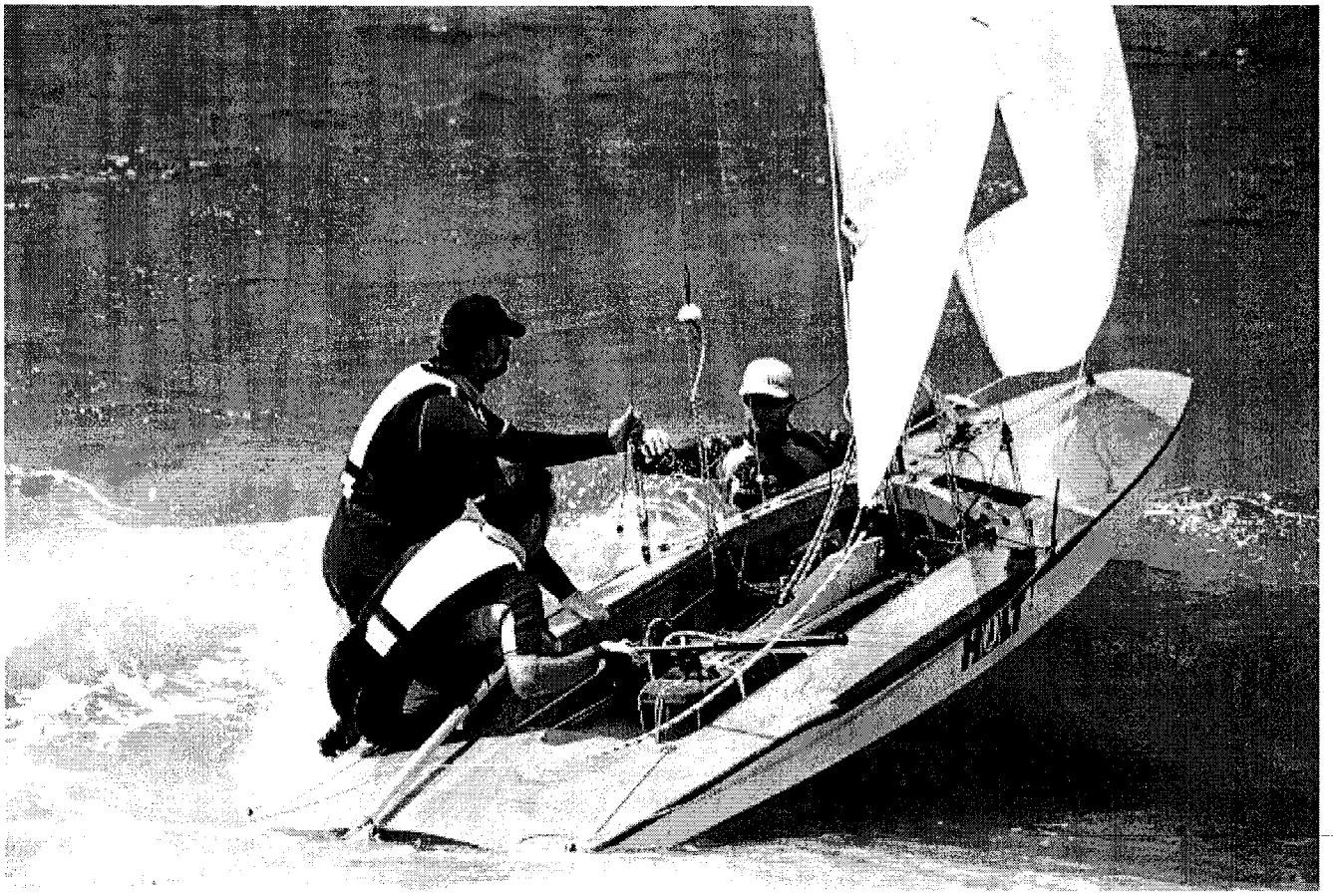
1	0216632J	ALLEAUME LUDOVIC	C N ESTUAIRE	1971	M	13	(2, 1, 1, 1, 3, 1, 3, 5, 1, DNF)
	0001594L	PERDON ETIENNE	C V CENTRE	1962	M		
2		TIM Rush			M	17	(1, 4, 4, 2, 2, 3, 1, 2, 4, 2)
	0457518G	SOTTEAU FREDERIC	C FOS VOILE	1979	M		
3	0000870G	MOUCHES FREDERIC	S N O NANTES	1964	M	31	(3, 5, 2, 5, 1, 12, 4, 6, 5, 8)
	0064727Z	NOUEL JEAN FRANCOIS	S N O NANTES	1960	M		
4	0404066C	TROEL MAEL	S R DE BREST	1986	M	41	(14, 18, DNF, 8, 6, 6, 2, 1, 3, 1)
	0535880J	GRANIER JULIEN	S R DE BREST	1988	M		
5	0887081T	ROBERT ERIC	C N VILLERS S/M	1960	M	43	(4, 2, 5, 7, 4, 2, 13, 10, 10, 9)
	0898915V	LEGEAI JEROME	C V DE PARIS	1968	M		
6	0496968A	BOUTAREL FREDERIC	C V CAZAUX LAC	1971	M	43	(6, 3, 3, 12, 11, 8, 5, 8, 7, 3)
	0356659V	MARGUERAT PIERRE	C N BISCARROSSE OLYM	1966	M		
7	1011351R	BASSET ERIC	Y.C.DINARD	1951	M	56	(12, 7, DNF, 4, DNF, 9, 6, 7, 6, 5)
	0002383H	COLLIN LUDOVIC	S R DE BREST	1964	M		
8	0600648A	CHARTIER FRANCOIS	S N O NANTES	1970	M	58	(8, 13, 11, 9, 10, 5, 7, 4, 8, 7)
	0358230G	ROBIN PIERRE YVES	S N O NANTES	1972	M		
9	0093822G	LEMONNIER JEAN-MICHEL	C N BISCARROSSE OLYM	1957	M	65	(7, 6, 6, 6, 7, 19, 8, 13, 12, 15)
	0465928S	PERROT MINNOT LAURENT	C N BISCARROSSE OLYM	1959	M		
10	0543921K	ANSELMO PASCAL	B N ILE GRANDE	1956	M	66	(9, 10, 7, 3, 9, 10, 14, 17, 16, 4)
	0507753K	ROBILLARD JEAN	CV CLOYES /L	1961	M		
11	0509708W	PERILLEUX LOIC	C V HOURTIN MEDOC	1989	M	67	(11, 11, 14, 14, 16, 4, 11, 3, 2, 11)
	0453422Q	PERILLEUX ARNAUD	C V HOURTIN MEDOC	1985	M		
12	0184398G	MARGUERAT GILLES	C N BISCARROSSE OLYM	1966	M	76	(5, 12, 8, 11, 8, 7, 22, 18, 11, 14)
