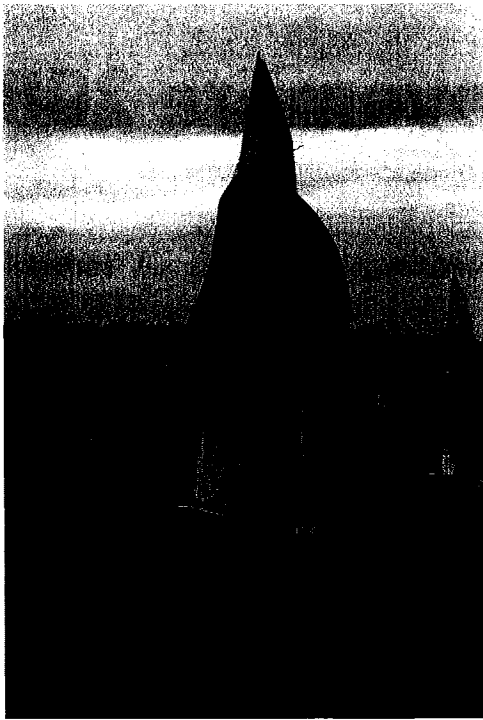


INTERNATIONAL **Fireball** FRANCE

Bulletin de la série Fireball





© Y. Andreys. Dernière minute ! : Alleaume/Perdon
vice-champions d'Europe 2008 à Nieuwport, Belgique

Régates

Viry Chatillon	A. Corré	2
Les Pieds Gelés	E. Récamier	3
Ski Voile Antibes	J. Green	4
La Flèche	J.Y. Renon	5

Entraînements CVSQ

Mazerolles	S. Renouard	6
Poses	F. Barbier	7
D5 CVC	P. Anselmo	8
D. Junca		9
Mondial Fireball 2008,		
Thaïlande	M. Péculier	10

Entraînement ENV ENV

D5 CVSQ	S. Renouard	15
D5 Vigneux	R. Lecureur	16
Interligue La Baule	M. Péculier	17
Championnat de France,		
Senior	P. Anselmo	20
Ligue Vigneux	L. Thuillier	22
3P	N. Lechêne	23
Mixte	L. Thuillier	26
Mixte	A. Perdon	27

Expression libre

Le bord du facteur V. Junca		28
-----------------------------	--	----

Le Fireball pour les nuls

Naviguer contre le courant E. Perdon		29
--------------------------------------	--	----

Expression libre (suite)

Cris et chuchotements	D. Fouassier	31
Un équipier bio-tonique,		
Est-ce possible ?	J. Rizet	32
L'angoisse	M. Coquerel	34
Le dessalage	J. Rizet	36

Technique

Le tangon érectile	R. Siffredi	38
--------------------	-------------	----

Salon or not salon	E. Lewandowski	44
National, européen, mondial 2009 à la Rochelle		45

Notre National aura lieu cette année du 16 au 23 août à Notre Dame de Monts. C'est un retour à un National aoûtien sur un plan d'eau connu des fireballistes, j'espère donc qu'il y aura une grande participation. Je remercie par avance le club de Notre Dame de Monts et tous ses bénévoles de nous accueillir sur leur plan d'eau.

Après un Européen réussi à Perros Guirec en 2006, nous nous tournerons de nouveau vers la scène internationale en 2009, puisque notre National, l'Européen et le Championnat du Monde seront organisés en France à la Rochelle du 15 au 28 Août 2009. La réussite de cet événement va demander l'implication de la série Fireball France. Je compte donc sur vous pour que ce Mondial soit un succès et reste gravé dans les mémoires, en espérant de bonnes performances sportives de tous nos équipages nationaux.

Outre le calendrier, notre série se montre active en cette année 2008. Le nombre de bateaux neufs qui arrivent dans la série prouve encore ce dynamisme et traduit un regain d'intérêt vers la compétition. Mais attention, la relative faible participation au Championnat de France Senior cette année à Maubuisson, ne doit pas nous faire oublier le côté familial et amateur de nos rendez-vous régatiers.

Nous devons débattre de plusieurs sujets lors de notre Assemblée Générale annuelle à Notre Dame de Monts. A commencer par le Championnat de France Senior, à savoir si nous conservons la formule actuelle de régates (une régates unique organisée par la FFV) ou si nous souhaitons nous tourner vers le système de trois régates (trois régates importantes de notre calendrier seraient prises en compte pour décerner le titre de la FFV).

Concernant les autres sujets à débattre, la participation au salon nautique 2008 ; malgré un surenchérissement des coûts cette année, nous avons décidé d'y aller pour assurer la promotion des événements 2009. Nous devons aussi parler du bateau de l'Association pour lequel nous ne trouvons pas d'équipage sérieux malgré deux prêts successifs.

Je vous rappelle que mon mandat de Président se termine cette année. Je souhaite vivement vous remercier pour ces trois années de Présidence. C'était une belle expérience pour moi de m'impliquer dans cette série dynamique et conviviale mais également compétitive sur l'eau, ce qui la différencie des certaines séries.

Bon vent à tous.

Emmanuelle Vaillant

Viry Chatillon, 18 novembre 2007

C'est par une magnifique journée d'arrière saison que le Club Nautique de Viry Chatillon nous a accueillis le 18 novembre 2007 pour sa régates de clôture de l'année 2007. Cinq participants se sont retrouvés sous un soleil de plomb et une température étouffante, preuve que le réchauffement climatique a également touché le bassin Parisien...

Un plan d'eau très technique et tactique (2 bassins reliés par un goulet d'étranglement), cisailé par un vent médium de 10 à 15 nœuds, fort heureusement orienté dans l'axe du parcours, toutes les conditions étaient réunies pour que les stratégies reconnectent leurs neurones endormis dès 10h30 du mat'. Les 2 premières manches sont à sens unique, les Fouass' montrant (à nouveau) leur maîtrise de l'engin, et remportant haut la main leurs deux premières victoires.

Derrière, ça se bagarre dur entre le 14823 de Philippe COLLARD et Rémy THUILLIER, le 13947 d'Etienne RECAMIER et Domenico MADDALUNO (venu spécialement de Naples pour l'épreuve), le 14648 de Jérôme Allain et Alain Corré (partis la veille des Lilas). Seul le 14917 de Gabriel THUILLIER et Josée REBOLLAR, mal remis du décalage horaire depuis Vigneux, est un peu distancé.

Aux alentours de midi, le thermomètre prend encore quelques degrés et c'est par 27°C que les Fouass' sortent leur botte secrète : Dominique quitte sa combi sèche, et arbore alors un magnifique maillot Brésilien jaune qui va faire tourner bien des têtes déjà en ébullition... Le plan d'eau devient alors complètement

incompréhensible pour tous les autres, et les Fouass' vont gagner les 3 manches suivantes. Pas très fair-play de leur part d'user de tels stratagèmes, mais le résultat est là... Les autres auront beau tout tenter (dont un sublissime et extrêmement osé départ bâbord en bas du 14648 lors de la dernière manche, qui permettra de faire admirer à toute la concurrence la magnifique construction du Delage, malheureusement pendant une trop courte durée, un ballastage inopiné de 80 litres d'eau annihilant toutes leurs chances au bord suivant...), ils ne se battront que pour les places d'honneur.

En fin d'après-midi, une nouvelle ascension thermique incitera certains à goûter la fraîcheur de l'eau du bassin (ça devient une manie sur le 14648...), avant de rentrer à terre après 5 manches âprement discutées.

C'est en t-shirt autour du feu (tiens, pourquoi un feu ???) qu'aura lieu la remise des prix et le nouveau sacre des FOUASSIER. Complètent le podium, à la 2^{ème} place le 14823 de l'équipe COLLARD-THUILLIER, et à la 3^{ème} place le 14648 de la (grosse) paire ALLAIN-CORRÉ. Remercions le comité de course qui a été parfait, et le comité d'Organisation qui a eu la délicatesse de prévoir un petit cadeau pour tous les participants.

A l'année prochaine Viry Chatillon, avec si possible un peu plus de participants, et... une température plus clémente et plus de saison !!!

Alain Corré

Groupe FIREBALL après 5 courses (4 retenues) (5 inscrits)

Rgs	Ident	Concurrents	P.Ret	P tot	c.1	c.2	c.3	c.4	c.5	Club / Pays
1	14925	FOUASSIER Bruno FOUASSIER Dominique	4.00	5.00	1 1.00	1 1.00	1 1.00	1 1.00	1 1.00	C V ST AUBIN ELBEUF C V ST AUBIN ELBEUF
2	14823	COLLARD Philippe THUILLIER Remy	10.00	13.00	3 3.00	3 3.00	2 2.00	3 3.00	2 2.00	LS VIGNEUX LS VIGNEUX
3	14648	ALLAIN Jerome CORRE Alain	11.00	15.00	4 4.00	2 2.00	4 4.00	2 2.00	3 3.00	Y C VAL ANDRE S N TRINITE S/MER
4	13947	RECAMIER Etienne MADDALUNO Domenico	13.00	18.00	2 2.00	4 4.00	3 3.00	4 4.00	5 5.00	SC CHOISY LE ROI SC CHOISY LE ROI
5	14917	THUILLIER Gabriel REBOLLAR Josee	19.00	24.00	5 5.00	5 5.00	5 5.00	5 5.00	4 4.00	LS VIGNEUX

Pieds gelés Choisy le Roi, 2 décembre 2007

Les pieds gelés c'est toujours un grand événement pour le Fireball francilien. Pour la deuxième année consécutive un vent d'anthologie a balayé la plaine de Choisy, tourbillonnant autour des arbres, décoiffant les canards et autres macreuses et clouant au sol les majestueux hérons cendrés. Seuls quatre Fireballs osèrent mouiller leurs plumes pour une navigation digne d'un grand huit de foire. Le public présent a eu du très beau spectacle, des dessalages acrobatiques, des rebondissements ponctués par des accélérations de formule un sans aucune assistance au freinage. Du grand, du beau, et au final la victoire de Monsieur et Madame Fouassier sans trop de surprise talonné par Philippe et Gaby, les fameux patrons de l'équipe de Vigneux. Comme c'était la cinquième et dernière régates de ligue Idf, le compte était bon aussi pour les « Fouass » (paraît que c'est comme qu'on les appelle à présent) sacrés champions d'Idf au salon nautique. Une très grande tablée avec les valeureux navigateurs et ceux qui sagement sont restés à terre avec un peu de frustration. Le Fireball en Île de France, c'est pas cher en transport, c'est sympa et à Choisy on mange gratuit ! Grand merci au SCCR Choisy et à l'ASVPC de notre cher Victor Taveira qui garde son expertise en cuisine de groupe et à Maurice bien sûr.

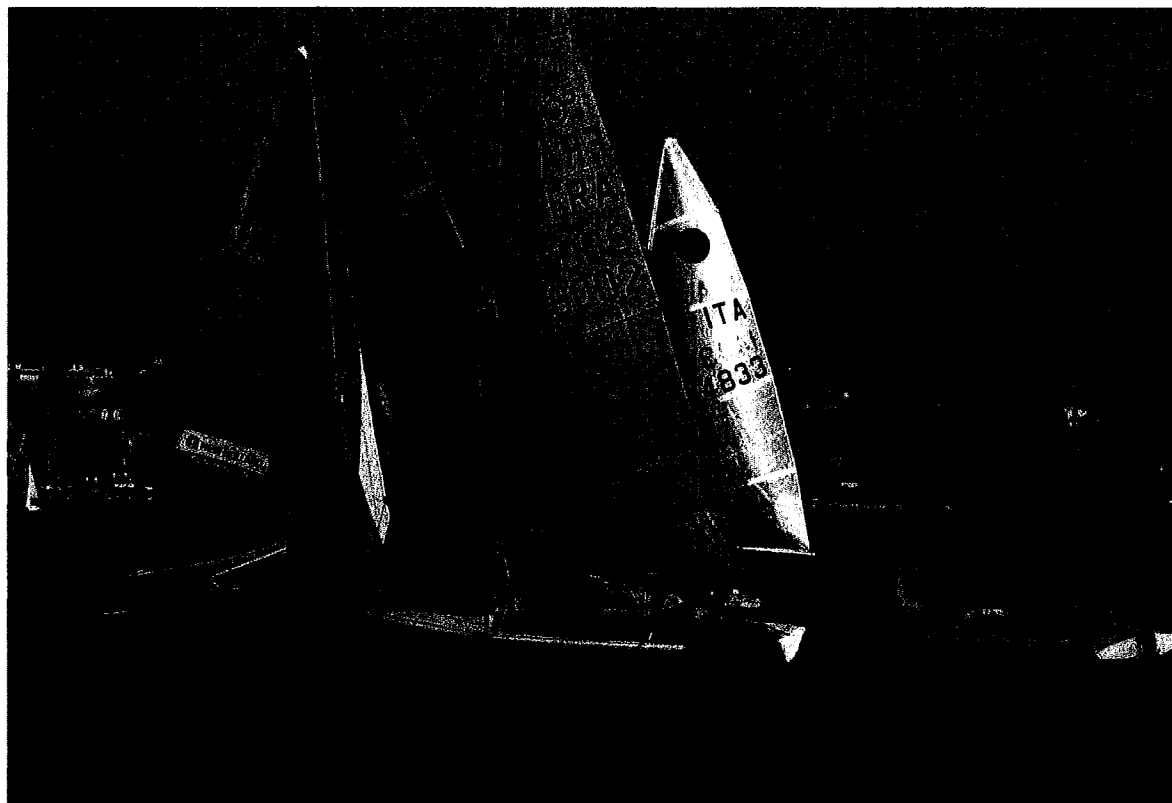
Etienne Récamier



© Y. Andreyts / Old School vs les Djeuns



Ski Voile Antibes, 24-27 janvier



© Jenny Green

Desole, il n'y a pas un report cette année !

Mais beaucoup de neige et soleil.

Neuf Fireball, Italien et suisse et les Green alors que vingt 505's ont participé de Paris et le Nord !

À bientôt Sur l'eau,

Jenny Green

ndr : c'est vrai que c'est une régates sympa à faire au soleil quand il fait froid chez les ch'tis (C'EST LE NOOÔÔÔORD) ... faudra faire quelque chose l'an prochain !

Groupe FIREBALL après 6 courses (5 retenues) (9 inscrits)

Rgs	Ident	Concurrents	P Ret	P tot	c.1	c.2	c.3	c.4	c.5	c.6	Club / Pays
1	SUI 14799	MOSER Erich GIOVANOLI Reto	6.00	10.00	1 1.00	1 1.00	1 1.00	1 1.00	4 4.00	2 2.00	SCOW
2	ITA 14833	MANZI Luca ANNESE Alfredo	14.00	23.00	4 4.00	9 9.00	2 2.00	4 4.00	3 3.00	1 1.00	YCI
3	SUI 14802	GIOVANOLI Gian-andré CAMUSSO Francesco	19.00	29.00	3 3.00	4 4.00	4 4.00	2 2.00	— 10.00	6 6.00	DSSC
4	ITA 14965	PUISSA Paolo CAMPATI Luca	20.00	27.00	7 7.00	2 2.00	5 5.00	5 5.00	5 5.00	3 3.00	YCBF
5	FRA 14912	GREEN Jenny GREEN Malcom	21.00	27.00	6 6.00	5 5.00	6 6.00	3 3.00	2 2.00	5 5.00	Y-C CANNES Y-C CANNES
6	SUI 14921	SUTER Maja HAERDI LANDERER Christine GIOVANOLI Rezo	25.00	32.00	2 2.00	6 6.00	7 7.00	6 6.00	7 7.00	4 4.00	DAVOSER SSC
7	14293	HAUSAMMANH Christof HOFMANN Claudia	28.00	36.00	5 5.00	8 8.00	3 3.00	7 7.00	6 6.00	7 7.00	SCH
8	ITA 13119	LIPPOLIS Georgia COCUZZO Umbern	33.00	43.00	8 8.00	7 7.00	8 8.00	9 9.00	1 1.00	DNS 10.00	CVM OMEGNA
9	SUI 14960	LEDERER Melanie LEDERER Melanie	41.00	51.00	DNS 10.00	3 3.00	DNF 10.00	8 8.00	— 10.00	DNS 10.00	YCRO

Coupe Nuytens La Flèche, 2 mars

Enfin, ça y est, la première régates de l'année ! On sort de l'hiver avec son lot de rhumes, de grippes, de fatigue, de morosité et, pour certains... de surcharge pondérale pour enfin prendre l'air et retrouver les copains Fireballistes. Denis et Françoise ont lancé les invitations pour une mise en jambes le samedi après-midi et une soirée chez eux le soir mais en ce qui nous concerne, fidèle à notre principe, nous ne pourrions pas aller nous entraîner.

Alors, d'après Martin, la nav. de samedi s'est déroulée sous un beau soleil avec un vent de 15 nœuds. Il y avait sur l'eau les team Fouassier, Lucet, Roudevitch, Lewandowski, Lecomte-Croisard et les djeuns. Le soir, chez Denis et Françoise, tout ce petit monde a bien sûr médité sur tous les absents, pas mal picolé (Denis a un bon pommeau !) et bien rigolé, donc apparemment, super soirée.

Dimanche matin, sur le parking, cela fait plaisir de revoir tout le monde et on sent une motivation extrême de tous pour aller en découdre sur l'eau. Le méga scoop du weekend, c'est que Thom' dit "Le chevelu" ou "le rasta" ou encore "le dreads man", est beaucoup moins chevelu et qu'il arbore maintenant une très belle coupe de cheveux à la BHL, genre tombeur de nanas. Manque plus que la chemise blanche ouverte sur la poitrine mais là, je crois que c'est pas gagné...

Lors du briefing, le Président nous annonce 5 manches avec parcours super-olympique (ouh-là-là !) et, grande nouveauté, sans interruption pour casse-croûter malgré les protestations vigoureuses de certains que je ne nommerai pas... Allez hop, à l'eau ! Après avoir démêlé quelques bouts mal passés, comme d'habitude, on regarde autour de nous et on constate quelques changements au niveau de la flotte.

Alors, pour ceux qui n'auraient pas suivi, un petit rappel des nouveautés. En fait, c'est la faute à Ludo et Etienne mais aussi à Joseph. Ludo et Etienne ont acheté un nouveau bateau et Joseph vendu le sien (14925) aux Fouass qui ont vendu le leur (14702) aux Polonnais (Eric et Anne). De son côté, toujours très joueur, Maurice a vendu son célèbre 14632 à un nouvel équipage, les Roudevitch, (qui font également du Corsaire et de l'Europe) et il promet de tous nous écraser avec son futur bateau : L'avenir lui donnera-t-il raison ?? J'en profite d'ailleurs pour avertir l'ensemble des Fireballistes que le 14632 est devenu miraculeusement... très silencieux et que c'est moins pratique pour le repérer (Maurice, si tu me lis...).

Bon, comme je commence à être long, je ne vais pas relater la journée dans le détail mais citer les moments marquants : Nous avons donc eu un temps couvert avec un vent de force 2-3 B, régulier d'après le comité et très irrégulier d'après les coureurs, bref un vent à faire râler les barreurs et fatiguer les équipiers (bateau plat !!!!).

On retiendra :

- Une flotte d'un niveau homogène avec de belles bagarres,
- Une domination des Fouass et des djeuns (serait-ce la nouvelle coupe de cheveux de Thom' ??),
- Les 3 rappels individuels des djeuns en 5 manches,
- Le team Roudevitch qui nous promet des moments difficiles et c'est tant mieux,
- Des passages de bouées de largue cho, cho, cho dont un particulièrement bruyant qui risque de faire date et qui s'est soldé par une réclamation (faute de témoins (pffffff !), le jury n'a pas pu statuer !),
- Un plan d'eau toujours aussi tordu avec un vent très oscillant,
- Un super départ babord de nous (et du team Roudevitch) devant toute la flotte, faut bien se faire des compliments de temps en temps non mais !

Donc, voilà, super première régates et toujours une très bonne ambiance.

Classement :

- 11 - 12589 – Philippe LECONTE et Didier CROISARD
- 10 – 14702 – Eric et Anne LEWANDOWSKI
- 9 – 2599 – Jacques TOTTEREAU et Marie LAMOUREUX (470)
- 8 – 14500 - J-Claude LEPINAY et François COROLLER
- 7 – 14300 – J-Yves RENON et Nicolas LECHENE
- 6 – 14372 – Denis et Françoise LUCET
- 5 – 14632 – Alexandre et Olivier ROUDEVITCH
- 4 – 14699 – Philippe BIHOREAU et Nicolas KRIZEK
- 3 – 14311 – Patrice OLIVIER et J-Marc PUBERT
- 2 - 14631- Martin PECULIER et Thomas LE SEACH'
- 1 – 14925 – Bruno et Dominique FOUASSIER

Jean-Yves Renon

Entraînements d'hiver CVSQ



L'hiver, il y a ceux qui s'enveloppent sous la couette, ceux qui recouvrent leurs hortensias de paille, d'autres qui commencent des puzzles ou encore certain qui moule à la louche le futur laiss les dir'2 . Bref c'est une période calme où tout semble aller au ralenti, sauf dans l'irréductible communauté des fireballistes.

Dès **le 13 Janvier**, encore alourdis des excès du dernier réveillon, c'est avec motivation qu'on se retrouve pour notre premier entraînement. 7 Fireball et un 470 répondent présents dans des conditions idéales : Soleil et force 2-3.