	0568906L	PRUVOT DAMIEN	C N BISCARROSSE OLYM	1963	M		
13	1145427D	LE BAS FREDERIC	C N ETEL	1960	M	87	(18, 9, 12, 15, 5, 11, 15, 16, 14, 6)
	0289116N	FERNANDEZ JULIEN	C V ST QUENTIN	1969	M		
14	0001638G	RENON JEAN YVES	C V MONTLUCON	1967	M	96	(10, 17, 9, 13, 14, 14, 12, 14, 17, 10)
	0493116N	LECHENE NICOLAS	C N ESTUAIRE	1975	M		
15	1014487H	BEYSSAC FABRICE	SC CHOISY LE ROI	1976	M	102	(20, 14, 15, 17, 13, 16, 9, 9, 9, DNF)
	1014486G	VAILLANT EMMANUELLE	SC CHOISY LE ROI	1976	F		
16	1041957X	BREDONTIOT THOMAS	C N NOTRE DAME MONTS	1977	M	105	(21, 15, 13, 10, 12, 13, 16, 11, 15, 19)
	1059374Q	LUCET SIMON	C V DE LA FLECHE	1987	M		
17	0178510Y	COQUEREL MAURICE	C N ESTUAIRE	1952	M	109	(13, 8, 10, 16, 17, 15, 17, 21, 19, 13)
	0465283V	GUERIN CLAUDE	C V DE LA FLECHE	1957	M		
18	1010721K	LUCET DENIS	C V DE LA FLECHE	1963	M	114	(17, 16, 16, 19, 15, 18, 10, 15, 13, 12)
	1042296A	LUCET FRANCOISE	C V DE LA FLECHE	1964	F		
19	0154613F	RECAMIER ETIENNE	SC CHOISY LE ROI	1954	M	138	(16, DNF, 18, 20, 19, 20, 18, 12, 18, 17)
	0540481B	LAZOORE JULIE	SC CHOISY LE ROI	1979	F		
20	0553808J	GODIN GEORGES	C V ST AUBIN ELBEUF	1957	M	143	(15, DNF, DNF, 18, 18, 17, 19, 20, 20, 16)
	1059735R	GODIN ANTHONY	C V ST AUBIN ELBEUF	1988	M		
21	0403100W	TRUCHOT GILLES	C N MIELAN	1943	M	156	(19, DNF, 17, 21, 20, 21, 21, 19, 21, 18)
	1136209B	PERROT MINNOT BENOIT	C N BISCARROSSE OLYM	1989	M		
22	0447535H	ANDRAULT CHRISTOPHE	C N BISCARROSSE OLYM	1972	M	179	(DNF, DNF, DNF, DNF, DNF, DNF, 20, 22, 22, DNF)
	1116733P	BARRE CAROLE	C N BISCARROSSE OLYM	1962	F		



3 juillet 2005

Les 2 et 3 juillet 2005 s'est courue, à Villers, la régate inter-ligue de FireBall et 470. Nous remercions vivement Eric Robert pour l'organisation de cette régate qui est devenue maintenant une institution à Villers. Celle-ci a lieu tous les ans, le premier week-end de juillet. Et quand papa Robert décide d'organiser une régate, toute la famille est réquisitionnée pour l'intendance ! Félicitations donc à toute la famille Robert pour l'organisation de ces 2 jours de régate et le repas du samedi soir qui a réuni tous les coureurs sur la terrasse du CNV. Merci également à Jean-Claude Travert, arbitre officiel et président du jury lors cette régate, ainsi qu'à Yann et son équipe de moniteurs pour toute l'organisation technique. Et félicitations, bien entendu, aux 40 coureurs qui se sont déplacés pour participer à cette course.

1	0216632J	ALLEAUME LUDOVIC	C N ESTUAIRE	1971	M	7 (1, OCS, 1, 3, 1, 1)
	0001594L	PERDON ETIENNE	C V CENTRE	1962	M	
2		RUSH Tim	GRANDE BRETAGNE		M	11 (5, 1, 2, 1, 2, 9)
	0066630G	THOBY JOSEPH	C V DE LA FLECHE	1959	M	
3	1014487H	BEYSSAC FABRICE	SC CHOISY LE ROI	1976	M	14 (2, OCS, 3, 2, 3, 4)
	1014486G	VAILLANT EMMANUELLE	SC CHOISY LE ROI	1976	F	
4	0887081T	ROBERT ERIC	C N VILLERS S/M	1960	M	27 (4, 2, OCS, 7, 11, 3)
	1130481K	ROBERT MARINE	C N VILLERS S/M	1986	F	
5	0901274C	COLLARD PHILIPPE	LSV	1955	M	27 (8, 4, 8, 4, 6, 5)
	0502851D	THUILLIER GABRIEL	LSV	1960	M	
6	0596842L	BARBIER PHILIPPE	Y C CROUESTY ARZON	1961	M	29 (3, 8, 6, 5, 7, 10)
	1017162U	BARBIER THIBAULT	Y C CROUESTY ARZON	1988	M	
7	0001638G	RENON JEAN YVES	C V MONTLUCON	1967	M	29 (7, 5, 5, 8, 5, 7)
	0493116N	LECHENE NICOLAS	C N ESTUAIRE	1975	M	
8	0154613F	RECAMIER ETIENNE	SC CHOISY LE ROI	1954	M	30 (9, 3, 7, 9, 9, 2)
	0531132N	BROISE XAVIER	CERGY VOILE 95	1985	M	
9	1010721K	LUCET DENIS	C V DE LA FLECHE	1963	M	30 (DNC, 6, 4, 10, 4, 6)
	1042296A	LUCET FRANCOISE	C V DE LA FLECHE	1964	F	
10	0456704J	LECUREUR ROMAIN	LSV	1986	M	40 (11, 9, 9, 6, 8, 8)
	0598753B	BERTHELOT MURIEL	LSV	1986	F	
11	0178510Y	COQUEREL MAURICE	C N ESTUAIRE	1952	M	44 (6, 7, 10, 12, 10, 11)
	0023866L	CULERON SYLVAIN	Y C DIELETTE	1972	M	
12	0479428E	LECUREUR CLAUDE	LSV	1959	M	56 (10, 10, 12, 11, 13, 14)
	0492522U	BERTHELOT LOIC	LSV	1984	M	
13	1036217T	LEWANDOWSKI ERIC	C N PLENEUF	1964	M	61 (12, 11, 11, 14, 14, 13)
	1073343R	LEWANDOWSKI ANNE	C N PLENEUF	1970	F	
14	0553808J	GODIN GEORGES	C V ST AUBIN ELBEUF	1957	M	67 (DNC, DNC, DNC, 13, 12, 12)
	1059735R	GODIN ANTHONY	C V ST AUBIN ELBEUF	1988	M	