Aline ayant une panne d'oreiller, c'est Maurice au pied levé qui prend les commandes. Et autant vous

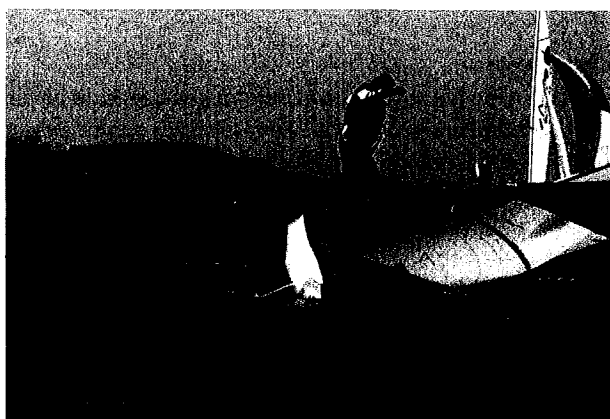
dire qu'il n'est pas là pour rigoler. On enchaîne tactique de départ, marquage, empannages, virements bascules, ... et tout ça dans un timing hyper serré. Malgré la température, j'aurais du mettre un shorty. En fin de journée, nous serons tous encouragés pour notre énoooooorme potentiel de progression.

Le 27 Janvier, on remet le couvert. Cette fois il faut commencer par dégeler à l'eau chaude les bouts pris dans la glace au fond du bateau. Ce n'est pas ça qui va nous arrêter et c'est avec les doigts gelés que nous enchaînons manœuvres et travail sous spi. Une fois de plus, beau soleil en région parisienne et toujours cette même marge de progression

Le 3 Février, ça se corse. 4 ° C et un vent à claques. On enchaîne travail sur la régulation, marquage et manœuvre. Ce n'est pas encore parfait mais ça commence à venir. Nous finissons par un solide repas, où Martin nous expose, comme il l'appelle, son concept de la voile communiste: le transport par Gégé et Alain, le bateau, la patience et la bière de Serge, les fringues de Gaby, Rémy et Philippe, les gâteaux de Bruno, Dominique et Gégé, et les conseils d'Aline...

Merci donc à Maurice et Aline pour ces 3 séances de décrassage qui, une fois n'est pas coutume, nous enseignent l'humilité et à l'année prochaine.

Serge Renouard





©Y. Andreys. Tous à donf dès le mois de janvier



Régates

Mazerolles, 9 mars 2008

7 fires pour 4 manches courues dans des conditions classiques de plan d'eau intérieur avec des passages de grains bien ventés pour les 2 dernières manches, qui ont bien remis certains dans le "bain" pour la reprise:

Le classement:

- 1-14864 Olivier-Pubert (2 3 1 1)
- 2-14838 Chartier-Taque (1 1 2 2)
- 3-14300 Renon-Lechene (3 2 3 3)
- 4-14926 Barbier-Barbier (4 6 5 4)
- 5-14677 Goguey-Pete (6 4 4 5)
- 6-14632 Roudevitch-Roudevitch (5 5 6 6)
- 7-14385 Volokove-Guilmineau (7 7 7 7)

La hiérarchie a été respectée: duel au sommet entre le moustachu et le slovène sails arbitré par un JY vraiment pas loin avec derrière, un nième duel avec nos amis Gael et Denis qui, lors d'un concours mémorable de pêche (et en plus aidé d'un certain Ludovic A ,merci encore Alain),ont du se rappeler que rien ne sert de partir fort il faut terminer à point...(et accessoirement éviter de dessaler à 100 m de la ligne).

Ajoutons que les Roudevichs sont à surveiller de près et quant à Linda et Fabrice, ils découvraient le nouveau bateau du CNE, et vue leur obstination devraient rapidement ajouter du piment à nos régates. Avant que certains ne se moquent, je confirme qu'à cette saison, l'eau est encore un peu fraîche...mais il paraît que c'est bon pour la circulation.

En tout cas, encore une journée de régate sympa avec un temps très changeant et un vent forçissant dans l'après-midi, super irrégulier en force et en direction, pire qu'à La Flèche, c'est pour dire! Dixit Jean-Yves
Bref, une bien belle régate.

Françoise Barbier

Poses, 9 mars 2008

Depuis le temps qu'on m'en parlait, je me devais de naviguer sur ces eaux dont la réputation a dépassé largement les frontières normandes. J'avais failli connaître dès 2007 ce haut lieu de la culture fireballistique, mais suite à des aléas d'organisation, ce fut Bédanes cette année là.

J'ai donc dû patienter un an de plus avant de découvrir ce plan d'eau mythique qui a vu naître nos champions du National 2007. En voiture, sous la pluie, je fais d'abord le tour du plan d'eau, bien involontairement, car dans l'enthousiasme de naviguer ici, j'ai manqué l'entrée de la base de loisir. Cela me permet d'admirer le cadre. Première impression: bigre, mais c'est bien plus grand que Bédanes. Si ça se trouve, dans la longueur, on a peut-être même le temps d'envoyer le spi!!

Le samedi fut réservé à quelques exercices de mise en condition avec notre entraîneuse préférée, j'ai nommé : Aline. Chrono réglé sur 2 mn, parce que, ici, ça ne traîne pas sur les procédures de départ. Il y en a même qui trouvaient que 2 mn c'était trop, vu qu'ils portaient toujours avant qu'elles ne se soient écoulées.

Quelques remontées au vent et descentes sous spi pour s'échauffer. Finalement, je me rends compte qu'il est possible d'envoyer le spi, et même de l'affaler, avant de toucher la berge opposée. C'est l'occasion de faire mes premiers bords avec Ronan sur le Fireball. Nous avons bien navigué ensemble sur 420 lors des derniers 24 heures de la voile de Trégastel, mais en Fireball, c'est une première.

Puis on passe aux choses sérieuses. En navigant en binôme au près, nous devons nous croiser, virer, nous recroiser, etc... N'ayant pas bien compris toutes

les subtilités de l'exercice, j'éprouve quelques difficultés à le réaliser correctement. Et puis mon binôme, il n'arrête pas de bouger, comment voulez vous avoir un placement correct dans ces conditions?

L'après-midi tirant à sa fin, il est temps de songer aux choses sérieuses. Pour se lever à l'aube, partir au petit matin de chez soi dans le froid et la grisaille, se les peler tout le week-end, il faut une sacrée motivation: LA SOIREE CHEZ LES FOUASSIER.

Comme toujours, Dominique et Bruno ont fait les choses en grand. Ils savent recevoir les gaillards. La girouette a même été fixée en haut du toit. Juste un détail à leur attention: "Dites, les Fouass, votre serrure des toilettes du bas coince toujours depuis l'année dernière." Cela aurait été dommage de passer la soirée bloqué dans les WC, avec tout ce qu'il y avait à manger et à boire sur les tables. La tarte de Kate était succulente. J'espère qu'elle en fera encore une l'année prochaine. Nous y avons également fait la connaissance de Raphael, le p'tit dernier de GG et Christine.

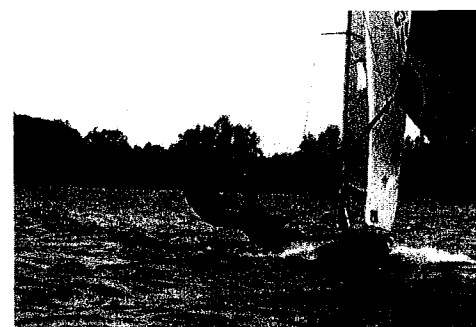
Pour l'anecdote, nous avons fait quelques manches le dimanche. Mais je ne m'en rappelle plus vraiment. Je me souviens juste que le vent a daigné monter en cours de dernière manche pour s'effondrer avant que nous ayons eu le temps de passer la ligne d'arrivée, ce qui nous a coûté une ou deux places.

Ah, ces plans d'eau intérieurs, j'vous jure.

Le temps était froid et pluvieux ce week-end là. Le vent, raisonnable le samedi l'était beaucoup moins le dimanche. Mais je *reviendrai*.

Pascal Anselmo

1 0216632J ALLEAUME LUDOVIC	C N ESTUAIRE	07 ►1971 M 3 (1, OCS, 1, 1)
0001594L PERDON ETIENNE	C V CENTRE	21 ►1962 M
2 0823230G FOUASSIER BRUNO	C V ST AUBIN ELBEUF	03 ►1962 M 5 (2, 1, 2, 3)
0890527H FOUASSIER DOMINIQUE	C V ST AUBIN ELBEUF	03 ►1958 F
3 1066028W TRUCHET FREDERIC	N D C V ANGERS	07 ►1962 M 10 (3, 2, 5, DNF)
1206496S TRUCHET BAPTISTE	N D C V ANGERS	07 ►1994 M
4 1148082U THUILLIER REMY	LS VIGNEUX	20 ►1992 M 11 (9, 5, 4, 2)
0502851D THUILLIER GABRIEL	LS VIGNEUX	20 ►1960 M
5 0543921K ANSELMO PASCAL	B N ILE GRANDE	05 ►1956 M 11 (4, 4, 3, 5)
0222682L LAIGLE RONAN	SC CHOISY LE ROI	20 ►1974 M
6 1010721K LUCET DENIS	C V DE LA FLECHE	07 ►1963 M 12 (5, 3, 6, 4)
1042296A LUCET FRANCOISE	C V DE LA FLECHE	07 ►1964 F
7 0001595M PERDON PIERRE	C V CENTRE	21 ►1963 M 21 (6, 8, 7, OCS)
1059735R GODIN ANTHONY	C V ST AUBIN ELBEUF	03 ►1988 M
8 0056057T ALLAIN JEROME	Y C VAL ANDRE	05 ►1961 M 22 (7, 7, 8, DNF)
0349151Z CORRE ALAIN	Y C VAL ANDRE	05 ►1967 M
9 0178510Y COQUEREL MAURICE	C N ESTUAIRE	07 ►1952 M 25 (8, 6, DNC, DNF)
0075608J WILLIOT ALINE	C V ST QUENTIN	20 ►1960 F
10 0484285P ANDREYS YVES	C V ST QUENTIN	20 ►1956 M 28 (10, 9, 9, DNF)
0178509X RIZET JEAN	C V ST QUENTIN	20 ►1931 M



© C. Andreys

CVC, 16 mars

Une nouvelle formule prend son essor au CVC :

le rugby devient discipline associée à la voile. En effet, après avoir associé la régates d'automne à la coupe du monde, la D5 de printemps colle au tournoi des 6 nations; et c'est encore un France-Angleterre que nous suivons en guise d'apéro avec le même résultat décevant. Cependant, Henri Perdon intervient pour nous consoler, reprenant le rôle de Solange comme Grand Intendant aux Cuisines, il nous a concocté avec succès cette célèbre spécialité Solognote : une choucroute, accompagnée de Sancerre et Ménetou-Salon.

Un calvados "Coquerel" de trop donne bientôt le ton de la discussion et s'ensuit une polémique sur le rôle du général Lanzerac sur l'aile gauche de la 1ère armée dans la retraite de la Marne qui ne prendra pas fin malgré une médiation téléphonique d'Éric Basset.

Le lendemain, fraîcheur et claques sous les grains, mais surtout : pluie, pluie, pluie !!! Dans la cabane du club, entre étang et forêt, une flamme timide tente bien de réchauffer les membres engourdis mais le mieux est de bénéficier d'une combi sèche véritable bénédiction : pas d'eau qui

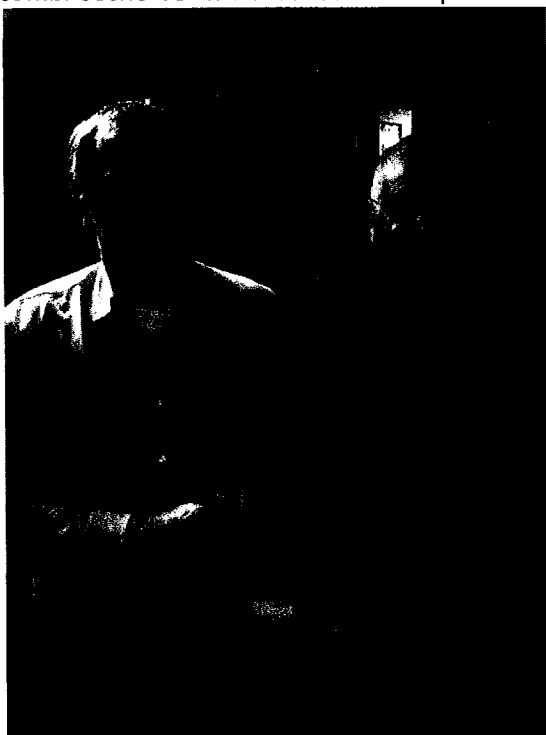
dégouline dans le cou, pas de fesses mouillées au moindre contre, pas les pieds glacés dès la mise à l'eau...

Il y a bien quelques inconvénients : on est mouillé de sueur si on se bouge vraiment, on a le cou irrité, et un look gros nounours, mais ce jour-là, ça pèse peu dans la balance.

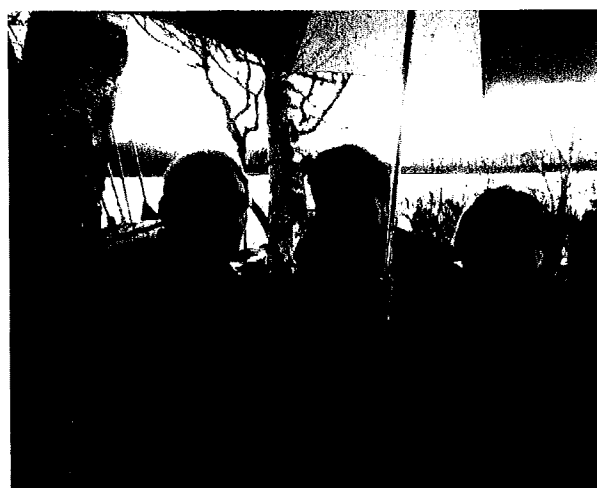
Sur l'eau, c'est particulièrement tordu à la bouée au vent et c'est la prime aux bons manœuvriers, Ludo et Etienne confirment qu'ils comptent bien reprendre les bonnes habitudes : eux, loin devant et les autres, un peu plus loin derrière avec des passages de bouée bien serrés !! En stratégie il est essentiel de choisir le bon côté du tremplin de ski nautique, et on est rappelé à nos dépendis à un fondamental tactique : quand on est devant, et pas trop rapide, mieux vaut contrôler.

Au bilan, sympathique week-end de voile ; conditions humides mais bien ventées, et un accueil royal du clan Perdon ; et la prochaine fois, c'est sûr, on bat les anglais !

Dominique Junca



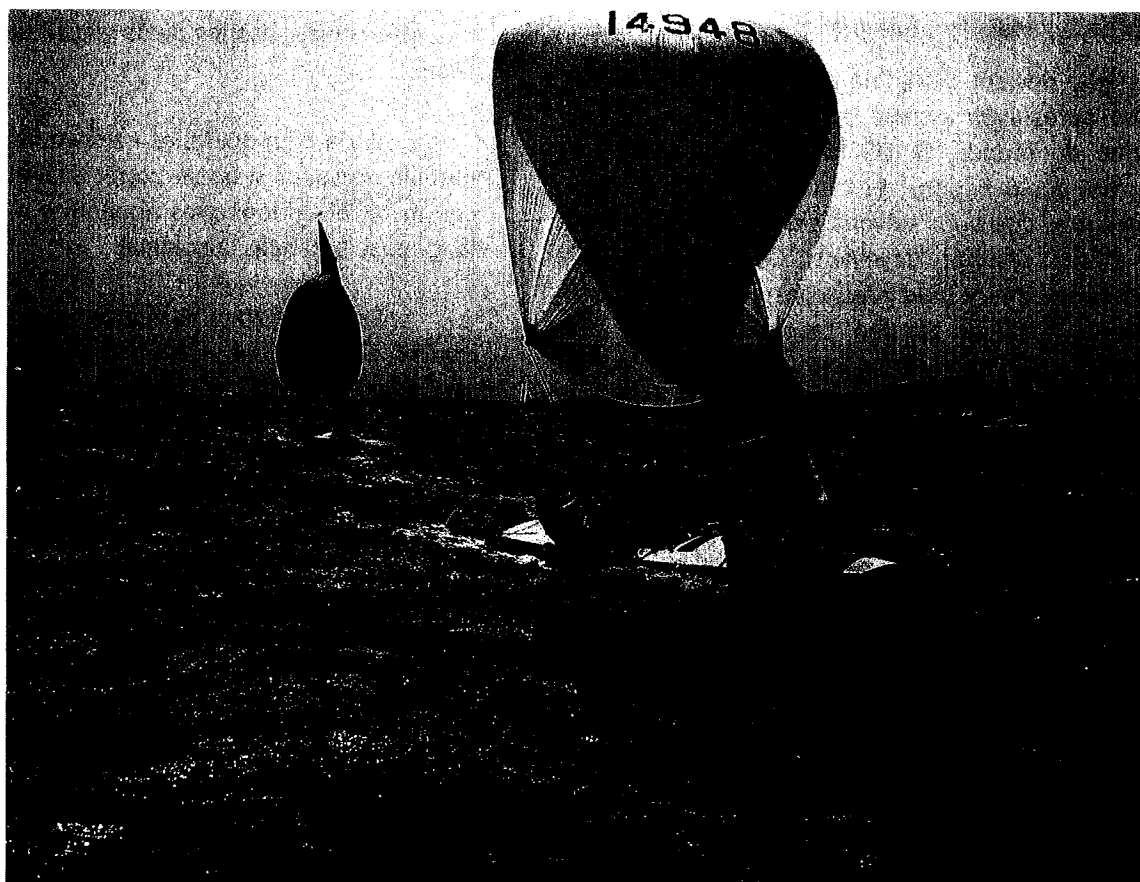
©D. Junca / Henri, Coquerel et son calvados



Mondial Fireball 2008 – Pattaya, Thaïlande

11-21 mars 2008

“Even the locals are saying it’s not normally like this”



© Andrew Davies

Un Mondial Fireball ne pouvant être passé sous silence dans cette publication louche, votre équipe de rédaction favorite est partie avec abnégation à la recherche d’un rédacteur. D’habitude c’est facile, il y a toujours au moins un Français qui participe. Mais cette année, horreur ! Pour la première fois depuis plus de 15 ans, pas un Froggy pour relever le défi des vilains Zangliches ! Même le Nouel est aux abonnés absents, occupé à traîner du plomb en vue de sa grande traversée... Heureusement, on avait sur le Net les classements quasiment avant que les bateaux ne rentrent à terre, et les comptes-rendus quotidiens de Chris Payne à peine plus tard.

Les Mondiaux sur des plans d’eau exotiques, c’est devenu quasiment une tradition en Fireball. Le Kenya en 2003, la Thaïlande déjà en 2000, les Caraïbes pour 2010... D’un point de vue européen, d’aucuns trouvent que l’asso Fireball International est devenue une vaste agence de voyage... C’est un point de vue qui se défend ! Mais il est quand même nécessaire d’organiser régulièrement des Mondiaux proches des flottes de Fireball du Pacifique. Ainsi, une quarantaine des 68 équipages présents cette année en Thaïlande étaient issus des flottes australiennes (16 bateaux), canadienne (13), japonaise (5), thaïlandaise (5) et américaine (1). Du côté européen, les Anglais étaient encore une fois les mieux représentés avec 13 bateaux, devant les Irlandais (7), les Suisses (5). Les Tchèques Tomas Musil et Jan Stantejsky, Champions d’Europe 2004 en Slovaquie, avaient également fait le déplacement et certainement pas pour beurrer les sandwiches.

Tomas et Jan naviguaient sur ce Mondial sur le prototype du nouveau chantier XSP basé à Singapour, qui sortait à peine du moule. Justement, les moules sont une évolution des moules YMS, chantier australien aujourd’hui disparu mais dont les coques sont très répandues « down under ». Le Fire XSP est donc très proche en aspect des bateaux YMS : tableau arrière très plat, puits de dérive tout en courbes avec taquets apparents, rails de foc sur le pont avant... Le bateau n’a pas l’air trop lent puisque Tomas et Jan ont gagné le Pré-Mondial.

Le tarif n'est pas moins compétitif : moins de 11000 € pour le bateau complet (gréement-voiles-taids-remorques) construit tout en kevlar. OK, je vous accorde que c'est un tarif départ chantier et qu'il faut prévoir quelques frais pour le rapatriement depuis Singapour !

La plupart du gratin international avait fait le voyage pour ce Mondial : tout le podium du Mondial 2007 en Suisse (Richard Estaugh/Rob Gardner, Vince Horey/Andy Thompson, Tom Jeffcoate/Mark Hogan), « Copain Dave » Wade et son nouvel équipier Ben McGrane, ancien de l'équipe olympique anglaise de 49er, Matt Mee/Richard Wagstaff, les frères Moser, Tomas et Jan... La plupart des équipages australiens étaient inconnus sur les championnats internationaux, mais néanmoins de très bon niveau. De l'avis de Gros Nouel qui était à Pattaya au Mondial 2000, le plan d'eau est paradisiaque : palmiers et sable blanc, eau à 28°... En plus là pendant le Mondial, les coureurs ont été gâtés : 10-20 nœuds tous les jours, pas un nuage... « *It's not usually like that* » comme on entend à chaque fois, mais là c'était dans le bon sens !

Bon, j'avais pas vous raconter la régates manche par manche, ce serait limite aride... En condensé, la victoire s'est dessinée dès les premières manches pour Matt Mee et Richard Wagstaff (GBR 14919). Ils ont cavale en tête dès le début, étant les seuls à ne pas rentrer de mauvaise manche et claquant 3 manches d'affilée, ce qui leur a offert le luxe de contempler la dernière manche depuis la piscine de l'hôtel. Par contre, derrière, la lutte pour la deuxième place a été serrée entre les jeunes Australiens Nathan Stockley/Sam Muirhead (AUS 14587) et Wade/McGrane (GBR 14976).

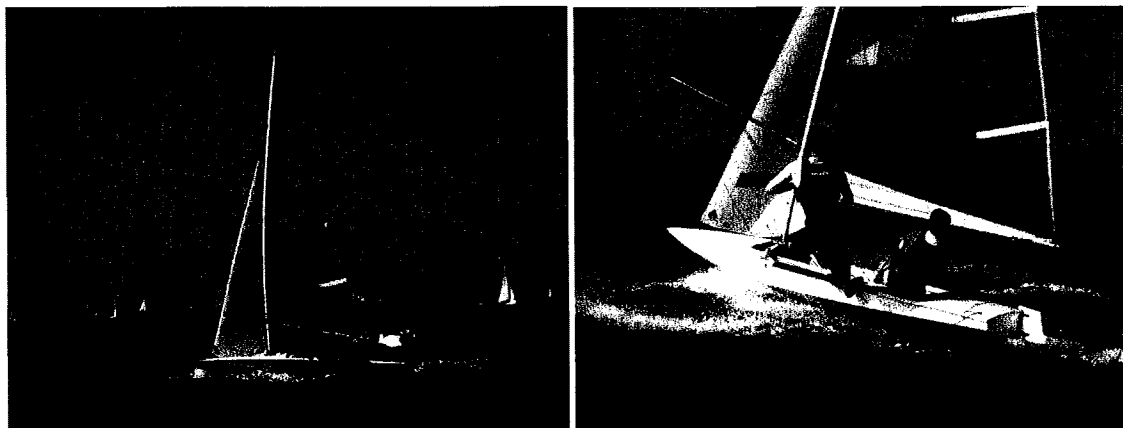
Au départ de l'avant dernière-manche, les deux Australiens étaient les seuls à encore pouvoir mathématiquement inquiéter Mee et Wagstaff. Les deux Anglais sont alors allés les chercher sur la ligne de départ, provoquant un match-racing qui emporta les deux bateaux loin derrière la tête de flotte. Lâchant le marquage serré, Mee/Wagstaff réussissent ensuite la performance de remonter jusqu'à la 3^{ème} place, ce qui illustre bien leur maîtrise du championnat, alors que les Australiens restent englués dans le paquet, à la 17^{ème} place. Ce duel profite à Wade/McGrane, 6^{èmes} de la manche, qui reviennent alors très proches de la 2^{ème} place du général.

Stockley/Muirhead ne réussissent pas à renverser la tendance lors de la dernière manche, où ils sont victimes d'un dessalage qui assure à Wade/McGrane la place de vice-Champion du Monde, un point devant les Australiens. Le podium est net : 13 points séparent les 3^{èmes} des Australiens Greg Allison et Richard Watson (AUS 14971), 4^{èmes}. Les Tchèques Tomas Musil et Jan Stantejsky, vainqueurs du Pré-Mondial, sont handicapés par des problèmes de mise au point de leur bateau neuf et sont relégués à la 5^{ème} place.

Les bateaux du team Speed, premier et troisième du Mondial en Suisse, se sont fait un peu larguer : Estaugh/Gardner 7èmes, Jeffcoate/Hogan 17èmes. Déjà qu'Estaugh est d'ordinaire moyennement souriant, là j'ose pas imaginer sa tronche à la fin du championnat ! Vince Horey et Andy Thompson, 2èmes en Suisse, n'ont pas été à la fête non plus et terminent 9.

D'après les échos de parking recueillis à l'Européen en Belgique d'où je termine cette modeste bafouille (presque à l'heure et sous la pression du Junc), le championnat a été une vraie réussite. A nous de jouer maintenant pour que le Mondial de l'année prochaine à La Rochelle leur fasse oublier la Thaïlande !

Martin Péculier



© Andrew Davies

FIREBALL 2008 WORLD CHAMPIONSHIPS FINAL RESULTS

1 **GBR 14919** MATT MEE RICHARD WAGSTAFF 1 2 5 3 1 1 1 2 3 DNC 88 14
 2 **GBR 14976** DAVID WADE BEN McGRANE 6 1 16 1 4 3 5 3 6 3 48 26
 3 **AUS 14587** NATHAN STOCKLEY SAM MUIRHEAD 2 3 12 2 3 2 2 1 17 14 58 27
 4 **AUS 14971** GREG ALLISON RICHARD WATSON 5 4 10 5 10 10 3 6 2 5 60 40
 5 **CZE 14879** TOMAS MUSIL JAN STANTEJSKY 4 9 11 4 DNF 4 7 DNF 1 6 184 46
 6 **AUS 14943** HEATHER McFARLANE CHRIS PAYNE 8 8 2 8 13 8 9 DNF 4 18 147 60
 7 **GBR 14948** RICHARD ESTAUGH ROB GARDENER 3 18 9 14 5 5 12 19 5 7 97 60
 8 **SUI 14799** ERICH MOSER RUEDI MOSER 10 19 7 16 11 11 4 4 10 4 96 61
 9 **GBR 14920** VINCE HOREY ANDREW THOMPSON 20 6 6 7 12 DNF 6 7 8 9 150 61
 10 **GBR 14969** RICHARD MASON SIMON HEXTALL 11 10 20 6 8 7 15 10 28 2 117 69
 11 **AUS 14782** ROBIN INNS JOEL COULTAS BFD 7 4 10 7 9 32 12 26 1 177 76
 12 **AUS 14786** JOHN HEYWOOD BRETT LITTLEDIKE 9 5 17 17 2 18 23 5 15 11 122 81
 13 **AUS 14812** PETER INNS CHRIS WENT 7 22 1 11 6 17 11 18 12 25 130 83
 14 **AUS 14850** BEN SCHULZ BEN NEAYLON 14 13 18 9 14 6 8 16 29 13 140 93
 15 **IRL 14894** NOEL BUTLER SEAMUS MOORE 15 14 15 12 BFD 12 18 35 7 8 205 101
 16 **AUS 14936** IAN RAVENSCROFT PAUL GRANT 12 17 13 19 9 13 20 15 9 15 142 103
 17 **GBR 14949** TOM JEFFCOATE MARK HOGAN BFD 16 3 23 BFD 16 16 9 13 10 244 106
 18 **GBR 14887** STEVE GOACHER TIM EDLUND 32 15 8 13 15 34 10 13 14 28 182 116
 19 **GBR 14950** KEVIN HOPE RUSSELL THORNE 25 12 22 15 16 21 14 8 19 12 164 117
 20 **GBR 14964** DAVID GILES DAVID MASON 13 11 27 22 19 19 19 11 18 17 176 127
 21 **GBR 14973** PETER GRAY SIMON FORBES 21 28 24 34 18 14 22 22 11 21 215 153
 22 **SUI 14897** KURT VENHODA SONJA ZAUGG 22 25 14 29 23 23 17 17 16 24 210 156
 23 **AUS 14603** EMMA PERKINS JASON HERITAGE 23 49 DNF 25 21 22 13 31 21 19 293 175
 24 **CAN 14968** JOE JOSPIE TOM EGLI 28 35 38 26 22 27 27 24 24 16 267 194
 25 **AUS 14722** RICHARD McCULLOCH GLENN STUART 29 38 33 18 25 20 DNF 20 27 23 302 195
 26 **THA 11** SUTEE POONPAT VORAVIT VORASAEN 31 27 21 30 24 26 30 28 22 22 261 200
 27 **CAN 14828** ROBERT THOMPSON GARETH OWEN 34 20 30 24 28 30 29 25 36 30 286 216
 28 **AUS 14571** GREG SCHULZ JEFF SCHULZ 16 29 39 20 29 32 34 27 DNF DNC 364 226
 29 **CAN 14768** ROB LEVY STEPHEN WALDIE 19 32 37 38 17 DNC 37 29 23 32 333 226
 30 **SUI 14724** ADRIAN HUBER BRIGITTE MAUCHLE 18 21 19 41 DNC DNC 33 34 32 34 370 232
 31 **JPN 14902** HIROSHI KATO SADAHIRO KUMAGAI 55 31 26 33 26 24 36 26 30 40 327 232
 32 **JPN 14808** TAICHI IMURA MASARU OGAWA 27 24 36 DNF 38 53 21 45 20 26 359 237
 33 **CAN 14680** JAMES COX SIMON PEARSON 30 39 29 28 31 25 61 21 51 37 352 240
 34 **IRL 14840** CONOR CLANCY FRANCIS ROWAN BFD DNF RDG 21 BFD 15 26 23 25 20 378.7 241
 35 **USA 14927** DEBBIE KIRKBY NED GOSS 33 26 23 35 20 37 46 36 54 DNC 379 256
 36 **AUS 14745** JAMES SZPUNAR PHILLIP BOWLEY 39 30 31 27 34 29 50 49 37 38 364 265
 37 **GBR 14755** CHRIS DANDO MICHELLE RYDER 24 37 28 51 46 28 35 43 46 27 365 268
 38 **THA 14519** KITIPONG KHAMBANG PACHARAPHON O-PUN DNF DNF 35 52 27 41 25 30 31 29 408 270
 39 **CAN 7597** NOAH PURVES - SMITH MICHAEL LIETCH 41 33 34 48 30 38 31 32 40 36 363 274
 40 **AUS 14530** TONY SCHNAARS JOHN WEIGAND 26 34 51 53 35 35 28 33 47 45 387 283
 41 **IRL 14765** OWEN LAVERTY ED BUTLER BFD 47 25 31 32 45 39 37 35 43 403 287
 42 **CAN 14156** FRANK CRAWFORD SEAN HOLMES SMITH 35 36 32 49 36 40 47 38 43 31 387 291
 43 **GBR 14791** PHILIP POPPLE STEVE CHESNEY 17 23 DSQ 36 DNF DNC 24 14 DNC DNC 459 321
 44 **CAN 14481** MADDY PURVES - SMITH GREGG FURGUSON 42 50 53 50 37 42 38 47 41 41 441 338
 45 **AUS 14153** TIM NINNES DANIEL McLAREN 45 46 47 37 45 39 41 40 60 47 447 340
 46 **SUI 14921** MAJA SUTER FRANCOIS SCHLUCHTER 39 62 54 40 33 43 63 59 39 42 474 349
 47 **JPN 14509** YUSUKE SHIMOTSUMA KOICHI TSURUMOTO 43 42 62 43 43 47 56 57 33 46 472 353
 48 **THA 470** PREECHA DANGPATUM TODSAPOL JORNJAITRONG 47 48 49 DNF 48 50 40 DNF 34 39 493 355
 49 **CAN 14835** MIKE McEVOY JEREMY KENNEDY BFD 45 40 42 DNC 31 48 41 58 53 496 358
 50 **SHE 14636** JOHN MANSON IVAN FRASER 44 44 59 60 41 36 44 39 55 55 477 358
 51 **IRL 14854** LOUIS SMYTH SUZIE MULLIGAN 53 61 52 45 40 44 42 42 52 473 359
 52 **CAN 14727** GEOFFREY HUGGETT COLIN HUGGETT 46 52 46 44 42 49 62 53 45 44 483 368
 53 **JPN 14947** YASUJI KOSAKA MINORU SHIMIZU 36 57 50 57 47 55 59 48 44 33 486 370
 54 **SUI 14961** DOMINIK MUELLER CHRISTINE MEBES 56 DNF 57 56 39 56 45 46 38 35 497 371
 55 **AUS 14414** GLEN PEVERELL SARAH BIGNELL 48 58 44 32 56 48 51 52 48 48 485 371
 56 **AUS 14814** ANDREW CROSSLEY PETER CROSSLEY RDG 41 41 39 51 52 49 DNF 49 DNC 510.2 372
 57 **CAN 11800** MARK CUMMINGS EVELYN CHISHOLM 51 51 56 54 BFD 33 52 44 50 49 509 384
 58 **IRL 14877** FRANK MILLER MARGUERITE O'ROURKE 40 43 42 47 BFD BFD 53 DNF 57 51 540 402
 59 **CAN 14480** ROY TICHKOWSKY FRANK KORTBEEK DNF 53 43 DSQ 52 51 55 50 52 56 550 412
 60 **IRL 14695** CIARAN HICKEY MARY HICKEY 50 59 48 DNC 53 54 54 58 56 54 555 427
 61 **CAN 12934** LAURA TICHKOWSKY KEN TICHKOWSKY 54 56 58 59 54 59 43 51 53 59 546 428
 62 **GBR 14872** BARBARA NEWSON GUY NEWSON 49 54 60 61 50 60 60 55 59 50 558 437
 63 **CAN 14813** JOHN HENDERSON MARGOT HENDERSON 52 55 55 55 55 57 58 56 61 60 564 443
 64 **JPN 14751** YASUHITO TSUKAHARA YUICHI NAKAMURA DNC DNC 45 DNF 49 DNF 57 54 DNF 58 608 470
 65 **THA 12805** JENS OVERGAARD NEIL SEMPLE 57 60 61 58 DNF 58 64 DNC 62 57 615 477
 66 **IRL 1489** JOHN CHAMBERS IAN McGONIGLE 37 40 DNF DNF DNC DNC DNC DNC DNC 629 491
 67 **THA 14444** KEVIN WHITCRAFT BIRANUBONGSE BHANUBAND DNC DNC DNC DNC 44 46 DNC DNF DNC DNC 642 504
 68 **NED 14069** ALBERT BADOUX ROELAND DE JONG 58 DNF DNF DNF DNC DNF 65 DNF DNF DNC 675 537

ENV, 22 – 24 mars 2008

18 bateaux annoncés, un week-end de 3 jours, toutes les conditions étaient réunies pour faire de ce stage à Beg Rohu un succès, d'autant qu'avec notre faible tirant d'eau nous n'avions rien à craindre du câble sous marin tendu dans le port de la Trinité par des pêcheurs acrimonieux et qui clouait sur place nos camarades du SPI Ouest France qui ne sont pour rien dans l'augmentation du prix du gasoil, la baisse des quotas ou la taille des mailles du filet.

Après une tranquille soirée crêperie le vendredi soir pour certains, tout le monde se retrouve sur le pont le samedi matin. Malheureusement, force est de constater que les 30 nœuds de vent et les 5°C ne nous permettront pas de naviguer aujourd'hui. C'est donc une séance de réglages / réparation dans le hangar qui s'improvise suivi d'un cours dans la bibliothèque avec vidéo à l'appui.

Le dimanche matin est plus propice à la navigation et c'est par un petit 15 Nœuds que nous

Ribéry s'empare du ballon sur le flanc droit et joue directement dans la surface pour Anelka. L'avant-centre, excentré sur la droite, ne se pose pas de question et arme une volée du droit. Le ballon file juste au-dessus de la transversale. C'est la première frappe du match!

Désolé ! Je ne devrais pas écrire en regardant la télé. Je disais donc, c'est par un petit 15 nœuds que nous commençons l'entraînement. Après une régate de sélection, la flotte se répartit en 2 groupes: Le groupe de sa Majesté sous la houlette de Tim qui prodigue ses conseils avec un calme et une patience infinis malgré des élèves dissipés et le groupe frenchy dirigé d'une poigne de fer par Aline aux commandes d'un puissant hors bord. Hors bord qui, tout puissant qu'il soit, tombera en panne d'essence et nécessitera l'intervention en baie de Quiberon de la SNSM. Souvenez-vous, cette même essence que les pêcheurs bloqueurs de SPI trouvent trop cher. (Je commence à devenir solidaire).

Après un bref repas, la flotte repart à fond de balle de la plage pour revenir au bout de 10 minutes, poursuivie par des rafales à 30 Nds. La journée s'arrêtera là. On enchainera sur une soirée

Nouvelle occasion pour les Bleus après une superbe ouverture millimétrée de l'extérieur du droit de Makelele pour Toulalan. Toulalan dans l'axe qui passe à Ribery. Ribery qui s'infiltré sur la droite du terrain et remise à l'entrée de la surface pour Benzema. Benzema pour Malouda. L'ailier gauche percute sur la gauche du terrain et élimine coup sur coup Contra et Tamas. Le joueur de Chelsea frappe ensuite du cou-de-pied mais le ballon s'envole dans le ciel de Zurich.

Promis j'arrête. De toute façon on ne gagnera pas l'Euro en jouant comme ça.

On enchainera sur une soirée studieuse sur le thème des règles de course, ou comment entre la zone des 5 longueurs et des 2 longueurs (soit environ 3 secondes) visualiser mentalement une dizaine de règles pour trouver celle qui mettra KO l'adversaire.

Le dernier jour sera idéal. Avec un vent établi entre 15 et 20 Nds qui permet de jolis planning et surtout de travailler l'équilibre et la régul.

Je tire pour ma part un bilan mitigé du week-end avec 2 têtes de safran arrachées et une drisse de GV cassée, mais collectivement le week-end est un vrai succès.

Merci à Claude et Maurice qui m'ont remorqué à la voile jusqu'à la plage où un groupe de nageuses participant au Stage Pamela Anderson (enfin plus Sonny Anderson que Pamela) n'ont même pas pensé à venir nous chercher à 5 mètres des rochers. Merci à Tim et Aline pour leurs conseils avisés et leur pédagogie. Merci à Denis pour l'organisation et surtout venez nombreux l'an prochain.

Serge Renouard

4^{ème} à la première manche.

- Mais on est à Beg Rohu ! Y'a pas de manche à Beg Rohu !
- Tu ne crois pas que tu vas rester à faire semblant de t'entraîner sans te confronter à tes petits copains non ?

Tout d'abord les stars. Ludo et Etienne n'avaient pas encore la casquette de N°1 mais aucun doute, elle aurait pu tout au long de ces 3 jours leur servir de couvre chef sans fausse note. La caractéristique principale de leur embarcation pendant ce weekend fut sa tendance naturelle à effectuer quelques tours sur elle-même à la fin des bords de près. Je rassure les absents. Ces tours étaient magnifiquement chorégraphiés autour d'un axe vertical. Les physiciens auront immédiatement compris que la giration se faisait à altitude constante, sans aucune prise de contact liquide (les chimistes en seront pour leur reste). Alors, pourquoi ces arabesques, ces farandoles, ces entrechats ? Par pur désaccord entre les acrobates ? Inutile de démentir, vous les connaissez. Pour dédommager leurs adversaires, d'une faute commise par mégarde ? Eut-il fallut que les dits adversaires fussent au contact pour les provoquer. Impossible dans les conditions rencontrées. Alors ? Voulaient-ils nous protéger, vérifiant d'un tour d'horizon l'absence d'une aussi sauvage que soudaine attaque d'un chalutier vengeur de nos embarcations indifférentes aux variations des cours pétrolières ?

En certains moments de notre vie, il faut vaincre quelques sentiments primitifs mais néanmoins utiles pour la survie de l'homo sapiens et accepter la domination de l'autre. Celui qui n'était pas prêt à cette humble démarche, devait soit s'avilir en refusant l'évidence, soit rentrer à la maison. Nous avons tous accepté cette évidence : les cavalcades des deux histrions les autorisaient à rester au contact... des plus rapides de leurs poursuivants. Et ces figures se répétaient inlassablement à chaque bouée au vent. Conclusion N°1 : méfiez-vous si un concours de circonstances les amène à devoir faire un 360 ou un 720. Ils sont super entraînés à la manœuvre et ne perdront pas beaucoup de temps.

Puisque nous parlons de stars, les Fouasses étaient là. Je m'en souviens bien. Ma tête de mat et leur grand voile aussi (j'apprenais en fait un peu plus tard que la voile en question était à Tim). Que nous a-t-il pris ? Ce dut être une hallucination collective. Nous avons peut-être trop lu de romans d'aventures quand nous étions jeunes avec Alain. Alors que nous approchions de la marque au vent, chevauchant notre fière monture, nous avons vu Milady en combinaison étanche associée au compte de Rochefort armé de son stick télescopique. Les quatre mousquetaires étaient mes héros d'enfance préférés. Avec mon fidèle Portos dont les exploits avaient largement aiguisé sa volonté, nous avons, dans le plus pur esprit guerrier (mais peu chevaleresque) entamé un superbe virement de bord tardif et ...découpé du bout de notre arme la plus longue, la plus raide, la plus aiguisée, l'habit carboné de l'attelage des traîtres. Avant de retrouver nos esprits et de voir, penauds, nos deux

amis rentrer à terre pour se vêtir d'un nouvel habit. Nous nous sommes immédiatement promis d'arrêter l'association champignon de Paris – Crêpes dentelles – cidre fermier et Craven A.

Cet entraînement rencontre à juste titre un franc succès. Tout le monde a beaucoup appris. Même Aline, qui sait désormais qu'il ne faut jamais croire les permanents de l'ENV sur le volume d'essence restant dans les nourrices. Il est toutefois bien agréable et positif pour l'image de notre série de voir que malgré la météo franchement hivernale, le seul bateau ramené au port par la SNSM fut notre sécurité !

Tim a sûrement aussi appris qu'organiser un entraînement avec 8 ou 9 bateaux de Frenchies par plus de 15 nœuds de vent est un exercice très délicat ... Il a tenté de nous démontrer en dirigeant notre navigation que lorsque les bateaux planent, deux largues sont plus rentables qu'un vent arrière. Les écarts à la bouée au vent, les différences de maîtrises entre les équipages et quelques baignades ne lui ont pas facilité les choses. Mais, aucun doute. On le croit sur paroles.

Le vent a donc été assez violent (cf. les difficultés rencontrées par les bateaux du spi ouest, qui ont pris jusqu'à 40 nœuds de vent). Certains en ont profité pour bricoler leur monture jusqu'à la tombée de la nuit. Jean Yves a reçu son nouveau bateau (amené par Tim) mais a prudemment utilisé l'ancien ce qui semblait logique au vu de la météo. Maurice a du bénir Pierre-Jean de n'avoir pas fini l'accastillage du 15001 (bon ce n'est plus un scoop). Il y a eu aussi une sortie écourtée pour cause de vent déraisonnable. Une dizaine de bateaux avait quitté la plage et un grain est arrivé. Violent le grain. Mais avant de rejoindre la terre ferme, on dévalait quelques bosses dans un bon force 5. Ça se renforce brusquement. On était grand large. J'abats pour rester à l'endroit. Je ne pouvais pas lofer d'un degré sous peine de risquer de tester l'étanchéité de ma nouvelle combine sèche. Je ne pouvais abattre sans entamer une figure libre qui se serait finie par un empannage que j'ai vite jugé inapproprié pour notre équilibre. Je vois encore la tête de Ludo et Etienne lorsqu'on est arrivé à fond dans leur tableau arrière. C'est passé à quelques mètres. Bon, assez joué, on est rentré à terre avant qu'il n'y ait trop de casse. Quoi qu'il en soit, on pourra dire « on y était ».