Article technique par Franck Juin

DE LA CONSTRUCTION ET DU SECHAGE DES COQUES DE FIREBALL

Après la construction tout de bois faite, après les coques composites.... à demi-polyester et pontées bois.... après l'arrivée du sandwich, du nomex et autres « nids d'abeille » , c'est l'arrivée du kevlar ; matériau qui hante désormais tous les hauts de classements et jamais détrôné jusqu'alors .

L'important , dans une coque de fireball , c'est le temps ... pas le temps de construction ... mais le temps de sèchage .

Une coque de fire ... cela ne se construit pas ... cela s'immagine d'abord , cela se rêve , cela se songe , cela s'oublie , cela revient ... comme une vague idée .C'est un projet qui semble naître , puis semble s'oublier , un projet omniprésent , qui refait surface avant de sombrer , de s'évanouir ... et de resurgir.

Ce qui compte ... ce n'est pas la construction , ce n'est pas le bon de commande , ce n'est pas la livraison , la prise en main ... c'est le temps qu'on y met !...

Ce qui fait la différence entre une coque winder et une autre ... c'est un peu comme le bon Bordeaux : ..la méthode de vieillissement . C'est l'attente , la patience que l'on s'accorde ... celle que nous accorde les autres .

Ce qui rend un fireball plus rapide , c'est sa lenteur ...

sa lenteur à être construit , à être livré , à se retrouver enfin sur une ligne de départ .

Contre l'avis des plus grands (Pattisson , Pajot , Nouel etc...) ce qui fait au final la différence en terme de construction , c'est le temps de sèchage .

Il faut le pousser , le repousser , et attendre encore un peu , ... que même la « fin » soit terminée ... attendre que le fabricant , une fois achevé son ouvrage vous le propose ... vous l'impose ... puis vous presse , ... vous insulte et vous jette .....

Ce qui compte avant toute chose , c'est le temps de sèchage !

**On nous informe à l'heure où nous mettons sous presse que le nouveau fireball de Juin sèche toujours*

Classement des coureurs 2004 - 2005

Le classement est établi sur la période de septembre 2004 à Août 2005 à l'exception du championnat d'Europe en Slovénie qui a été intégré au classement 2003-2004.

Les épreuves sont réparties en quatre groupes :

Premier groupe : Les épreuves internationales.

-le championnat d'Europe avec 1200 points au premier et 120 au dernier,
-le championnat du monde avec 1200 points au premier et 120 au dernier,

Le meilleur résultat est pris en compte.

Deuxième groupe : Les épreuves nationales

-Le national avec 1500 points au premier et 150 au dernier,
-Le championnat sénior avec 1200 points au premier et 120 au dernier,
-Le grand prix de l'armistice 1000 points au premier et 100 au dernier,
-La semaine de La Rochelle 1000 points au premier et 100 au dernier,
-L'Open de France avec 800 points au premier et 80 au dernier.

Les trois meilleurs résultats sont pris en compte. Malheureusement la régate de La Rochelle à été annulée mais nous espérons qu'elle reprenne sa place en 2006.

Troisième groupe : Les inter-ligues

-Le Val André avec 800 points au premier et 80 au dernier,
-Cazaux avec 800 points au premier et 80 au dernier,
-Villers sur mer avec 800 points au premier et 80 au dernier,
-Le mixte familial avec 400 points au premier et 40 au dernier.

Quatrième groupe : les ligues

Avec 200 points au premier et 20 points au dernier avec six résultats maximum pris en compte.

Le classement est établi par la somme des huit meilleurs résultats.

Pour que les résultats soient pris en compte il est indispensable que les jurys soient compatibles avec le groupe de la régate.

Maurice Coquerel

résident	ROBERT	ERIC	10 RUE DE BAZOCHES	78490	LE TREMBLAY SUR MAULDRE	01 34 87 80 00
ecrétaire	MARTIN	JEAN	10 RUE DU GOULET	35800	SAINT LUNAIRE	02 99 46 31 29
résorier	MARTY	ROBERT	8 IMPASSE DES SAPINS	64600	ANGLET	05 59 23 24 40
ecrétaire sportif	BOUTAREL	FREDERIC	8 ALLEE DU CANELET	33470	GUYAN MESTRAS	05 56 66 86 09
mmatriculations	SOTTEAU	JEANPAUL	23 AVENUE BEAU PIN, IMMEUBLE CRISTINA	13008	MARSEILLE	04 91 73 03 41
ite internet IFF nnonces occasion équipiers	LEBAS	FREDERIC	Kerminihy	56410	Erdeven	02 97 55 62 55
auge	PERDON	PIERRE	27 RUE DE LA MAIRIE	27340	MARTOT	02 35 87 08 31
lassement des oureurs	COQUEREL	MAURICE	12 PLACE MAURICE DE FONTENAY	75012	PARIS	01 43 45 59 69
ulletin	JUNCA	DOMINIQUE	7 RUE DE LA VILLETTE	75019	PARIS	01 42 02 13 37
ulletin	BOTREL	ALAIN	PRAT COTTEL SAINT QUAY PERROS	22700	SAINT QUAY PERROS	02 96 48 31 28
alon nautique	RECAMIER	ETIENNE	15 RUE SAINT SABIN	75011	PARIS	01 48 06 46 43
rêt bateaux IFF	LECHALONY	MARC	8 BOULEVARD DESCARTES	78180	MONTIGNY LE BRETONNEUX	01 30 64 05 18
onstruction mateur	DAGUET	ALAIN	32 RUE DES VENDANGES	78500	SARTROUVILLE	
preuves ternationales	NOUEL	JEAN FRANCOIS	40, CHEMIN DE TREBEZY SAINT-MARC SUR MER	44600	SAINT-NAZAIRE	02 40 70 13 48
déo	GAULT	PHILIPPE	16 AVENUE DAUPHINE	45100	ORLEANS	02 38 66 60 90

BUREAU IFF

Le Bureau IFF est composé de membres élus du conseil d'administration et de volontaires chargés d'une mission.

Notice sur l'organisation du National Fireball 2005 à
St Quay-Portrieux, par le Cercle de la Voile du Portrieux (CVPx).

Pour mémoire, un National avait déjà été organisé à Saint-Quay Portrieux en 1997.
61 concurrents avaient participé dont 12 étrangers : 3 Britanniques, 3 Tchécoslovaques, 1 Allemand, 1 Canadien, 1 Hollandais et 3 Belges.

C'est lors d'une rencontre sur le site des dériveurs au salon Nautique, suite au désengagement de Bréhec, que l'IFF et le CVPx se sont mis d'accord sur le site de Saint-Quay Portrieux qui a l'avantage de resteren Côtes d'Armor. A cette occasion, la Municipalité apporte son soutien à cette manifestation.