Voilà, Beg Rohu a été sportif et rafraîchissant pour tout le monde. Du fait des conditions musclées, on a moins navigué que nous l'espérions mais ce fut intense. Tim et Aline nous ont malgré tout offert de bien beaux moments y compris pour finir un briefing « règles de courses » qui nous a confirmé que nos compétences en la matière restent assez sommaires.

A l'année prochaine pour apprendre à maîtriser la botte de Nevers.

GG

« J'ai navigué sur le bateau le plus récent de la flotte »

D5 CVSQ, 6 Avril 2008

Nous étions nombreux ce dimanche 6 avril à attendre le nouveau né. Il fallait voir les regards impatients des fans guetter l'entrée du parking et les paparazzis avides de scoop se bousculer pour être au premier rang. C'est donc dans cette ambiance survoltée qu'il fait son entrée en scène. Lui qui est né en plein hiver au milieu de la campagne suisse glaciale et aride, lui qui n'était encore il y a 3 mois que 2 morceaux de Kevlar brut et sans vie, lui qui a grandi lentement dans un hangar à Montreuil, lui qui sera le 1^{er} bateau du 16^{ème} siècle.

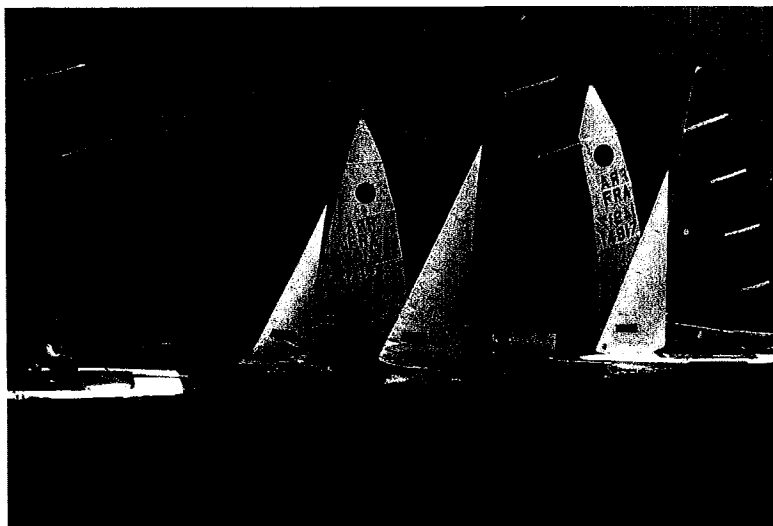
Et c'est donc à moi que reviens l'honneur d'inaugurer ses caissons.

Première découverte impressionnante : 52 km de pré étiré, V12, D12, Spectra, Vectran, élastique ; 108 taquets, poulies, hooks et réas ; 3 kg de plomb. Tout est neuf, le mat, la coque, les voiles, l'écope, l'éponge, les barres de céréales et le string du barreur. (Pour ceux, certes en nombre très restreint dans notre communauté, qui auraient les idées mal placées, le string est cette cordelette passant entre 2 grosses joues et permettant de faire pivoter la lame du safran afin de la faire pénétrer ce liquide ubiquitaire plus communément appelé eau).

Mais le détail le plus remarquable est que ce voilier est certifié CE. Le bateau est donc sans danger pour la santé, n'émet pas de perturbations électro magnétiques et convient aux enfants de moins de 36 mois. Il ne manque plus que la mention Made in China et la poubelle verte barrée.

Reste le plus important, découvrir son comportement sur l'eau. Certes il y a quelques ajustement à faire, mais ce n'est pas un hale bas trop court, un ratrape mou trop long ou des vide vite qui prennent l'eau que l'on retiendra.

Non, chères lectrices et lecteurs, je suis au regret de vous annoncer qu'il nous faut nous séparer de nos bons 14000. Ils sont obsolètes, trop vieux, sans possibilité de mise à jour. Les bateaux d'aujourd'hui ne flottent plus, ils courent sur l'eau. Fini cette coque qui s'enfonce mollement dans l'eau et peine à démarrer. On borde un peu et hop, 0 à 10 Nds en 5s2.



J'en veux pour preuve ce mémorable départ bâbord dans la première manche au nez de toute la flotte. Heureusement l'équipage et sa désorientation face à un tel pur sang sont là pour freiner un peu la monture.

Nous retiendrons du reste de cette journée une belle navigation avec 4 manches courues dans des conditions variées (de soleil pour la première, à neige pour la dernière)

Merci donc à Maurice de m'avoir laissé monter la bête pour son baptême. Longue vie à ton nouveau jouet et au revoir. Au revoir car je ne suis pas sûr maintenant de rattraper ton tableau arrière.

(Pour ceux qui n'ont toujours pas deviné le N° de voile, je ne peux plus faire grand-chose)

Serge Renouard

Rgs	Ident	Concurrents	Pts Ret	Pts tot	c.1	c.2	c.3	c.4	Club / Pays
1	14925	FOUASSIER Bruno	3	10	1	1	OCS	1	C V ST AUBIN ELBEUF
		FOUASSIER Dominique			1	1	7	1	C V ST AUBIN ELBEUF
2	14823	COLLARD Philippe	5	8	2	3	1	2	LS VIGNEUX
		THUILLIER Gabriel			2	3	1	2	LS VIGNEUX
3	14367	PECULIER Martin	7	11	3	2	2	4	S N O NANTES
		JUNCA Dominique			3	2	2	4	C V CENTRE
4	1500	COQUEREL Maurice	12	19	OCS	4	5	3	C N ESTUAIRE
		RENOUARD Serge			7	4	5	3	C V ST QUENTIN
5	14124	ANDREYS Yves	13	18	4	5	4	5	C V ST QUENTIN
		RIZET Jean			4	5	4	5	C V ST QUENTIN
6	14703	FERRAND Bastien	17	24	OCS	OCS	3	DNF	C V ST AUBIN ELBEUF
		MOULOUDJ Said			7	7	3	7	C V ST AUBIN ELBEUF

D5 Les 40 ans du "JET " à Vigneux, 13 avril



©Lecureur

Oui toi qui me lis, tu t'es pas trompé de bouquin, c'est bien celui des fireballistes mais bon on n'est pas sectaire, alors on a sorti les fire de Gaby pour défier l'ennemi juré le « Jet ».

On est le dimanche 13 avril 2008 le vent n'est pas encore levé un petit 10 km/h. Cela permet à Martin et Dominique de bricoler leur cagette. Tout d'un coup Rémy voit arriver une voiture avec comme passager un aveugle et un jet en remorque. Rémy me dit en rigolant : « tu crois qu'il barre » Et non il équipe et c'était plutôt impressionnant. Il nous expliquera le midi qu'il possède un 445 et qu'il navigue régulièrement en jet mais que pour le barreur c'est plus difficile.

10h45 mise à l'eau 20 km/h vent du sud parfait vent dans l'axe du plan d'eau. Quelques petites rafales
Nous voilà tous sur l'eau sauf Martin et Dominique qui sont toujours en train de bricoler, ils rateront même le départ.

Nous voilà partis pour 3 petites manches bien sympathiques avec un vent bien axé. La lutte est dure devant deux Fireball et un Jet qui se battent pour la première place.

On finit 4ème Fireball on la joue discret, Dominique a trouvé une autre cible pour l'article : un équipage féminin invité par Gaby. Et non il se rend vite compte de la supercherie.

Voilà 3 petites manches finies le comité doit avoir un petit creux ou l'apéro qui les attire, on s'arrête manger, puis on repartira ensuite pour 2 manches.

Désolé pour les Jet le premier sera un fireball équipé de Rémy et Loïc suivi de près du jet de Puissant Jean Guy-Thomas

Selon Martin : « 40 ans d'existence du jet et autant de naviguant cette année ????? »

Si vous ne comprenez pas les 27 points de Martin et Dominique ; c'est normal ils ont tout simplement oublié de passer la bouée d'arrivée en plus d'avoir raté le départ...



© Lecureur

SKIPPER	EQUIPIER1	GRP	PTS_GEN	PTS_TOT	M_1	M_2	M_3	M_4	M_5
1 THUILLIER Remy	BERTHELOT Loic	FIR	8,00	12,00	3,00	3,00	1,00	4,00	1,00
2 PUISSANT Jean-guy	PUISSANT Thomas	JET	8,00	14,00	2,00	1,00	6,00	3,00	2,00
3 COLLARD Philippe	THUILLIER Gabriel	FIR	10,00	15,00	1,00	2,00	2,00	5,00	5,00
4 PECULIER Martin	JUNCA Dominique	FIR	12,00	27,00	15,00	4,00	3,00	2,00	3,00
5 HERLEM Jean-jacques	PUISSANTMERCY Line	JET	15,00	22,00	4,00	7,00	4,00	1,00	6,00
6 LECUREUR Claude	THUILLIER Laurie	JET	20,00	32,00	5,00	12,00	5,00	6,00	4,00
7 VENUAT Cecile	FORTUN Margaux	FIR	28,00	36,00	6,00	8,00	7,00	7,00	8,00
8 LECUREUR Romain	REBOLLAR Josee	FIR	30,00	40,00	8,00	5,00	8,00	10,00	9,00
9 FOURNIE Michel	VERGNOLLE Serge	JET	31,00	42,00	11,00	6,00	9,00	9,00	7,00
10 JAGIN Faustine	PELLERIN Sandra	FIR	36,00	47,00	7,00	11,00	11,00	8,00	10,00
11 PELISSIER Jean	GROIX Patrick	JET	43,00	55,00	9,00	10,00	12,00	12,00	12,00
12 DUVAL Jean louis	ALBERT Jean-michel	JET	44,00	57,00	12,00	13,00	10,00	11,00	11,00
13 MARTIN Patrick	THIBAUT DENIS	JET	47,00	62,00	10,00	9,00	13,00	15,00	15,00
14 MATOT Emeric	BONNAL Nicolas	FIR	54,00	69,00	13,00	14,00	14,00	13,00	15,00



© Lecureur

Interligue La Baule, 19 et 20 avril 2008

L'interligue de La Baule, c'est une régates qui fait l'unanimité : c'est top moumoute. Le plan d'eau est top, relativement abrité quand ça cogne, du thermique quand on en a besoin, parfois du vent de terre bien tordu. L'organisation et le comité de course du CNBPP sont de haut niveau, et parmi les rares encore en France à enquiller les manches même quand ça piaule. Vous allez me dire « ça y est, le Martin il parle comme un vieux », mais c'est vrai que « c'était mieux avant » ! La piaule se fait rare ces temps-ci, et les comités suffisamment velus pour envoyer quand ça cogne encore plus. Nous partageons le plan d'eau avec les 505 et cette année les 29ers.

L'édition 2008 aura été particulière pour plusieurs raisons. Mis à part l'anecdotique décalage du 1^{er} mai vers la mi-avril pour cause de conflit de date avec le Championnat de France Senior à Maubuisson, on retiendra surtout que c'est la première fois que la régates se court en l'absence de Bruno Terrien, le charismatique directeur du club disparu au début de l'année. Rendons-lui hommage en continuant à participer nombreux à cette superbe régates qu'il a animée avec la même énergie pendant un bon moment (les anciens vous diront certainement une bonne vingtaine d'années).

Après le stage de l'ENV le week-end de Pâques, la régates de La Baule est la première grosse régates du printemps, et donc une bonne occasion de repérer les équipages qui ont fait « rougir les taquets » (copyright Aline Williot) pendant l'hiver, ou ceux qui ont préféré remettre des bûches dans la cheminée et faire un peu de lard en prévision d'éventuelles régates de piaule (en tout cas, c'est la raison invoquée...).

Samedi 19 avril, 3 manches sont lancées par le comité dirigé par Yves Pottier. Ce que je retiens de cette journée de petit temps quelques mois après dans un bar de Nieuwpoort, au cours de notre 3^{ème} journée de parking consécutive :

- Eric « Ziquet » Basset et Ludo Collin pêtent la 1^{ère} manche avec un jeu de voiles Speed Sails dont c'était la première sortie
- Ludo et Etienne n'avaient vraiment pas envie de faire l'article, la 37^{ème} tentative de dépassement sous spi est la bonne et ils nous volent la 3^{ème} place en nous roulant dessus à la bouée sous le vent à 50 mètres de l'arrivée
- Ziquet et Prof Ludo, trouvant certainement la blague très bonne, la reprennent à leur compte pour la 2^{ème} manche, les victimes restant inchangées (« Maaaaaaaais Maartinnnnnnnnnnnn »)
- Les Fouassier avionnent toujours autant dans la molle, avec 2-2-1 ils pointent en tête au généré le samedi soir
- Tout le monde a remarqué que Maurice et Claude ont fait un bond en vitesse avec leur nouveau Duvoisin qui arbore en guise de numéro de voile un énigmatique « FRA 1500 »

Le lendemain, c'est un médium de Sud-Est qui souffle, allant en forçant tout au long de la journée. Ludo et Etienne ne vont pas faire dans le détail, claquant facilement les 3 manches courues et prenant du coup logiquement la victoire finale. Après quelques mois de mise au point de leur Duvoisin neuf, ils ont sifflé la fin de la récré : peut-être légèrement moins rapides dans la molle qu'avec le FRA 14400, ils ont en revanche fait un gros bond dans le médium et la brise. « Impunité vitesse » complète, dans ces conditions ils collent maintenant régulièrement plus d'une minute d'avance aux deuxièmes. Nous nous sommes consolés quelques mois plus tard à l'Européen en Belgique en constatant que la plupart des Top Guns anglais présents ne tiennent pas non plus la cadence dans la brise.

En revanche et comme nous y sommes habitués, derrière le FRA 14959 la flotte s'est montrée très homogène. A part Ziquet et Ludo qui étaient un peu au-dessus du lot, 5-6 équipages se battent sans arrêt du début à la fin des manches : Philippe/Lôic, Estelle/Pedro, Pascal/Ronan, Jean-Yves/Chouchou, les Fouass' et nous. De notre côté, nous avons apparemment pris un abonnement pour la 4^{ème} place (résultat final : 4-4-8-4-4-4, qui dit mieux ?) qui nous permet, pour un point, de souffler la 3^{ème} place à Philippe et Lôic.

Pour l'anecdote, la dernière manche est le théâtre d'un événement peu courant dans la série : Ziquet qui tourne un 720 de sa propre initiative. Si si... Jean-Yves et Chouchou, debout sur leur dérive après un croisement limite tendu, sont formels : Ziquet a tourné !

Enfin, cette régates nous aura permis de revoir des sourires familiers qui nous avaient bien manqués ces derniers mois : Christine Allain, de retour en pleine forme après la naissance de Raphaël, et notre globe-trotteur Pierre-Yves Robin. Je termine cette bafouille en souhaitant la bienvenue à Hervé et Benoît, deux Bretons qui devraient rapidement nous donner du fil à retordre sur les prochaines régates.

Mart

Coueurs / Equipage	Club	ligu e	Nais.	Manches	Pts CNI
1 ALLEAUME LUDOVIC	C N ESTUAIRE	07	►1971 M	6 (3, 1, 2, 1, 1, 1)	800
PERDON ADÈLE	C V CENTRE	21	►1998 F		
2 BASSET ERIC	C N ABLON	20	►1951 M	11 (1, 3, 7, 2, 2, 3)	735
COLLIN LUDOVIC	SR BREST	05	►1964 M		
3 PECULIER MARTIN	S N O NANTES	07	►1983 M	20 (4, 4, 8, 4, 4, 4)	675
LE SEAC'H THOMAS	S N O NANTES	07	►1981 M		
4 GAULT PHILIPPE	C V CENTRE	21	►1951 M	21 (6, 5, 5, 3, 6, 2)	620
BERTHELOT LOIC	LS VIGNEUX	20	►1984 M		
5 FOUASSIER BRUNO	C V ST AUBIN	03	►1962 M	25 (2, 2, 1, 12, 8, 15)	570
	ELBEUF				
FOUASSIER DOMINIQUE	C V ST AUBIN	03	►1958 F		
	ELBEUF				
6 GUIDEL ESTELLE	N D C V ANGERS	07	►1982 F	29 (7, 8, 4, 5, 9, 5)	523
PERDON PIERRE	C V CENTRE	21	►1963 M		
7 ANSELMO PASCAL	B N ILE GRANDE	05	►1956 M	31 (5, 6, 11, 7, 3, 10)	480
LAIGLE ALAIN	C V ST QUENTIN	20	►1943 M		
8 RENON JEAN YVES	C N ESTUAIRE	07	►1967 M	32 (9, 7, 3, 8, 5, 16)	440
LECHENE NICOLAS	C N ESTUAIRE	07	►1975 M		
9 CHARTIER FRANCOIS	S N O NANTES	07	►1970 M	37 (11, 16, 6, 6, 7, 7)	403
ROBIN PIERRE YVES	S N O NANTES	07	►1972 M		
10 OLIVIER PATRICE	C N ESTUAIRE	07	►1954 M	50 (8, 13, 12, 9, 14, 8)	368
VIOLLEAU LUCIE	C N ESTUAIRE	07	►1988 F		
11 MACE FABIEN	C N RENNES	05	►1972 M	51 (12, 18, 10, 11, 12, 6)	335
MACE JEAN-LUC	C N RENNES	05	►1967 M		
12 CASTEL HERVE	C N TREGASTEL	05	►1978 M	62 (13, 11, 14, 15, 16, 9)	305
RADIER BENOIT	SR PERROS	05	►1976 M		
13 ALLAIN JEROME	Y C VAL ANDRE	05	►1961 M	62 (15, 10, 16, DNC, 10, 11)	276
LEDRU CHRISTINE	Y C VAL ANDRE	05	►1973 F		
14 BARBIER PHILIPPE	C N ESTUAIRE	07	►1961 M	65 (17, 12, 9, 16, 15, 13)	249
BARBIER FRANCOISE	C N ESTUAIRE	07	►1960 F		
15 ROUDEVITCH	C V SAUMUOIS	07	►1985 M	66 (DNC, 15, 13, 10, 11, 17)	224
ALEXANDRE					
ROUDEVITCH OLIVIER	C V SAUMUOIS	07	►1958 M		
16 JUNCA VALENTIN	C N PLENEUF	05	►1988 M	70 (14, 17, 19, 14, 13, 12)	200
JUNCA DOMINIQUE	C V CENTRE	21	►1957 M		
17 COQUEREL MAURICE	C N ESTUAIRE	07	►1952 M	75 (16, 9, 15, 17, 18, DNC)	177
GUERIN CLAUDE	C V DE LA FLECHE	07	►1957 M		
18 AVIGNON ALEXANDRE	C N ESTUAIRE	07	►1967 M	81 (18, 19, 17, 13, 19, 14)	156
GAUTIER YANN	C N ESTUAIRE	07	►1969 M		
19 RENOUEAU SERGE	C V ST QUENTIN	20	►1969 M	92 (19, 20, 18, 18, 17, DNC)	135
FONTAINE CÉDRIC	C N RENNES	05	►1975 M		
20 TRUCHET FREDERIC	N D C V ANGERS	07	►1962 M	93 (10, 14, DNC, DNC, DNC, DNC)	116
TRUCHET BAPTISTE	N D C V ANGERS	07	►1994 M		
21 VOLOKOVE FABRICE	C N ESTUAIRE	07	►1968 M	99 (20, 21, DNC, 19, 21, 18)	98
GUILMINEAU LINDA	C N ESTUAIRE	07	►1976 F		
22 FERRAND BASTIEN	C V ST AUBIN	03	1990 M	108 (DNC, 22, 20, DNC, 20, DNC)	80
	ELBEUF				
MOULOUDJ SAID	C V ST AUBIN	03	►1984 M		
	ELBEUF				

Championnat de France Senior Maubuisson

1^{er}-4 mai 2008

Le championnat s'est déroulé sur 4 jours comme d'habitude et comme d'habitude le premier jour fut un peu plus venté que les 3 derniers. Mais contrairement à d'habitude, nous ne gagnerons pas de manche le premier jour.

Etant équipé de Ronan pour l'occasion, nous tirons souvent les bons bords au près. C'est qu'il a l'œil, Ronan pour nous positionner par rapport à la flotte et anticiper les variations du vent. Sur les portants et surtout sur les vents arrière où c'est le barreur qui est censé choisir la meilleure route, ça marche nettement moins bien. Mais vous croyez que c'est facile de barrer, réfléchir à la meilleure option, tout en gardant un œil sur les autres bateaux et l'autre sur les risées qui viennent de l'arrière? Pour ma part, j'ai un peu de mal à faire (correctement) deux choses à la fois, alors vous imaginez gérer tout ça en même temps. Je hais les parcours trapèze: trop de vent arrière pour moi!

Je garderai un souvenir impérissable d'une certaine manche. Je pense que Dominique et Bruno ne l'oublieront pas non plus. Je m'en vais donc vous narrer par le menu le déroulement de cette manche d'anthologie qui restera dans les mémoires (au moins dans les mémoires de ceux qui étaient là).

Le vent était bien mou avant la manche. Nous constatons de très légers froncements de l'eau sur la gauche du plan d'eau. Nous décidons donc fort logiquement de nous placer à gauche sur la ligne de départ pour aller à gauche, dès le départ donné. Après quelques minutes de course en tribord, il apparaît clairement qu'il y a du vent devant nous. Le vent vient même fort obligeamment à notre rencontre. Rapidement, nous nous retrouvons sur la lay-line, parce que non content de nous faire profiter de sa vigueur, le vent a eu la bonne idée de basculer à gauche. Nous virons donc pour aller sur la bouée de près. Ayant seulement les Fouassier à mon vent, je baisse la tête sous la bôme pour localiser le gros de la flotte, et là, comme dans un rêve, je vois la flotte en question qui était partie à droite du plan d'eau, engluée dans la pétrole et qui avait 500 m de retard sur nous. Dominique qui avait eu la même vision de rêve fait des bons et hurle de joie pendue à son trapèze. Non seulement

nous avons bénéficié d'un vent plus fort (équipier au trapèze) mais en plus nous avons eu une bascule favorable. Cette risée qui nous a accompagnée tout le bord de près s'était arrêtée au milieu du plan d'eau et la flotte partie à droite ne l'a jamais touchée. Afin de ne pas ternir ce récit, je passerai sous silence la fin de la manche qui fut un peu moins glorieuse à cause de mon manque de contrôle sur 2 larrons (Estelle-Pierre et Eric-Ludo) qui en ont lâchement profité, ceci au grand désespoir de Ronan. Promis, Ronan, je ne recommencerai pas cette con..rie. Je trouverai bien le moyen d'en faire d'autres!

A part ça, le train train habituel : quand le vent est faible, les vainqueurs sont les F.... Quand le vent monte, les vainqueurs sont E.... et L.... comme d'hab quoi. On se demande pourquoi on continue à aller sur l'eau. Pour le classement, il suffit de le faire en fonction de la météo on ferait des économies de temps et de matériel.

Juste un mot sur l'hébergement. Ronan et moi nous sommes retrouvés en co-location avec Fanch, Ludo (Collin), Eric et Jean-Yves, qui se sont révélés être de sympathiques convives. Plus sympa que sur l'eau où ils sont toujours à nous embêter. Fanch s'est révélé être un vrai homme d'intérieur: toujours le premier à la cuisine pour préparer à manger ou faire la vaisselle. Eric préférant lui, réserver ses forces pour la régate.

J'ai failli passer sous silence le baptême au champagne du bateau de Maurice. A l'heure où j'écris ces lignes, je ne connais toujours pas le véritable N° du bateau. En tout cas, même sans N°, soyez sans inquiétude, je peux vous assurer que le bateau a été (très) bien arrosé.

Le repas des équipages ne vaut pas une ligne de plus.

Je quitte mon clavier une minute, le temps de passer un coup de fil à mon rédac chef pour lui demander si ça peut aller rapport à la longueur de l'article. Bon, il me dit que pour cette fois, ça ira. Ouf, je vais pouvoir aller m'affaler dans le canapé pour regarder la fin du film à la télé.

Pascal Anselmo

place	licences	coureurs / équipage	club	ligue	nais.	sexe	points	Pts CNI
1	0216632J	ALLEAUME LUDOVIC	C N ESTUAIRE	07	1971	M	8 (1, 1, 1, 3, 1, 1, 1, 7, 1, 1)	1000.0000
	0001594L	PERDON ETIENNE	C V CENTRE	21	1962	M		
2	0901274C	COLLARD PHILIPPE	LS VIGNEUX	20	1955	M	30 (3, 2, 2, 5, 4, 3, 9, 5, 6, 6)	889.0000
	0502851D	THUILLIER GABRIEL	LS VIGNEUX	20	1960	M		
3	0823230G	FOUASSIER BRUNO	C V ST AUBIN ELBEUF	03	1962	M	34 (10, 7, OCS, 1, 7, 12, 2, 1, 3, 3)	790.0000
	0890527H	FOUASSIER DOMINIQUE	C V ST AUBIN ELBEUF	03	1958	F		
4	1011351R	BASSET ERIC	C N ABLON	20	1951	M	35 (11, 3, 6, 2, 6, 4, 7, 3, 10, 4)	700.0000
	0002383H	COLLIN LUDOVIC	SR BREST	05	1964	M		
5	0607222Y	PECULIER MARTIN	S N O NANTES	07	1983	M	37 (2, 5, 3, 4, 10, 2, 13, 11, 9, 2)	619.0000
	0595357P	LE SEAC'H THOMAS	S N O NANTES	07	1981	M		
6	0543921K	ANSELMO PASCAL	B N ILE GRANDE	05	1956	M	50 (4, 4, 7, OCS, 3, 7, 15, 4, 8, 13)	546.0000
	0222682L	LAIGLE RONAN	SC CHOISY LE ROI	20	1974	M		
7	0568851D	GUIDEL ESTELLE	N D C V ANGERS	07	1982	F	54 (9, 11, 9, OCS, 5, 8, 5, 2, 12, 5)	479.0000
	0001595M	PERDON PIERRE	C V CENTRE	21	1963	M		
8	0001638G	RENON JEAN YVES	C N ESTUAIRE	07	1967	M	59 (8, 6, OCS, 6, 11, 5, 10, 14, 5, 8)	417.0000
	0600648A	CHARTIER FRANCOIS	S N O NANTES	07	1970	M		
9	0496968A	BOUTAREL FREDERIC	C V CAZAUX LAC	09	1971	M	61 (13, 8, 4, 9, 9, 6, 6, 8, 11, 11)	361.0000
	0184398G	MARGUERAT GILLES	C N BISCARROSSE OLYM	09	1966	M		
10	1014487H	BEYSSAC FABRICE	SC CHOISY LE ROI	20	1976	M	64 (DNC, DNC, 5, 11, 14, 10, 3, 10, 2, 9)	308.0000
	1233798G	BEYSSAC OLIVIER	SC CHOISY LE ROI	20	1974	M		
11	0178510Y	COQUEREL MAURICE	C N ESTUAIRE	07	1952	M	67 (7, 10, 10, 10, 13, 9, 4, 12, 7, 10)	260.0000
	0465283V	GUERIN CLAUDE	C V DE LA FLECHE	07	1957	M		
12	0093822G	LEMONNIER JEAN-MICHEL	C N BISCARROSSE OLYM	09	1957	M	75 (6, 9, OCS, OCS, 2, 13, 12, 15, 4, 14)	215.0000
	1040131V	PERROT-MINNOT LAURENT	C N BISCARROSSE OLYM	09	1959	M		
13	0598252E	GOGUEY GAELE	C N ESTUAIRE	07	1976	M	80 (12, 12, 8, 8, 12, 14, 8, 13, 14, 7)	173.0000
	1066366Y	PETE DENIS	C N ESTUAIRE	07	1971	M		
14	1010721K	LUCET DENIS	C V DE LA FLECHE	07	1963	M	83 (5, DNC, DNF, 7, 8, 11, 11, 16, 13, 12)	134.0000
	1042296A	LUCET FRANCOISE	C V DE LA FLECHE	07	1964	F		
15	1084190Q	MALARET EMMANUEL	C N MAUZACOIS	09	1975	M	105 (14, 13, 11, 14, 16, DNC, 16, 6, 15, 16)	98.0000
	1084379M	PERAUT BERTRAND	C N MAUZACOIS	09	1977	M		
16	0067952J	BORSENBERGER JEAN	C.V.C.E.P. SACLAY	20	1948	M	108 (15, 14, 12, 12, 15, 17, 14, 9, 17, 17)	63.0000
	0468718Y	BORSENBERGER HENRI	C.V.C.E.P. SACLAY	20	1983	M		
17	0478960S	MASNERI PATRICE	C N MAUZACOIS	09	1946	M	129 (17, 15, 13, 15, 18, 16, 17, DNF, 18, DNC)	31.0000
	0521261F	SEGUIN MARC	C N MAUZACOIS	09	1967	M		
18	0403100W	TRUCHOT GILLES	C N MIELAN	24	1943	M	132 (DPG, DNF, DNF, 13, 17, 15, 18, DNF, 16, 15)	1.0000
	0599909F	GALINDO MARC	C V THOUX ST CRICQ	24	1959	M		

Vigneux, 18 mai 2008

Tout a commencé sous un soleil radieux mais avec peu de vent pour lancer cette régates. En attendant, nous avons pu admirer le nouveau bateau de Maurice qui suscite quelques envies. Le délégué de ligue et son équipier mettent ourageusement à l'eau. Ils seront accueillis par une fine bruine. Midi : au lieu de lancer la première manche, le comité lance l'apéro. Au moment où nous allions partir, la pluie s'invite à nouveau. Pour patienter, Martin s'attaque à Voici ; il finira même par s'endormir tant c'est passionnant. Vers 13h, ça y est : la première manche est lancée ! La pluie est bien présente ainsi que les avions d'Orly, déviés à cause de l'orage et qui passaient exceptionnellement au-dessus de nos têtes.

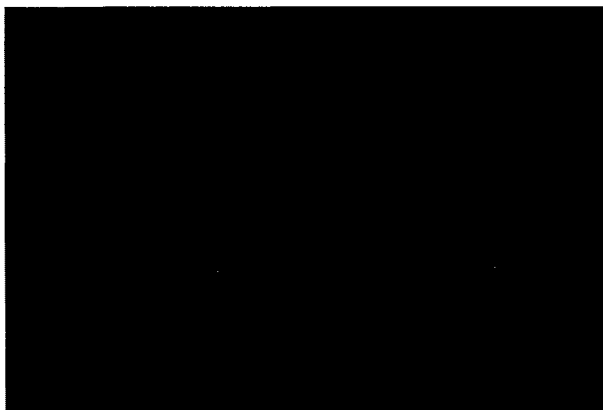
Sur l'eau, c'est compliqué : en l'espace de quelques minutes, le vent bascule de 180° (beaucoup en ont perdu leur latin !). A cause de ces changements, nous n'envoyons pas le spi et ne perdons pas de terrain. A la ligne d'arrivée, nous sommes au coude à coude avec Martin et Dominique ; ils terminent cinquièmes, à nous l'article ! Les autres manches seront tout aussi déconcertantes mais le soleil nous a rejoints à la fin de la régates. On a pu faire cinq courses, ce qui n'était pas évident au début ! Romain et Rémy s'imposent en remportant 4 manches sur 5, suivis de Philippe et Gaby ; eux-mêmes talonnés par Muriel et Loïc. Il y avait 8 bateaux cette année et j'espère que les concurrents présents ainsi que les absents seront de la partie l'année prochaine.

Laurie Thuillier



		Concours	Prat	1er	2	3	4	5	6	7
1	14917	LECUREUR Romain THUILLIER Remy	4.00	7.00	1 1.00	1 1.00	3 3.00	1 1.00	1 1.00	LS VIGNEUX LS VIGNEUX
2	14823	COLLARD Philippe THUILLIER Gabriel	8.00	13.00	2 2.00	5 5.00	1 1.00	3 3.00	2 2.00	LS VIGNEUX LS VIGNEUX
3	14015	BERTHELOT Muriel BERTHELOT Loïc	9.00	12.00	3 3.00	2 2.00	2 2.00	2 2.00	3 3.00	LS VIGNEUX LS VIGNEUX
4	14367	PECULIER Martin JUNCA Dominique	17.00	23.00	5 5.00	3 3.00	6 6.00	5 5.00	4 4.00	S N O NANTES C V CENTRE
5	13947	RECAMIER Etienne MADDALUNO Domenico	20.00	26.00	6 6.00	4 4.00	4 4.00	6 6.00	6 6.00	SC CHOISY LE ROI SC CHOISY LE ROI
6	1500	COQUEREL Maurice RENOUARD Serge	21.00	28.00	7 7.00	7 7.00	5 5.00	4 4.00	5 5.00	C N ESTUAIRE C V ST QUENTIN
7	1431	LECUREUR Claude THUILLIER Laurie	24.00	31.00	4 4.00	6 6.00	7 7.00	7 7.00	7 7.00	LS VIGNEUX LS VIGNEUX
8	4632	REBOLLAR Josee ODLING James	32.00	40.00	8 8.00	8 8.00	8 8.00	8 8.00	8 8.00	LS VIGNEUX LS VIGNEUX

3P, 14-15 juin



© Jocelyne « Paimboeuf »

le Départ

La régata des 3P. Mythique régata où la nature peut parfois avoir son nom sur le trophée. Pour éviter cette situation, le club a organisé une cérémonie dédiée au Dieu Liger (de Liga en celte pour Loire, Paimboeuf en Bretagne ?). Pour les profanes, la cérémonie a lieu le samedi soir. Elle consiste à boire un breuvage verdâtre supposé rappeler le sang du dieu Liger qui coule devant le club de Paimboeuf. Cette année, peut-être la mobilisation moindre pour la cérémonie, a fait que la Loire et le vent se sont arrangés pour que seulement une partie de la flotte arrive à bon port (au sens propre et figuré, certains comprendront).

Tout le monde s'empresse d'aller sur l'eau. Certains plus que d'autres, car en prévision d'une éventuelle annulation de ce grand événement, les tauds protègent encore leur coque de FireBall et le mât est "hors tension" à l'horizontale sur la remorque de route... Un bref coup d'œil sur la carte de l'estuaire, un cachet pour soigner les cheveux qui veulent partir de ma tête, vite les horaires de marée, enfilage de combinaison et hop, nous sommes sur l'eau. Après un court briefing, je me souviens que la ligne de départ était constituée d'une bouée jaune mouillée devant la berge et d'un mât avec les pavillons à terre. Donc, impossible de faire le tour complet de la ligne. Si on la coupe, on ne peut la repasser que par une seule extrémité, à moins de sortir le bateau de l'eau....

Hésitation pour le départ, mais le top est donné vers midi. Première procédure ponctuée par les tops habituels mais, originalité Paimblotine oblige, la corne de brume est remplacée par un klaxon de voiture. Cette procédure est la bonne car les pavillons de rappel général et rappel individuel restent en bas du mât. Au fait, le parcours, j'essaie de me souvenir, euh, une première bouée verte de chenal, mais laquelle ? Sur la Loire il y en a plusieurs. Bref... on se focalise sur la plus proche. Arrivés à la bouée, tout se passe bien, la flotte est relativement serrée.

1^{er} Bord et passage du banc de sable

Maintenant, les premières questions arrivent : à gauche ?, à droite ?, au milieu ?, le courant ?, le vent ?, les autres ?, un cachet d'aspirine ? Étant dans une position plutôt favorable sur la flotte, on préfère suivre les initiatives de Patrice qui navigue sur son terrain de jeu habituel. Une nouvelle question se pointe. Dans notre descente vers le pont de Saint-Nazaire, en longeant la berge, nous arrivons devant le port à sec de Paimboeuf avec de nouveau deux choix à effectuer : aller sous spi au plus court vers le banc de sable ou continuer à suivre la berge. Nous sommes là avant tout pour nous amuser avec les autres, alors nous décidons de suivre, surtout que Maurice est à côté de nous. La descente continue sous spi au gré du courant et du vent.

Nous favorisons tantôt l'un puis l'autre, enchaînant les empannages. Petit à petit, les bateaux s'écartent de notre route et se décalent sur notre droite, mais nous conservons de la vitesse par rapport aux autres alors on continue, cela semble payant. Puis, une nouvelle question arrive : Où se trouve le banc de sable ? D'après mes souvenirs, la tourelle qui se trouve sous notre vent se situe à mi-chemin entre la berge sud et le banc de sable, donc tout va bien car la berge sud est aussi sous notre vent. On continue. Où se trouve ce banc de sable ? Devant : des navires de commerces, des citernes de gaz, une usine Total...

Mais où se trouve le banc de sable ? Je cherche un peu de verdure, j'en trouve à notre droite, à notre vent ! Je continue à scruter l'horizon à partir de ce point, puis j'arrive enfin à situer le banc de sable. Nous sommes entre le premier quart du banc de sable et la berge sud. Autrement dit, nous sommes du mauvais côté du banc ! Que faire ? Affaler le spi, faire une remontée au près pour revenir en haut du banc de sable ? La force du vent ne le permet pas car nous sommes certains d'arriver bons derniers, étant donné qu'une bonne partie de la flotte longe déjà le banc, mais du bon côté. Je regarde à nouveau ce fichu banc de sable, je remets mes neurones en route qui commencent à s'endormir (conséquence d'un samedi soir prolongé et d'un très long bord au soleil sous spi). L'obstacle grossi, mais une possibilité de se sortir de la mauvaise situation aussi.

Le banc de sable se divise en deux parties : une petite qui se trouve à notre vent, et la partie la plus longue sous notre vent. Entre les deux, un passage. D'après mes souvenirs sur la carte, ce passage y figure. Nous tentons le coup. On serre les fesses pour ne pas toucher. Soudain, nous entendons les voix de nos concurrents. Surprise, nous voyons **un moustachu**, avec

un fumeur, cigarette au bec, courir à côté de leur bateau essayant de lofer leur voisin. Nous nous intercalons juste devant, sans toucher terre (ou sable plutôt...).

2 Remontée vers Paimboeuf

Nous restons alors dans la course malgré quelques voix (peut-être celle du Dieu Liger entre autre) qui nous indiquent que nous sommes passés du mauvais côté du banc sable. Or, en admettant que nous étions passés du mauvais côté : nous serions ressortis beaucoup plus proche du pont du Saint-Nazaire, nous sommes ressorti au premier tiers, donc la règle est respectée.... Il faut alors de nouveau se poser des questions : qui va nous doubler, comment rattraper les jeunes insolents qui sont en tête (Martin et Thomas) ? Passage de la deuxième et dernière bouée avant la ligne d'arrivée, la flotte est toujours aussi resserrée, sans tenir compte des jeunes premiers.

Maintenant, un long bord de près nous attend. Encore des questions qui se résument à "quoi faire ?". Vent, courant, adversaires. Nous décidons d'aller dans le courant qui pour le moment est favorable à notre retour vers Paimboeuf. Pascal essaye de nous faire perdre notre sang froid en faisant preuve d'une insolente vitesse et cap. Le stress s'installe. Il décide de virer, nous restons sur le bord, allant vers le terminal méthanier, la raffinerie (peut-être un banc de pétrole à exploiter). Le bateau de tête est toujours loin devant sur le même bord dans un vent qui semble constamment adonné. Tout nous indique alors qu'il faut continuer dans le chenal de navigation pour profiter du courant qui nous pousse du vent adonnant. Ludo pousse cette option à l'extrême, allant même jusqu'à longer la coque des navires à quai.

Il nous reste comme compagnons de jeu : les couples Ludo/Pierre-Jean, Françoise/Philippe, Maurice/Claude, Martin/Thomas. Ce dernier semble ralentir. Ralentir, cela veut dire que le vent faiblit, et il est vrai, la Loire commence à montrer quelques zones qui ressemblent à des miroirs. Un nouveau jeu s'installe : la chasse aux risées. Il n'est plus question de savoir quelle est la direction du vent, mais où est le vent ? Désormais, à 2 ou 3 mètres près les voiles n'ont pas du tout le même vent et le classement change en permanence au gré des zones de vent qui se déplacent sur l'eau, le bateau de tête nous ayant gentiment attendu...

D'après mes souvenirs, la marée est à 15h30. Je regarde le chrono, il est 15h. La logique voudrait que l'on envisage de se mettre à l'abri du courant descendant qui va s'établir après 15h30. Seulement, avec le peu de vent qu'il y a, cela risque d'être long. Nous décidons alors de virer pour sortir du chenal. Nous passons proche d'une bouée en béton, visiblement le courant est nul pour le moment. Si l'analyse est correcte pour le courant, reste à s'occuper du vent toujours aussi peu présent. Scotchés, à l'arrêt, nous nous faisons doubler par Philippe et Françoise, puis les djeuns, puis Ludo. Quant à Maurice, lui, il a choisi de rester dans le chenal. Son spi est dégonflé, il devient inoffensif. Derrière, pour ceux qui ont choisi le banc de sable, le vent est là et leur spi est gonflé. C'est décidé : nous

l'envoyons avec l'espoir que notre analyse est bonne. Nous passons devant une tourelle danger isolé. Effectivement, le courant a bien changé de direction. Nous choisissons alors d'aller vers la côte, bien que le vent nous permette de faire route directe vers la ligne d'arrivée. Les djeuns et Ludo sont manifestement devant nous. Rien ne sert de les suivre (sur la route directe).

Nous continuons avec de la pression dans le spi. Nous voyons Ludo et les djeuns arriver devant le port à sec de Paimboeuf mais de plus en plus lentement car le courant continue de monter et le vent faiblit à nouveau. Nous continuons dans notre option qui est de revenir au club en passant sous la pointe du port à sec au plus proche de la berge.

Nous sommes désormais au même niveau que nos concurrents mais avec quelques dizaines de longueur de décalage en latéral. Nous continuons vers la côte puis, enfin, arrivons au contact de nos deux concurrents. Plongés dans le cœur de l'action, nous ne regardons plus le plan d'eau. Pourquoi le faire ? Nous sommes avec Ludo et les djeuns, et la ligne d'arrivée est à une centaine de mètres. Erreur ! C'est sans compter sur l'excellent coup de Maurice et Claude qui, au moment où nous passons la pointe avec nos compagnons de jeu, passent la ligne d'arrivée. C'est terminé pour la première place.



© Jocelyne « Paimboeuf »

L'arrivée

Maintenant, il faut jouer la deuxième, troisième ou quatrième place. La team Barbier semble rechercher comment s'extirper du courant avec le vent qui joue le capricieux. Désormais, l'objectif pour les trois bateaux est de passer la pointe de ce fichu port. Les terriens du dimanche s'en amusent et ils ont bien raison ça241 y aura

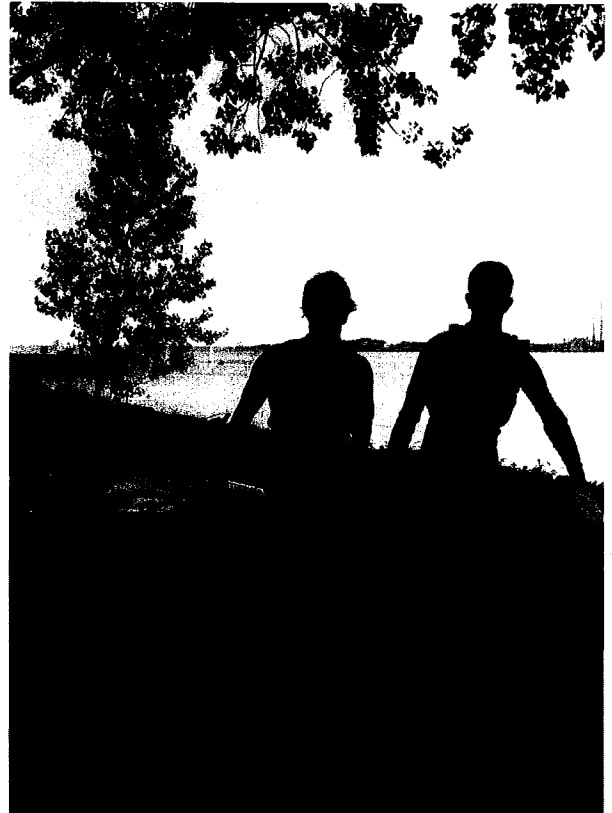
bientôt du spectacle à portée d'yeux et d'oreilles. En effet, le courant forçant et le vent faiblissant (nous aurions préféré le contraire, mais bon Dieu Liger en a décidé ainsi), il nous faut absolument passer la pointe sinon nous risquons de passer un petit moment à faire du sur-place ou bien reculer. Les équipages s'essayent alors à différentes pratiques que je ne peux décrire ici car cela fait partie des choses qui sont inadmissibles sur une régate normalement constituée.