Les dates retenues pour les courses, du 2 au 26 août, ne sont pas les plus favorables en raison des marées à fort coefficients le 22, décroissant les jours suivant. Toutefois, le plan d'eau dispose de nombreux atouts qui, sauf en cas de « pétole », devrait permettre des courses disputées en toute sérénité.
En effet, le Président du Comité peut décider, chaque jour, d'organiser son parcours « au large », dans une zone bien exposée au vent régulier ou « dans la baie », dans une zone moins exposée au courant, avec des vents plus irréguliers.

Logement :
Sur simple demande auprès de l'Office Municipal du Tourisme de St Quay-Portrieux, vous pouvez recevoir le Guide de la ville qui contient toutes les informations ainsi que le guide de l'hébergement 2005 qui contient les informations sur les hôtels, la résidence hôtelière, le camping, les chambres d'hôtes et les locations de vacances.
Tel de l'Office du Tourisme : 02 96 70 40 64, Fax : 02 96 70 39 99 en vous recommandant du CVPx, pour le National Fireball.

Le camping de Bellevue est situé à 2 km du port, à l'extrémité nord-ouest de la commune sur la côte. Il dispose d'emplacements, de mobilhome et d'une piscine.
Si vous réservez une place, signalez à la direction du camping votre engagement au National Fireball et précisez votre souhait éventuel d'être regroupé avec les autres concurrents.

Les coureurs disposeront d'un emplacement sur le Port d'Armor, à proximité du plan d'eau réservé aux participants du National Fireball tant pour leurs bateaux que pour leurs véhicules. Ceux qui viennent en mobil-car peuvent, comme en 97, camper sur place sur le parking du Port d'Armor qui nous apporte son soutien. Les coureurs auront donc accès par un code, aux toilettes et aux douches 24h sur 24.

L'accès à St Quay Portrieux est simple : En suivant la voie express RN 12 direction Brest en venant de Rennes, kmaprès St Brieuc, prendre la sortie direction Saint-Quay Portrieux. A l'entrée de la ville, aux feux, prendre la direction centre ville les ports. Le CVPx est le bâtiment qui est en bas de la descente sur votre droite au moment ou le port vous apparaît.

Si vous souhaitez recevoir un schéma d'accès ou le programme détaillé, vous pouvez le demander par courrier au CVPx, BP 22, 22410 St Quay Portrieux ou par mail à l'adresse fireball2005@cvpx.fr.

Bienvenue à St Quay-Portrieux et à bientôt.

Pour l'équipe d'organisation,
Mathieu Tanon tel : +33 6 60 83 34 60

au 19	août	Angleterre	IN	Devon	UK	Teignmouth	Europe et Mondial	Club	
au 26	août	Bretagne	N	CV Portrieux	22	St Quai Portrieux	NATIONAL FIREBALL FRANCE	Club	02 96 70 41 76
et 11	septembre	Rhône-Alpes	N	CYV	69	Decines	National D5	Club	04 78 49 14 87
	septembre	Midi-Pyrénées	SL	Pareloup	12	St Rome	Cht ligue	Club	05 65 46 36 74
	septembre	Centre	SL	Asptt Chateauroux	36	Chambon	Cht ligue	Club	02 54 60 34 60
	septembre	Aquitaine	SL	Soustons	40	Soustons	Cht ligue	Club	05 58 41 11 95
et 18	septembre	Bretagne	SIL	YC Val André	22	Val André	Trophée JUNCA	Club	02 96 72 95 28
et 18	septembre	Aquitaine	SIL	Biscarrosse	40	Biscarrosse	Open dériveurs	Club	05 58 78 10 51
et 25	septembre	Aquitaine	SL	Verdon	33	Verdon	Coupe d'Aquitaine	Club	05 56 09 64 66
	septembre	Centre	SL	YC Brou	28	Brou	Cht ligue	Club	02 37 96 01 87
	octobre	Centre	SL	CV Centre	45	Cerdon	Cht ligue	Etienne P.	02 38 36 79 95
	octobre	Pays Loire	SL	AN Bourgenay	85	Bourgenay	Cht ligue	Club	02 51 22 02 57
	octobre	Midi-Pyrénées	SL	CVTG	82	St Nicolas	Cht ligue	Club	ctvg@wanadoo.fr
	octobre	Aquitaine	SL	Hourtin	33	Hourtin	Cht ligue	Club	05 56 09 10 05
	octobre	Midi-Pyrénées	SL	US Carmaux	81	Carmaux	Cht ligue	Club	05 63 36 02 10
	Octobre	Ile de	SL	Choisy le	94	Choisy le Roi	Cht ligue	Club	
au 1	octobre/ novembre	Aquitaine	N	CVB	33	Maubuisson	Armistice	Club	05 56 03 30 19
	novembre	Pays Loire	SL	CNBPP La Baule	44	La Baule Pouliguen	Cht ligue	Club	02 40 42 32 11
	novembre	Aquitaine	SL	Cap Ferret	33	Cap Ferret	Cht ligue	Club	05 56 60 44 06
	novembre	Pays Loire	SL	Asptt Nantes	44	Nantes	Cht ligue	Club	
	novembre	Ile de France	club	Viry Chatillon	91	Viry Chatillon	Cht ligue	Club	http://asso.ffv.fr/viryvoile/
	décembre	Ile de France	club	Viry Chatillon	91	Viri Chatillon	Cht ligue	Club	