Ce passage relève plus du jeu d'enfants que de la pratique de la régate. Enfin, la team Ludo / Pierre-Jean ouvre la première des hostilités avec une position d'équipier "pieds sur l'étambrai et je balance le mât". La technique fonctionne. Faisant preuve de peu d'originalité, l'équipage Martin-Thomas décide d'imiter cette nouvelle utilisation du mât en régate. Seulement, notre chevelu national, dans la précipitation, oublie un détail : la dérive est relevée. En conséquence, l'équipage expose la coque au soleil, rince les voiles à l'eau de Loire et un fond sonore se met en place avec un barreur assis sur le liston pour remettre la dérive. Pour notre cas, nous avons décidé d'appliquer un principe tactique : choisir une option différente de ceux qui sont devant. Cela va se traduire par l'utilisation des mains comme pagaies. Option réutilisée par les équipages qui arrivent derrière nous. Mais après tout, le nom de la régate, c'est les 3P, ce qui signifie : Paimboeuf, le Pont et la Pagaie... Je pense que d'autres équipages seront d'accords... Désormais, un seul bateau nous gêne pour la seconde place : Ludo et Pierre-Jean. Nous essayons divers artifices : lof, empannage, mais rien n'y fait, ils passent second la ligne d'arrivée et nous troisième.

Habituellement, c'est le quatrième qui doit faire l'article. Une nouvelle bizarrerie des 3P. Nous ne savons pas réellement qui est quatrième à cette course, bien que l'équipage Barbier soit arrivé derrière nous avec la technique pagaie tout comme l'équipage Alex et petite bretonne. Seulement, pour éviter l'article la team Barbier souhaitait que nous soyons non classés, mais Alex, peu inspiré, ne court pas après la quatrième place. D'un commun accord, nous avons donc accepté d'écrire l'article en échange de notre troisième place.

Vous vous dites : mais qu'est devenu l'équipage des djeuns ? Une fois à terre, nous avons vu arriver barreur en piéton et repartir fissa avec la remorque à la main. Quelques minutes plus tard et un démontage de mât

pour passer sous les arbres, nous revoyons les djeuns. Seulement, l'équipage et le bateau ayant oublié qu'il fallait passer entre le mât et la bouée de la ligne de départ, ils seront non classés. Le comité aurait pu accepter un passage avec le bateau sur la remorque (aucun article sur ce point dans l'avis de course des 3P), mais trop tard, la ligne d'arrivée est fermée. Voilà ! C'est terminé. la Loire a une nouvelle fois démontré que rien n'est joué tant que la ligne d'arrivée n'est pas passée, que les choix tactiques sont constamment remis en cause, qu'il peut faire très beau même s'il pleut le matin.



© Jocelyne « Paimboeuf »

Le rendez-vous est pris pour l'année prochaine, mais cette édition aura-t-elle lieu car il s'agira de la 13ème, ou aura-t-elle lieu sur deux jours afin de faire la 13è et 14è le même WE ? Ce qui est certain, c'est qu'il y aura de nouveau des surprises. Un bon moment. Il faut réserver son WE dès aujourd'hui.

Chouchou, en direct du 14803.



Mixte et familial : Une rêve à l'étang du Puits, 21 et 22 juin 2008

Cette première édition (pour moi, un retour pour les autres) du mixte et familial à l'étang du Puits restera mémorable. Nous sommes arrivés le samedi midi et pendant une bonne partie de l'après-midi, nous avons admiré le plan d'eau qui restait désespérément calme. Vers 17h, nous avons mis à l'eau pour 3 manches de petit temps. En cet heureux jour de la Fête de la Musique, nous avons eu droit à un accompagnement électro-techno de premier choix !

Huit bateaux étaient à l'eau pour les deux premières manches puis un neuvième nous avait rejoints pour finir.

Au cours de cet après-midi, nous avons constaté que les Perdon étaient excellents au jeu des chaises musicales : Pierre barrait et Adèle équipait lors des bords de près, puis lors des hissages et affalages de spi, les rôles s'inversaient avec une facilité déconcertante !

Au cours de cet après-midi, nous avons eu un seul dessalage. En effet, à cause de la chaleur écrasante, Maurice et Aurore ont eu la très bonne idée d'aller se rafraîchir un peu !

A la fin de ces trois manches, les Fouassier étaient déjà en tête suivis des Lucet et des Thuillier.

La soirée s'est bien déroulée avec des musiciens, des vrais ! Denis à la guitare et Françoise avec ses flûtes nous ont offert un concert super sympa (il n'y avait aucune comparaison possible avec les ravers d'en-face !).

Après une nuit de rave, accompagnée (comme dirait Etienne) de la jeunesse du Cher qui méprise sa santé, nous sommes repartis en fin de matinée, toujours flanqués de la même musique, pour deux manches plus ventées que la veille. Nous avons pu faire des parcours super-olympiques complets jusqu'à ce qu'un orage n'obligeât le comité à nous faire rentrer. Il était 14 h et...-ô miracle !-plus de boum-boum !! L'étang du Puits était redevenu calme comme mon père me l'avait vanté. Pour cette édition du mixte à Cerdon, il y avait 10 bateaux (pourvu qu'il y en ait plus la prochaine fois !) et je voudrais remercier et féliciter les membres du CV Centre pour leur super accueil. Et comme dirait un certain M.C., les absents ont eu tort !

Laurie Thuillier

Résultats

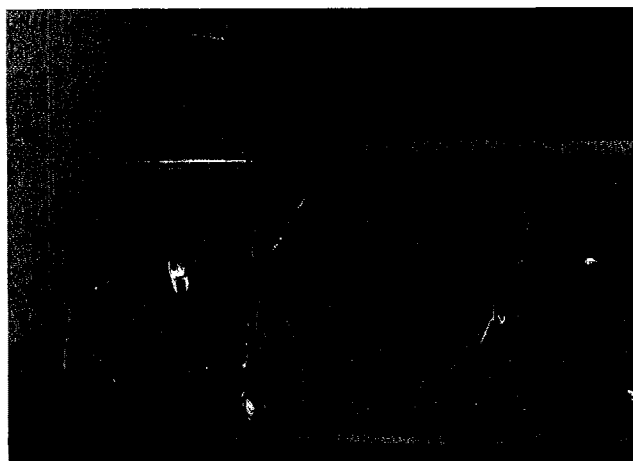
10 classés

Je suis sûre des cinq premiers ; en revanche pour les suivants, il vaut mieux vous adresser à Etienne.

- 1 Bruno FOUASSIER/Dominique FOUASSIER
- 2 Denis LUCET/Françoise LUCET
- 3 Pierre PERDON/Adèle PERDON/Sylvie COLLIOT
- 4 Rémy THUILLIER/Gabriel THUILLIER
- 5 Claude LECUREUR/Laurie THUILLIER



Les Andreys père et fils, photographes officiels du bulletin de l'IFF



Mon tonton Pedro et moi au mixte 21-22 juin, par Adèle P.



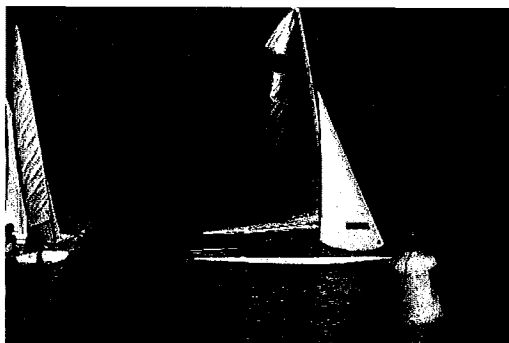
1) Ici, on est en train de doser le vainqueur des 3P.



2) Là, on commence à doubler les Fouass



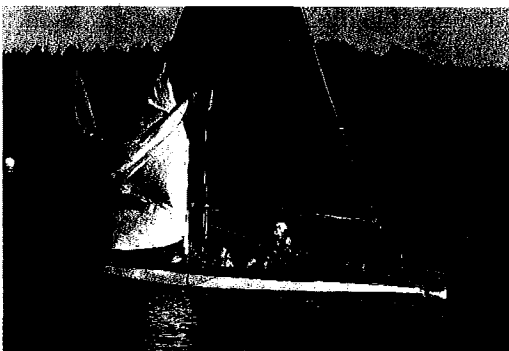
3) On est devant les vainqueurs du national, j'ai vengé mon père.



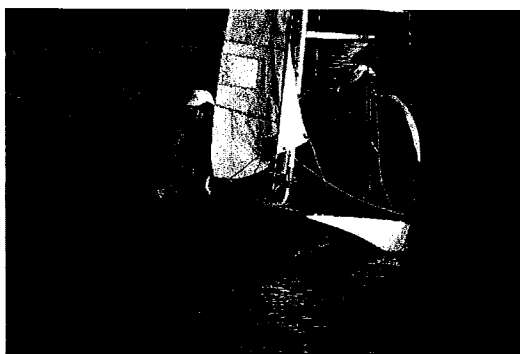
4) Super départ, on est en tête. Mon tonton, il est trop fort.



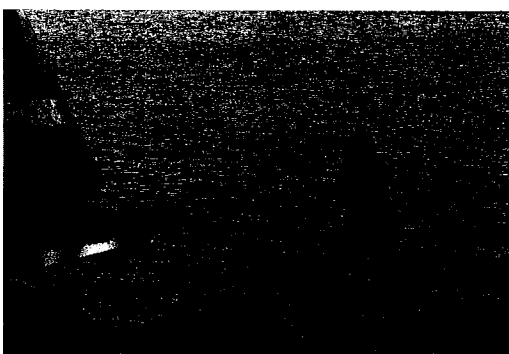
5) On en a marre des Fouass, ils nous collent tout le temps au train!



6) Tonton met beaucoup trop longtemps à affaler son spi. En attendant moi, j'ai tout le boulot.



7) Des fois le bateau de mon tonton, il va tellement vite, qu'on est obligé de freiner



8) Mon tonton, il a eu un coup de chaud, il a fallu que je range toute seule.

Naviguer dans le courant

Le courant influence un voilier de deux manières : tout d'abord de manière évidente en modifiant la route sur le fond, ensuite en créant par ce déplacement (relativement à l'air) le vent courant (opposé au sens du courant) qui vient modifier le vent apparent.

Rappel :

Figure 1 : le courant épaulant renforce et fait adonner le vent apparent

Figure 2 : le courant dépalant diminue et fait refuser le vent apparent

Figure 3 : le courant de l'arrière augmente et fait refuser le vent apparent

Figure 4 : le courant de face diminue et fait adonner le vent apparent

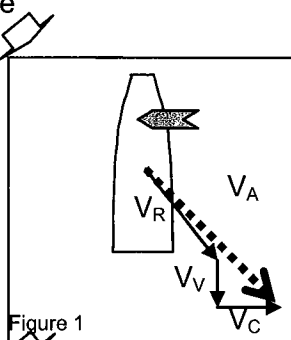
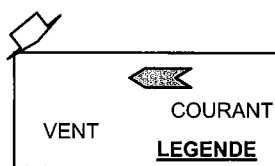


Figure 1

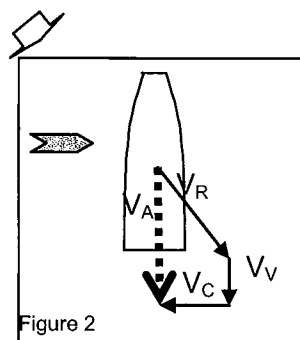


Figure 2

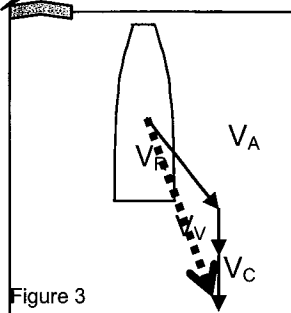


Figure 3

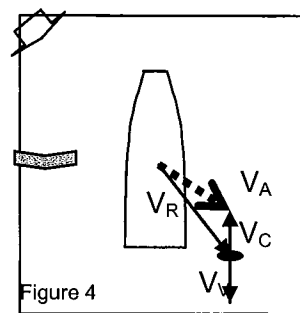


Figure 4

DÉTERMINER LE COURANT SUR LE PLAN D'EAU :

Informations indispensables avant le départ sur l'eau :

- horaires de marée (avec corrections par rapport au plan d'eau précis de la régate)
- décalage des renverses par rapport à cet horaire,
- endroit du plan d'eau où la renverse se produit en premier.

Une fois sur l'eau, il faut vérifier ces informations. C'est plus difficile qu'il n'y paraît. Il faut prendre des repères par rapport à la côte ou à des objets qui, fixés au fond, ne sont pas déplacés par le courant. Suivant la puissance du courant et l'état de la mer plusieurs méthodes sont utilisables :

- observer le comportement des bateaux par rapport à la côte
- se placer presque à l'arrêt à côté d'une bouée et évaluer son propre mouvement (courant assez fort).
- se positionner à côté de la bouée et en regarder le sillage (eau plate)
- jeter une éponge à côté de la bouée (clapot ou courant très faible) et surveiller son évolution.

Toute bouée (chenal, casier, mouillage, parcours) peut être l'occasion d'une mesure afin de voir si le courant est uniforme ou non sur le plan d'eau. Le bateau comité au mouillage peut aussi vous renseigner sur le courant. En effet, il subit à la fois l'effet du vent et du courant. Si vous notez un angle entre son axe et le vent cela vous donnera une idée empirique de l'azimut du courant.

Cas particuliers :

attention à certains plans d'eau qui sont censés ne pas avoir de courant (Méditerranée, grands lacs, etc...) après une longue période de brise, suivie d'une accalmie ou d'une renverse totale du vent, on peut assister le jour suivant au « retour » de la masse d'eau qui a été poussée par le vent et qui crée donc un courant non négligeable et opposé au sens de ladite brise.

Il faut toujours pondérer la force du courant avec celle du vent. Plus le vent est faible, plus l'importance du courant dans la décision tactique croît.

Il est aussi nécessaire d'avoir à l'esprit le fait que le courant évolue en force et souvent en direction pendant chaque instant de la régate, chaque bouée doit donc être l'occasion d'une estimation.

DÉPART :

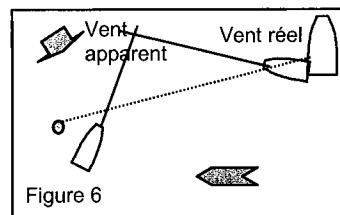
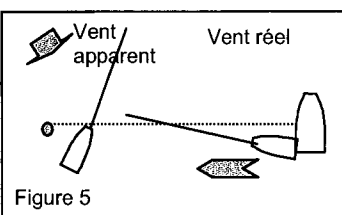
Dans le tout petit temps, quand on étale à peine, il est prudent de se placer « au courant » de la ligne. Essayer la ligne sur chaque bord est indispensable en plus des mesures de vent et de courant.

Courant favorable : attention risque important de rappel général, ne pas s'entasser au vent du bateau comité, privilégier une ligne d'approche par dessous.

Courant défavorable : attention risque de retard sur la ligne dans le petit temps, ne pas trop s'éloigner de la ligne il faudra lancer très tôt (peut-être profiter aussi de la règle sous pavillon P).

Courant traversier de droite à gauche : risque important en cas de départ à la bouée car le courant vous porte vers cet endroit. C'est pourtant là qu'il faudra partir le plus souvent (cf figure 5)

Attention, le vent courant influe sur l'orientation théorique de la ligne, dès qu'il n'est pas dans l'axe du vent. Beaucoup de comités de course n'en tiennent pas compte, ce qui donne des départs



complicés. Le départ « sous le courant » de la ligne est alors à privilégier. Sur la figure 5, le bateau babord épaulé passera loin devant le bateau tribord simplement poussé. Sur la figure 6, le comité a mouillé sa ligne en tenant compte du vent courant, le départ sera équilibré.

Courant traversier de gauche à droite: c'est tout l'inverse. Départ au bateau très risqué et pourtant souvent avantageux (si le comité ne biaise pas la ligne), il faut faire son approche par dessous.

STRATÉGIE AU PRÈS :

Si le courant est uniforme dans le temps et dans l'espace, il n'y a pas d'intérêt à privilégier la gauche ou la droite.

Courant défavorable : aller où le courant est le plus faible (souvent à la côte). Les laylines (fig n°8) sont modifiées par le courant, il faudra virer très tard par rapport à vos repères habituels puisque le courant vous descend sous le vent. Éviter l'approche de bouée au vent par l'intérieur du cadre avec de multiples virements dans une flotte serrée peinant à passer la bouée.

Courant favorable: aller où le courant va être le plus fort (souvent au large). Les laylines (fig n°9) sont modifiées par le courant, il faudra virer très tôt par rapport à vos repères habituels puisque le courant vous remonte au vent. Ne jamais se mettre hors layline, l'abattée finale face au courant coûte dans ce cas extrêmement cher.

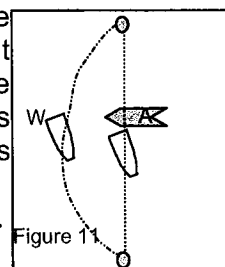
Courant traversier : d'un côté on est « épaulé par le courant », c'est ainsi que l'on obtiendra le meilleur rendement, on passera beaucoup plus de temps sur ce bord (cf figure n°10). Sur l'autre bord, le courant arrière sera moins favorable.

Cas particuliers :

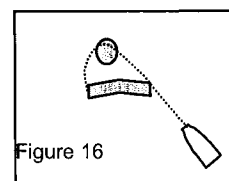
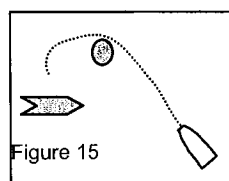
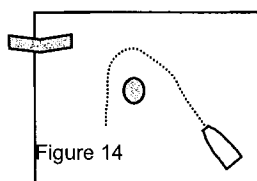
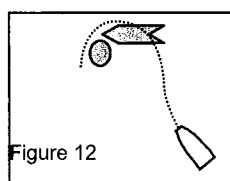
- si sur un bord l'azimut courant est voisin de votre route, il peut être intéressant de piper de manière à optimiser la composante courant.
- Si le courant est très hétérogène sur les différentes parties du plan d'eau (parcours près de terre, fonds irréguliers, rivière, etc ...), il peut être intéressant d'aller chercher très vite la zone plus favorable ou moins défavorable en abattant au près.

STRATÉGIE AU PORTANT : il est indispensable de prévoir la manière dont le courant va influencer la course du bateau. Si le courant n'est pas exactement dans l'axe du bord il ne faudra pas viser la bouée (comme le bateau W) au risque d'obtenir une route curviligne et longue, mais corriger la visée de quelques degrés face au courant (comme le bateau A) afin d'obtenir une route rectiligne plus courte. Il faudra aussi profiter des risées pour gagner « au courant ».

Comme au près chercher le courant fort s'il est favorable, le faible en cas inverse.



PASSAGE DE BOUEE : là encore l'anticipation est importante, il faut savoir sur quelle partie de la trajectoire le courant va vous porter vers la bouée ou vous en éloigner. Il vous faudra suivant les cas retarder ou anticiper l'enroulage.



Cris et chuchotements, ou comment améliorer la communication à bord

Que ceux qui n'ont jamais parlé fort à bord me jettent la première pierre : il est bien connu qu'au cours d'une régates l'ambiance est calme, détendue et qu'on n'entend jamais un cri que dis-je un beuglement sur le plan d'eau (sauf sur le bateau de radio J ou d'autres que je ne nommerais point).

Pour répondre à certains, ce n'est qu'une déformation professionnelle ; dans ma spécialité ils sont pratiquement tous sourds et j'ai la voix qui porte !!!! Mais pendant que d'aucuns stigmatisent ma forte voix, les chuchotis de mon barreur passent inaperçus.

**RETABLISSONS LA VERITE ; nous sommes complémentaires et formons une équipe mais
LES BARREURS VIENNENT DE LA PLANETE MARS ET LES EQUIPIERS DE LA PLANETE VENUS.**

Dans un souci louable d'améliorer la communication entre barreur et équipier, je vous fais part de mon expérience qui j'espère vous mènera sur les chemins de l'harmonie à bord.