Régates interséries

4		septembre	Centre	SL D5	CV Lac de Loire	41	Mont près Chamborg	Cht Ligue	Club	02 54 70 72 99
4		septembre	Alsace-Lorraine	SL IND	Base unap	67	Strasbourg	Cht ligue	Club	03 88 29 31 50
10	et 11	septembre	Rhône-Alpes	N D5	CYV	69	Decines	National D5	Club	04 78 49 14 87
11		septembre	Bourgogne	SL D5	CV Macounais	71	Saone	Cht ligue	Club	03 85 39 17 81
25		septembre	Picardie	SL IND	AS Voile	02	Chamouille	Cht ligue	Club	03 23 24 14 95
25		septembre	Provence	SL IND	ST Croix	04	Riez	Cht ligue	Club	04 92 77 84 16
25		septembre	Centre	SL D5	CV Tourraine	37	Tours	Cht ligue	Club	02 47 48 00 23
2		octobre	Alsace	SL IND	CV Mulhouse	68	Reimgue	Cht ligue	Club	03 89 55 40 15
2		octobre	Centre	SL IND	Bourges	18	Bourges	Cht ligue	Club	02 48 20 49 46
9		octobre	Lorraine	SL D5	CYV Moselle	57	Metz	Cht ligue	Club	06 10 04 81 02
9		octobre	Ile de France	SL D5	Lavancourt	75	Lavancourt	Cht lique	Club	01 43 46 12 40
9		octobre	Picardie	SL IND	SR Creil	60	Chantilly	Cht ligue	Club	03 44 55 51 16
9		octobre	Bretagne	SL Ind	ASN Perros	22	Perros	Cht ligue	club	02 96 48 31 28
16		octobre	Bourgogne	SL D5	C.Nivernais	58	Nevers	Cht ligue	Club	03 86 36 02 10
23		octobre	Limousin	SL IND	CSN Brive	19	Brive	Cht ligue	Club	05 55 85 14 63
23		octobre	Centre	SL D5	Dauphins	37	Tours	Cht ligue	Club	02 47 53 28 10
11		décembre	Bretagne	SL Ind	SR Perros	22	Perros	Cht départemental	club	02 96 48 31 28

International Fireball France
Bulletin de cotisation 2005

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

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

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

☐ **OUI** ☐ **NON**

Ci-joint un chèque à l'ordre de International Fireball France
Propriétaire : 45 euros
Equipier, sympathisant : 16 euros

Meubles St Georges

Fabrication Artisanale - Meubles, Salons, Literie
Concessionnaire RICHELIEU - TROTEL

Cadeaux - Décoration

2486 route de Paris • RN 14 Rouen Est • face château d'eau
76520 FRANQUEVILLE ST PIERRE
Tél. 02 35 80 57 54 • www.meublessaintgeorges.fr