BARREUR

<i>Il ne faut pas dire :</i>	<i>mais</i>
<i>Bouge ton cul</i>	<i>Peux-tu faire un virement en bascule ?</i>
<i>Affale le spi VITE</i>	<i>on arrive à la bouée</i>
<i>Ils nous rattrapent</i>	<i>ils sont à une longueur</i>
<i>C'est nul ce virement</i>	<i>on a fait mieux</i>
<i>Elle est où la bouée ?</i>	<i>Est-on sur la lay -line ?</i>
<i>T'es sûre ? Sûre ?</i>	<i>On est bien</i>
<i>On navigue mal</i>	<i>concentrons nous</i>
<i>Il navigue mieux que nous</i>	<i>concentrons nous</i>
<i>On avance pas</i>	<i>on a un problème de vitesse</i>
<i>Il ne faut pas rien dire sous spi</i>	<i>l'écart se maintient</i>

EQUIPIER

<i>Il ne faut pas dire :</i>	<i>mais</i>
<i>Qu'est-ce que tu fous ?</i>	<i>je suis à fond de trapèze, régule</i>
<i>Bouge ton cul</i>	<i>va au rappel</i>
<i>Ils vont vite</i>	<i>ils prennent du latéral ou du longitudinal</i>
<i>La branlée !!!</i>	<i>c'était pas le bon bord</i>
<i>Le bateau se traîne</i>	<i>on a la bonne quête ? Y'a pas une algue ?</i>
<i>Bordel, la drisse de spi</i>	<i>choque la drisse de spi</i>
<i>T'as encore lâché ta barre</i>	<i>suis le vent</i>
<i>On a encore raté les 5 mn</i>	<i>reviens pour avoir les 4 mn</i>
<i>Y'a une claque</i>	<i>risée adonnante ou refusante</i>
<i>Maurice il est devant</i>	<i>le 15001 a gagné les 3 P</i>
<i>Mais pourquoi ?</i>	<i>on en reparlera après</i>

Vous l'avez bien compris il faut communiquer mais pas n'importe comment : être bref et concis, ne jamais culpabiliser l'autre pendant la régates, rassurer l'autre toujours, trouver des points positifs et en dernier recours dire que c'est une régates de travail.

Les barreurs et les équipiers sont de petites (ou grandes) choses sensibles, délicates et fragiles psychologiquement ; il faut que chacun y mette du sien pour parvenir sur le chemin de l'harmonie !!!

Dominique Fouassier

UN EQUIPIER BIO-TONIQUE, EST-CE POSSIBLE ?

Par le professeur nimbus Rizet

Nos journalistes d'investigation se sont livrés à une enquête dont nous vous rapportons, cher lecteur fireballiste, les résultats assez stupéfiants. Ils ont découvert un laboratoire secret basé sur les bords d'un étang vers le centre de la France, étang dont nous taisons le nom par discrétion et surtout pour protéger nos enquêteurs. D'ailleurs ils ont réussi de justesse à échapper aux vigiles gardant le laboratoire. Ils nous ont fait parvenir ce manuscrit rédigé sur place au fur et à mesure des découvertes. Ce manuscrit, nous le faisons paraître tel que nous l'avons reçu, et ce, par souci d'authenticité. Mais laissons parler nos enquêteurs.

Nous avons réussi à pénétrer dans un laboratoire qui se livre à des recherches biologiques tendant à améliorer les performances de l'équipier de Fireball, afin de créer, si faire se peut, l'équipier parfait. Il semblerait que ces améliorations n'ont pas été menées sur le barreur parce que celui-ci est incapable d'imaginer qu'il puisse progresser.

Ces recherches biologiques sont basées sur la manipulation des cellules souche embryonnaires. On sait que ces cellules souche sont à l'origine de tout notre système cellulaire. Nous ne ferons pas injure aux connaissances de nos chers lecteurs voileux en pensant qu'ils ignorent que ces cellules souche embryonnaires se divisent en cellules dites totipotentes qui se différencient elles-mêmes en cellules pluripotentes puis multipotentes donnant naissance à toutes les diversifications cellulaires nécessaires à la formation des différents organes d'un être humain. En intervenant assez tôt sur ces cellules grâce à la technique de la transposition nucléaire, il serait possible de diriger celles-ci en vue d'une diversification spécifique aboutissant à la création de l'équipier fireballiste parfait.

Les expériences portant sur divers points

L'épiderme de ce nouvel équipier serait transformé de façon à rendre inutile le port d'une combinaison néoprène, sèche ou autre. Cette nouvelle peau serait à la fois isolante, iso thermique, inodore, hydrophobe et flottante. Des rugosités plantaires sont prévues pour éviter le port de bottillons toujours pleins d'eau et pour bénéficier d'une adhérence parfaite sur le liston.

Cet équipier bénéficierait de plusieurs globes oculaires lui conférant un champ visuel exceptionnel; ainsi il pourrait surveiller simultanément sur le bateau, son foc, son spi, sa girouette, son compas et son barreur, et sur le plan d'eau, les risées, les surventes, les bonnes options et les adversaires. Un système de télépathie en continu communiquerait ces informations au barreur qui ne pourrait plus jamais reprocher à son équipier un soi-disant manque de vigilance ou de communication. Un organe supplémentaire logé entre l'estomac et le diaphragme lui indiquerait automatiquement l'assiette du bateau, évitant ainsi les amicales remontrances du barreur telles que : "le-bateau-à-plat-bordel!"

On conserverait précieusement le cordon ombilical qui serait fortifié recourbé et préhensible, permettant une accroche parfaite à la cuillère de trapèze et évitant le port d'une ceinture de trap. Il paraîtrait même que ce nouvel équipier serait doté de fémurs télescopiques ; leur allongement ou rétrécissement serait commandé grâce à des capteurs intégrant les variations de force de vent. Les fémurs sont les os les plus longs du corps humain, ils permettent donc une variation d'amplitude maxima. Cette mobilité permet de diminuer ou accentuer le couple de rappel sans plier les genoux et sans les crampes en fin de régata.

Nous avons appris tout à fait confidentiellement qu'un célèbre chirurgien qui s'intéresse de très près à la voile et que nous appellerons "G2fois" car il veut garder l'anonymat, prêterait volontiers ses talents en vue d'étudier les possibilités d'une telle intervention.

Une transformation de son larynx et une configuration particulière de sa bouche en forme de porte-voix donneraient à notre équipier la force d'annoncer avec vigueur ; "Tribord! de l'eau! pas d'eau! pas le droit d'abattre sur moi! Réclamation!" accompagné- il suffit de les programmer - de quelques expressions délicates telles que : "crétin! tête de lard! abruti! véliplanchiste! bordel de ...!", à la fantaisie de chacun.

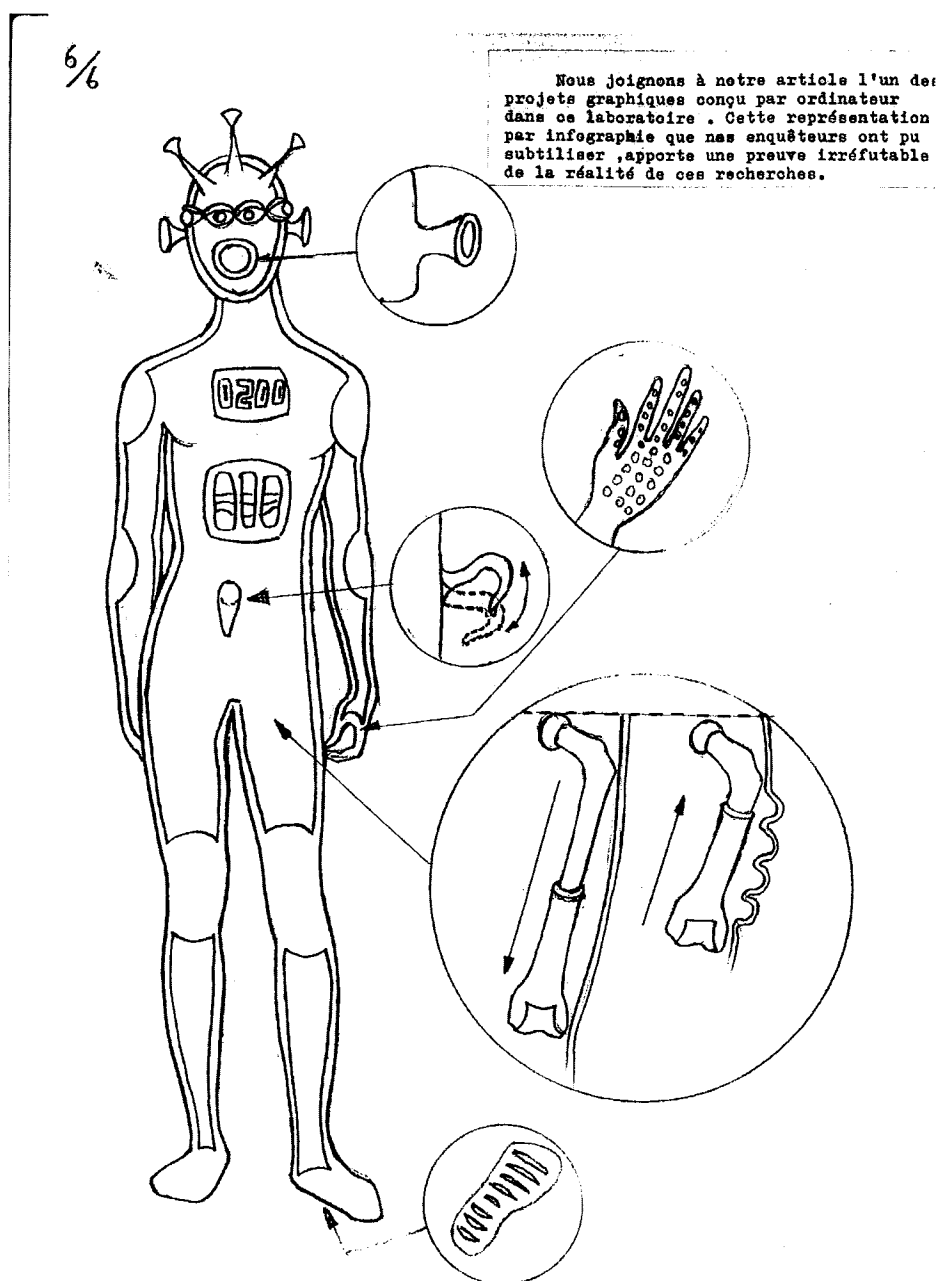
Il va de soi que cet équipier serait totalement asexué évitant toute arrière-pensée machiste ou féministe qui pourrait détériorer les rapports avec barreuse ou barreur.

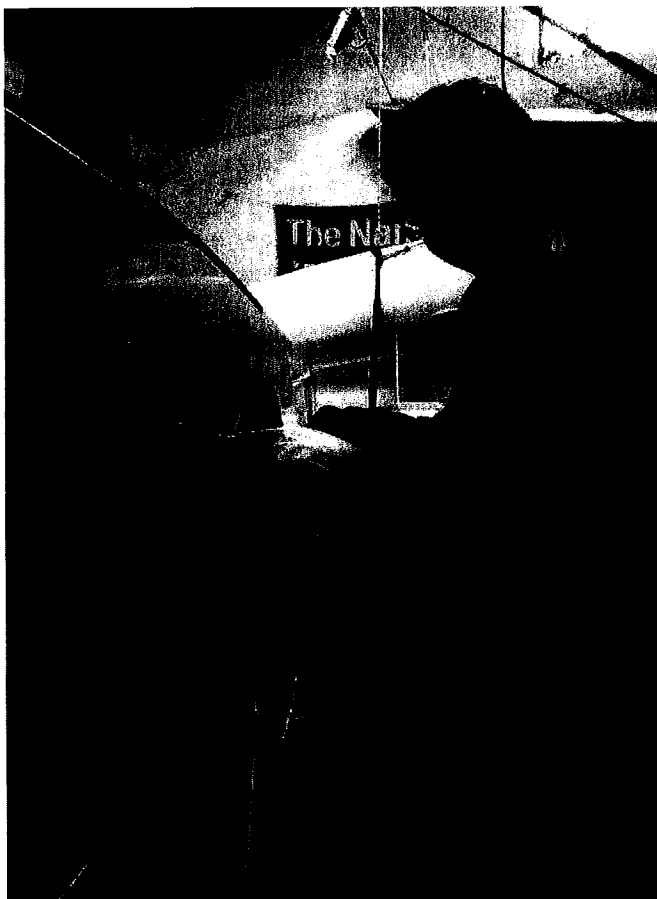
Quoi qu'il en soit, on se demande s'il est souhaitable que ces expériences aboutissent et si l'on verra un jour avec stupeur sur nos chères cagettes un tel équipier-robot multiplié par clonage.

Va-t-on voir la disparition progressive de notre sympathique équipier/équipière actuel, un vrai être humain, un vrai voileux, à la fois génial et faillible, connaissant le froid et le chaud, les crampes et la sueur, mais aussi

L'exaltation d'un bon bord de largue au trapèze sous spi dont la vitesse soulève des gerbes d'eau qui lui giclent au visage, tonitruant au passage des bouées, animé d'une joie perverse à la vue d'un copain déssalé, transpirant dans sa combine et de plus se faisant (toujours à tort) engueuler par son barreur, mais aussi partageant avec lui le plaisir d'avoir fait une bonne manche.

Un tel équipier/:équipière, s'il est agressif sur l'eau devient un compagnon sympathique et fréquentable à terre surtout avec à la main une petite bière. Pourquoi "petite"? Je me le demande !





L'angoisse

Tout est de la faute de Ludovic Alleaume, un ami à qui je dois six mois d'angoisse qui comme l'a écrit Baudelaire (spleen, les fleurs du mal) a « atroce, despotique, sur mon crâne incliné planté son drapeau noir ».

Un ami, cela reste à vérifier. En rentrant du stage de Beg Rohu de l'année dernière, il me propose de faire une sortie sur sa nouvelle cagette, tout Kevlar et toute neuve sortie des chantiers Duvoisin. J'accepte par amitié, vous pensez, un fireball même pas au point, accastillé par Paris Voile, avec un tangon tombant sur le pont et un hook en tête de mât de deux kilos. J'équipe et nous partons avec un bon force 4, plus des risées et des vagues pas toujours amicales. A noter la bonne volonté de la société total qui, pour régler le problème des vagues et par respect pour la société civile a tenté tout récemment de transformer le plan d'eau paimblotin en mer d'huile.

Et là, tout de suite, le pied. Le bateau accélère merveilleusement et me rappelle les souvenirs de mes premiers bords avec Less le Dir. Ah le plaisir d'avoir un bateau neuf, quelle griserie ! Nous nous emballons et sur une dernière accélération, nous dessalons. Angoisse, ai-je fauté mais non, comme me le rappelle souvent Ludovic en toute amitié, le dessalage c'est toujours la faute du barreur.

Résultat de cette sortie, je décide de changer de bateau. Le bonheur est dans l'action mais déjà le drapeau noir de l'angoisse se plante dans mon front incliné sur mon compte en banque. Quel bateau choisir, un Winder, à priori mais j'ai vraiment été séduit par la sortie sur le Duvoisin, sa capacité d'accélération et sa vivacité. Je suis tenté par une autre option, un Winder quasi neuf est disponible sur le marché, il n'y a qu'à payer et plus d'angoisse, c'est la lâche solution de l'homme qui refuse de se grandir dans l'épreuve. Trop tard, déçus de ne pas avoir fini toutes les manches dans les cinq premiers lors de leur titre à Dielette, les Fouassier ont déjà pris position. A nouveau l'angoisse, il faut choisir !

Winder ou Duvoisin. En faveur du Winder ; un produit que je connais avec un accastillage classique, un gelcoat ne tournant pas au jaune pisseux, une livre pas trop chère et un produit stable. Inconvénient des délais de livraison pouvant être longs et la nécessité d'apprendre à rouler à gauche pour aller le chercher. En faveur du Duvoisin, l'avantage de le faire accastiller à un quart d'heure de chez moi et de bénéficier de l'expérience du bateau d'Etienne/Ludo et de leurs réglages. Mail à Winder, pas de réponse, visite à Pierre Jean, très réactif avec un devis dans les deux minutes et l'engagement que si je passais ma commande tout de suite, j'aurai le bateau livré par les Duvoisin pour la mi-février et accastillé par lui pour l'ENV. Le fourbe, j'ai tout de suite passé la commande. Le bonheur est dans l'action.

L'angoisse, il faut payer et donc vendre Less le dir. Grace à Denis Lucet, tout va très vite, peinture sur le bateau pour commencer et il me met en contact avec la famille Roudovitch, l'affaire est faite. Le bonheur est dans l'action. L'angoisse, plus de bateau, pas de régate ni d'entraînement et surtout lors de leur première sortie, les Roudovitch marchent comme des avions. Vais-je me faire battre par mon ancien bateau, l'angoisse mais angoisse levée très rapidement car dès ma deuxième sortie à La Baule, je me ferai tôler par le 14 632 ! Merci à Gaby et au club de Paimboeuf qui me prêteront des bateaux et je pourrai naviguer. Un des remèdes de l'angoisse est l'amitié.

Enfin un peu de sérénité, nous sommes en Novembre, pas d'angoisse, enfin juste un peu à Saint Quentin où j'ai connu l'angoisse de l'entraîneur lors d'une pige. Philosophiquement cette période ne manqua pas d'intérêt. Etre serein car tout est bien organisé cela aurait pu me pousser à ne plus faire de fireball et suivre sur la voie de l'exil des verts pâturages Franck mais l'homme de qualité ne se complet que dans l'aventure et dans l'improvisation. Je décide donc courant janvier de me préoccuper, juste pour voir de l'état d'avancement du chantier. L'angoisse ! On parle de livraison fin février, lobbying effréné de Pierre Jean et miracle livraison comme prévu mi-février. Il manque le safran et quelques pièces mais c'est le sel de la vie. Le bonheur est dans l'action.

Et soudain, super Angoisse, Pierre Jean perd ses employés et suggère comme solution d'utiliser Martin pour accastiller le bateau. Martin est un garçon plein de talent, très éloquent avec ses mains mais avec une perceuse destinée à faire des trous dans mon bateau tout neuf, vous comprenez mon stress Veto de principe ferme et pour marquer ma confiance, versement d'un deuxième acompte. Certes le bonheur est dans l'action mais j'ai un petit doute et j'entreprends un traitement psychanalytique intense en rendant visite à Pierre Jean tous les deux jours. Le bonheur est dans l'action rapprochée.

Et miracle malgré les regards et remarques goguenards de la gente fireballistique le bateau est prêt avec un safran d'emprunt, deux jours avant L'ENV (merci Martin pour le travail clandestin). L'angoisse, la météo est exécrable, je décide donc de ne pas le sortir au stage et première sortie à Saint Quentin après une jauge sans problème par Pierre.

Foin d'angoisse, il faut affronter résolument les problèmes, le bonheur est dans l'action, je serai équipé par Serge, le meilleur testeur de fireball, trois safrans et un mât cassé lors de ses quatre dernières sorties. Tout se passe bien, sauf que je ne reconnais rien, ni ne tire sur aucun bon réglage. La second sortie à La Baule sera plus compliquée mais qu'avec des problèmes de mise au point mineurs qui se régleront progressivement.

Angoisse à nouveau, le nouveau safran arrive avec une tête ayant la taille d'un string d'une danseuse du Lido. Nous verrons bien mais pour l'instant le bateau est très évolutif et très vivant qualité qui a poussé Ziquet à l'alcoolisme après l'avoir essayé.

Mais comme les fêtes n'existent que pour colorer les angoisses et qu'il y a souvent plus d'angoisse à atteindre un plaisir qu'à subir une peine, une petite réunion d'amis pour fêter ça à Maubuisson . Merci aux présents et comme d'habitude les absents ont eu tort, avec eux nous aurions pu battre des records mais 80 bières, 12 bouteilles de Champagne, quatre de rouge c'est déjà bien en moins trois heures. Ils ont même attaqué le coca et l'Orangina prévu pour les gamins.

Mais la vraie Angoisse c'est Renon. Mon but caché c'était de ne plus voir son spy jaune, oh qu'il est laid ! Et comme je suis méchant par essence, j'ai vendu Less le Dir à un équipage de sa ligue qui l'a battu à leur première sortie. Dès l'ENV, il avait un nouveau bateau et surtout il a vendu le 14 300 avec le spy jaune à un barreur de l'Île de France.

A nouveau, l'angoisse, atroce, despotique sur mon crane incliné plante son spy jaune.

Maurice Coquerel

Le dessalage, suite

Oh la la !! Je ne sais pas si je vais oser ! J'ai lu l'excellent article d'Étienne Perdon sur le dessalage et j'ai bien envie d'y ajouter, quelle audace, mon petit grain perso. Pourtant je suis bien modeste dans la hiérarchie fireballistique, un sans grade, sans titre, bref un de ceux qui existent néanmoins, les moyens, les moins bons, et les "ofonduclassement", mais grâce auxquels, ne l'oublions jamais, les bons, les super, les excellents, peuvent être devant ; j'en vois qui ne suivent plus ... Pourtant ce n'est qu'une simple question de relativité (merci Albert).

Revenons au dessalage ; il est temps que je me jette à l'eau !

Ayant souvent mouillé ma barbe dans ce genre d'exercice, je me permets donc de décrire une autre pratique qui fonctionne aussi bien lors d'un dessalage à la gîte que lors d'un dessalage à contre.

C'est le RESSALAGE DEMI-CATAPULTE.

Comme il est frileux, le barreur se précipite sur la dérive. Plus il est frileux plus il va vite ! Avant que le bateau ne fasse chapeau. L'équipier, lui qui ne rechigne pas à se mouiller dans l'eau froide, se laisse glisser entre la coque et la bôme ; d'ailleurs lors du dessalage à contre, il s'y retrouve tout naturellement. Pendant que le barreur maintient toujours le bateau mât horizontal et la voile étendue avec abandon sur la surface de l'eau telle une Odalisque* d'Ingres (un peu de poésie, sapristi !) l'équipier se positionne sur le dos, les fesses contre le caisson, les pieds dans les sangles de rappel, ou sous le rebord du puits de dérive. Ainsi couché contre l'Odalisque, il se laisse aller avec volupté ...

Mais qu'est-ce que je raconte ? Excusez-moi, je m'étais mis à rêver.

Je sèche ma barbe et je reprends.

Dans cette position, l'équipier soutenu par son gilet, ne pèse pas sur le caisson et le bateau ne risque pas de faire chapeau. Le barreur redresse alors le bateau et passe sur son caisson. Simultanément l'équipier est soulevé de l'eau par le puissant mouvement de balancier de l'ensemble voile-mât-bateau qui se redresse, et se retrouve assis sur son caisson.

AVANTAGES : En fin de ressalage, le barreur et l'équipier sont chacun assis sur un caisson opposé équilibrant le bateau d'où peu de risques de dessaler de nouveau dans l'autre sens. Impossibilité d'abîmer le plat-bord avec le crochet de trap.

INCONVÉNIENTS : Pour l'équipier avoir un minimum d'abdos et bien baisser la tête car la bôme passe à une vitesse grand V. Ne pas détester l'eau froide (et pourtant il y a des jours ...)

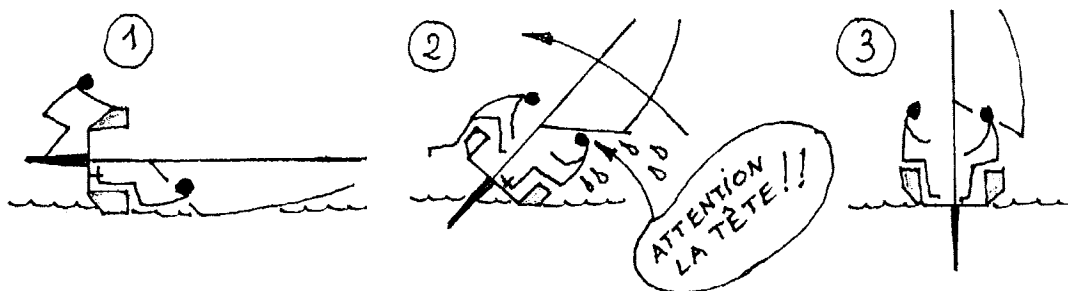
Et si l'équipier est frileux et le barreur non, il n'est pas interdit d'inverser les rôles.

J'ai souvent pratiqué avec humidité cette technique de ressalage avec notre ami Maurice qui, comme chacun le sait, se pose en champion du dessalage. Je m'étonne d'ailleurs qu'il n'ait pas écrit ce texte ; Mais son dernier chavirage sous spi dans une énorme, ÉNORME, claque lui a coûté une tête de safran et un aiguillot (cf. les Pieds gelés 2007), aussi est-il encore un peu déprimé pour écrire sur ce sujet. Mais que celui qui n'a jamais dessalé lui jette la première bière !!

*Ingres : peintre célèbre du XIXe siècle aimant représenter de belles femmes dénudées dans une ambiance orientaliste ;

*Odalisque : belle femme dénudée représentée par Ingres, peintre célèbre du XIXe siècle, dans une ambiance orientaliste Cépafrini : mon dernier dessalage à ce jour (cf. Bédannes pour ne rien vous cacher) fut partagé avec Yves. Le ressalage ne s'est pas du tout passé de la manière décrite précédemment ; Tous les deux aussi frileux l'un que l'autre ce jour là, nous improvisâmes une figure de style qui nous fit nous retrouver ensemble sur le même caisson à essayer de se partager la dérive ... Comme quoi, de la théorie à la pratique !

... même pas chapeauté !





Le tangon érectile par concentration mentale.

par Rocco Siffredi

Han.... Han.... Han.... Han.... Han.... Han....
Han.... Han.... Han.... Han.... Han.... Han....
Han.... Han.... Han.... Han.... Han.... Han....
Han.... Han.... Han.... Han.... Han.... Han....
Han.... Han.... Han.... Han.... Han.... Han....
Han.... Han.... Han.... Han.... Han.... Han....
Han.... Han.... Han.... Han.... Han.... Han....
Han.... Han.... Han.... Han.... Han.... Han....
Han.... Han.... Han.... Han.... Han.... Han....
Han.... Han.... Han.... Humff.... Arrgg.... Putain,
c'qu'il est fort c't Etienne (Maubuisson, Novembre 2006,
1ère manche, 1er largue, Gault équipe Alleaume),
comment fait-il pour allonger son spectra de balancine
de trois centimètres ? J'y mets deux tonnes et ça l'a fait
pas ! Faut que je reprenne les haltères ! J'me
concentre, j'me concentre, mais le mental, tu parles,
Charles ! Faut rajouter les épinards !

Derrière, silence et résignation, à moins que cela soit
zen, lexiomil, philosophie et flegmatisme. Il est bien
élevé, ce petit barreur. Faut dire qu'à la moindre
observation un tant soit peu désobligeante, l'hercule
habituel pourrait lui balancer une mandale à déraciner
la moëlle épinière, ou un coup de gourdin à visiter deux
fois la voie lactée.

Han.... Han.... Han.... Han.... Han.... Han....
Han.... Han.... Han.... Han.... Han.... Han....
Han.... Han.... Han.... Han.... Han.... Han....
Han.... Han.... Han.... Han.... Han.... Han....
Han.... Han.... Han.... Han.... Han.... Han....
Han.... Han.... Han.... Han.... Han.... Han....
Han.... Han.... Han.... Han.... Arrrggg....
Hiiiiiii..... Humff....

Aaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaahhhhhh, ça y est !
Quelle jouissance au bout de l'effort ! L'enclenchement
est total ! Le téléphérique au bout du chemin ! Bon,
maintenant, vite, une tente à oxygène, j'en peux plus.
Vingt quatre mille cinq cent quatre vingt deux calories
gaspillées au premier envoi de spi, ça promet ! Et va
falloir s'arracher les tripes pour faire la bouée de largue

! Et l'empannage ! Débloquent le tangon, le renvoyer sur
l'autre bord dans la douleur ! Au secours ! Le
cauchemar !

Deux jours, cinq manches, vingt huit envois de tangon et
quatorze millions de calories plus tard : Dis-moi ! P't-
être qu'on pourrait voir pourquoi ça bloque à deux
centimètres du but ?

- p't'être ben ! dit le barreur. Je ne fais jamais les
noeuds en avant du banc d'habitude. Le réglage du
rattrape-mou est p't'être un peu short !

- Ah ! Géniale inspiration. Mais dis donc, ce truc là, il
n'est pas référencé dans le catalogue sado-maso Turlut
& pirranhia.

Voyons cela !

On aurait pu s'en douter plus tôt : quand le noeud
coince, impossible de bander quoi que ce soit.

Le lendemain, tout s'érige dans le bonheur, l'extase et la
félicité. La vie nous sourit. Tout est facile. C'est là que
la grand-voile descend toute seule, mais c'est une autre
histoire !

Mais voilà, on ne reste plus dix minutes, la marotte dans
les vagues, à tenter de brancher ce foutu manche dans
la foutue ferrure, et je suis sûr qu'après deux mille cinq
cent essais à l'entraînement, je trouverai le système
parfait.

Néanmoins, le fond de ma pensée se propose de vous
décrire l'érection du tangon pour les flémards, les anti-
sportifs, les jeunes femmes adorablement fines et
gracieuses qui enchantent notre série et qui ne veulent
pas casser leurs ongles vernis si jolis sur des pédoncules
aussi bestiaux. Voyons donc comment l'équipière (ou
l'équipier) se concentre mentalement et le barreur se
crache dans les mains pour tirer sur la ficelle qui
bandera la balancine et érectera le tangon.

Pour les détails techniques, je vous donne copie de mon article du douzième siècle, car, comme la charpente et la construction des cathédrales, on n'a pas fait de progrès depuis des lustres. En plus, vous pouvez acheter la vidéo de l'ENV 1987, toujours disponible pour un prix ridicule à la boutique Fireball (mais sur commande), pour savoir comment on tire sur les bouts divers, sans descendre du trapèze à l'envoi du spi (sur You tube, ça devrait marcher aussi).

Les presque seules améliorations sont liées à l'ergonomie du gréage et du dégréage, car pour un pilier de bar, c'est de la perte sèche (très sèche). Quelques autres modifs sont en rapport avec la disparition des avaleurs de spi.

En plus, l'embout du tangon coté mât a été optimisé pour pénétrer sans bavures entre la grand-voile et les cables de trapèze et haubans sous le vent lors de l'empannage. Après multes essais d'attache de la drisse de tangon et de passage de l'élastique de rappel, la forme idéale s'avère très proche d'un organe naturel, susceptible d'inspirer certaines sportives et d'exacerber l'ambiance déjà torride des soirées fireball.



Pour réaliser cet objet de rêve, prenez un manche à balai, même antique, mais taillé dans un bois qui ne risque pas de mollir en milieu humide. Du vieux chêne fera l'affaire. On n'est pas à quelques grammes près dans des affaires aussi sérieuses. Mais en tout cas, un manche d'un fort beau gabarit. C'eût été ennuyeux qu'il disparusse complètement dans le conduit (du tangon).



Commencez par tailler le conduit d'évacuation en bloquant le manche comme vous pourrez et à la perceuse, visez dans l'axe. Là, faites gaffe ! Le dérapage peut faire très mal. Evasez ensuite le trou avec une fraise ad-hoc. Faut de l'arrondi partout, ça glisse mieux.

Ensuite, il faut faire la gorge qui tiendra la drisse. C'est carrément de l'art. Rodin n'a pas fait mieux. Pour

un bout de six, prendre une queue de rat de six, et limer.... limer.... limer.....

jusqu'à obtenir un beau gland tout neuf, comme sur l'image.

Vous pouvez prendre pour drisse un bout de huit mm, de dix, de seize voire même de trente deux, très confortable dans les mains. Mais alors, pour faire la gorge, il faut trouver une lime queue de mammoth, et alors, encore une fois, grosse dépense calorique. Fort heureusement, pour limer sans soucis, il existe en vente libre des appareillages vibrants à piles, ou, même, sur secteur (à ne pas utiliser dans une baignoire en chantant "Alexandrie-Alexandra"), sous les références Black et d'équerre XXL 300 coups/minute, déjà impressionnant, ou bien la RYOLI TBF à mouvement astro-satellitaire-ellipsoïdal, pas mal non plus, mais le "meilleur choix" de "50 millions de consommateurs", après deux ans de tests et de désaccords exacerbés au sein de la rédaction du journal, est le GreKAvoir 33X333 à déformation axio-médullaire



Une fois taillée la pipe, pardon, l'embout, tremper le deux ou trois fois dans un bain de vernis polyuréthane, pour qu'il n'attrape pas de maladie honteuse, laisser sécher, et nouer la drisse avec couture



et épissure pour qu'il (l'embout) ne puisse s'échapper de sa mission première. Pour ceux à qui cela évoque une autre situation que le tangon automatique, je ne saurais trop conseiller le Dr Fouetmoiencore, psychiatre spécialisé, qui fera ce qu'il pourra, sachant que, quand on en est là, c'est quand même désespéré.

Le tangon automatique (version 1977 légèrement modifiée 2007) :

Un peu de Fireball fiction pour commencer - Imaginez-vous arrivant sur une bouée au vent - Ni l'équipier, ni le barreur ne se déplacent, mais en deux secondes après l'abattée, le tangon se met en place et le spi se gonfle, équipier toujours au trapèze. Vous avez déjà gagné 15 secondes et 20 mètres au vent sur ceux qui sont encore en train d'accrocher leur tangon. L'empannage arrive, le tangon descend et remonte sans que l'équipier n'ait à le manoeuvrer. Son seul geste est d'inverser les deux bras de spi dans la ferrure, à portée de main à coté du vit du mulet. Il reprend à nouveau les bras de spi plus vite. Puis vient l'affalage, beaucoup plus rapide lui aussi car le barreur va déclencher la rentrée du tangon au bon moment lorsque l'équipier descend du trapèze et cela fera encore quelques secondes et mètres de gagnés.

Quel est l'intérêt du tangon, automatique ?

Le fait d'envoyer le spi plus vite, de l'affaler plus tard, ne vous fera gagner que quelques longueurs dans l'absolu et à entraînement égal. Mais vous n'avez pas à abattre pour que l'équipier puisse accrocher le tangon, vous vous retrouvez alors au vent des concurrents et le largue commence dans les meilleures conditions. Dix mètres gagnés à la manoeuvre deviennent 100 mètres sur ceux qui sont déventés.

Même scénario à l'empannage, quoique là, l'avantage soit plus restreint. Mais à la bouée sous le vent, vous avez une chance supplémentaire de vous engager avant les deux longueurs, en gardant le spi plus longtemps. Donc intérêt tactique indéniable.

Le deuxième point positif est la sécurité qu'il apporte dans la brise. L'équipier ne s'aventure vers le mât que 2 ou 3 secondes à l'empannage. Finies les acrobaties un à

l'avant, un à l'arrière, la marotte dans la vague et la bôme vers le ciel.

Troisième avantage : quand on est balloté en tout sens dans le clapot, que l'on cherche son équilibre, que le spi bat ou balance, la manoeuvre du tangon peut être délicate. Pendant que l'équipier s'arrache les doigts, le barreur s'arrache les cheveux et cela ne repart pas mieux pour autant. Là, plus de problème, c'est le barreur qui renvoie le tangon, sans se déplacer et en utilisant son effort dans les meilleures conditions possibles. Si c'est très intéressant dans la brise, cela le reste dans le petit temps.

Réalisation

Les résultats sont séduisants. Remarquons au passage que la plupart des 505 et des FD ont adopté ce système. Il ne vous séduira vous-même que s'il est parfaitement réalisé. Les efforts sont importants. La compression du tangon est approximativement égale à la tension de la retenue au largue. Or, au dessus de force 3, la retenue est pratiquement impossible à reprendre. Tout doit être monté en fonction de l'effort demandé. Le principe de fonctionnement est une drisse fixée à l'extrémité arrière du tangon, et qui revient à un taquet dans le cockpit au niveau du barreur, par l'intermédiaire d'une poulie sur une ferrure de tangon sur le mât et une autre en pied de mât. La balancine est fixée à demeure à l'extrémité avant du tangon. Celui-ci n'est pas symétrique, imposant une manoeuvre différente à l'empannage. Enfin, un élastique de rappel ramène le tangon au repos le long de la bôme.

1) Balancine :

Le hale-haut est fixé d'une part à l'extrémité avant du tangon, d'autre part à un pontet sur la face avant du mât, à 3 mètres au dessus de la bande inférieure du mât. Il fait approximativement 3 m de long. Ces mesures sont prévues pour que le tangon revienne au repos à la hauteur de la bôme. Le hale-haut à une boucle permanente qui fait le tour du tangon et le tour du boulon qui dépasse de la poulie encastrée. C'est plus rapide à démonter..

La hauteur du tangon est alors fixe, mais il est possible de remplacer le pontet par une poulie encastrée et de renvoyer un réglage de hauteur du tangon, bien que cela paraisse sans intérêt avec les spis de conception récente. Personnellement, depuis un an (+30) nous l'avons réglé une fois pour toutes.

Le hale-bas est fixé sur un pontet sur la face avant du mât, juste au dessus du pont, puis passe à l'intérieur du tangon par une poulie encastrée, et, après une butée qui empêche de mâter le tangon, est nouée à l'élastique de rappel.

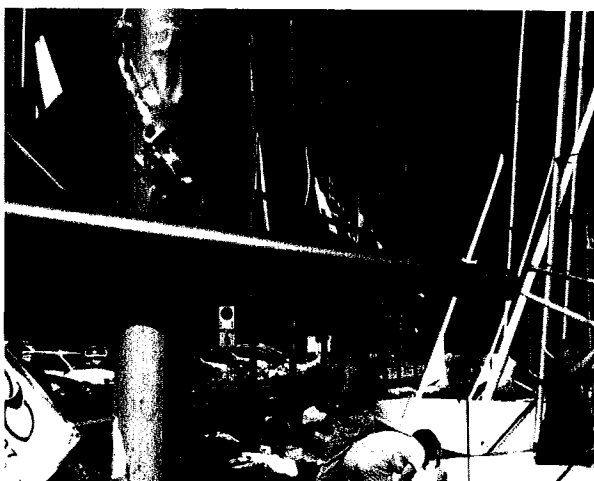
Le fait de reprendre le mou du hale-bas coté tangon plutôt que coté pied de mât permet de n'utiliser qu'un seul élastique de rappel, et permet de simplifier le démontage du gréement (et de ne pas se tromper sur la bonne position du noeud !).



2) la drisse de tangon :

Elle ne doit surtout pas s'allonger car c'est elle qui maintient le tangon en place. Du 6mm à âme Spectra ou Dynema est nécessaire et suffisant. Sa fixation au tangon doit être sûre.

La drisse passe la poulie sur le mât puis revient dans un taquet au milieu du cockpit, avec une poulie derrière pour pouvoir tirer de biais.



3) le tangon :

Dans ce système, le tangon se place sur le coté (babord) du mât. Il ne vient pas devant. On perd donc une certaine longueur jaugée. On peut donc prendre un tangon plus long (505 par exemple), et le couper à la longueur voulue lorsque la drisse est tendue à fond. L'embout arrière doit permettre de fixer la drisse de façon fiable et de laisser passer l'élastique de rappel.

4) la ferrure sur le mât :

Placée à 60 cm au dessus de la bande inférieure du mât, elle peut être décalée sur tribord pour laisser du jeu par une estrope d'environ 10 cm à la poulie. Celle-ci doit venir coté babord au niveau de la face arrière du mât. Une attache de la poulie sur l'estrope par un mini-mousqueton permet de dégréer plus rapidement, la drisse n'étant plus alors à démonter du bateau ni du tangon.

Certains équipages utilisent une poulie fixée sur la face avant du mât, ou sur un trépied devant le mât. Mais ce montage présente deux inconvénients : le frottement est plus important sur un bord, car la drisse fait un demi-tour du mât, et le tangon en redescendant part une fois sur deux du mauvais coté du mât (opposé à celui de l'élastique de rappel).

5) l'élastique de rappel :

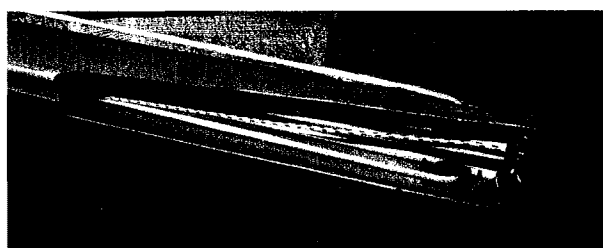


Fixé sur le hale-bas à l'intérieur du tangon, il en sort à l'arrière et rejoint la bôme par une poulie sur bout sur le côté babord de la bôme, placée à une longueur de

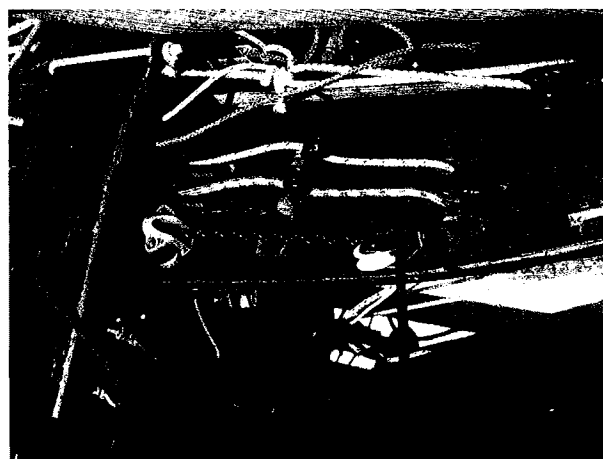
tangon en arrière du vit de mulet. Cette poulie sert à remonter le tangon le long de la bôme sans frottement. On place le tangon côté babord parce que, dans les parcours habituels, il est plus facile de dégager le bras du spi à l'affalage, et que l'on garde la possibilité de manoeuvrer le tangon avant ou après l'empannage de la bôme.



L'élastique rentre dans la bôme à son extrémité arrière par



une poulie encastrée, et fait deux allers-retours de bôme, nécessaires pour l'allongement d'une longueur de tangon plus celle de son hale-bas.



Utilisation

1) Envoi au largue :

Le tangon est envoyé de 15 cm pour le dégager du mât et la retenue est engagée dans la ferrure puis le tangon est envoyé partiellement pour que son extrémité dépasse de 10 centimètres l'envergure du foc, enfin la retenue est bordée pour que la marque de largue soit engagée dans le taquet, et le bout de la drisse de tangon est donné à l'équipier au trapèze, le tout par le barreur au près tribord à l'approche de la bouée au vent. L'écoute du spi est bloquée tendue par un taquet dans le cockpit, spi dans la baille sous le vent. Deux mètres après avoir arrondi la bouée, l'équipier du trapèze hisse le reste du tangon et le barreur hisse le spi qui porte instantanément. Le barreur donne alors l'écoute du spi à l'équipier et c'est parti à donf. Le fait que le barreur tire sur la drisse en même temps que l'équipier tire sur la retenue du spi permet de le sortir plus facilement de la baille.

2) Affalage :

La drisse de tangon est libérée par le barreur au moment où l'équipier descend du trapèze. Pour libérer le bras du tangon, il suffit de le repasser une deuxième fois en sens inverse dans la ferrure (idem à l'empannage).

3) Empannage :

Par petit temps et médium (jusqu'à 25 noeuds de vent), on fait rentrer le tangon avant d'empanner la bôme. Il faut prérégler la retenue pour que le tangon rentre facilement entre la voile et le hauban. Si votre tangon est trop perpendiculaire à l'axe du bateau, il viendra se bloquer dans le hauban. A 45° de l'axe, ça passe tout seul.

Dans la brise (25 à 40 noeuds, au dessus, il vaut mieux ne pas empanner), on empanne d'abord la bôme alors que le spi est bien plein vent arrière, tous les bras aux taquets pour avoir le moins de pression dans la grand-voile. Le barreur débloque ensuite la drisse de tangon et l'équipier le tire vers lui, change les bras, le barreur renvoie alors le tangon et l'équipier remonte au trapèze si c'est du largue. Une boule sur le bras dans le cockpit permet d'avoir une position prérégulée pour le largue babord amure. Et ceci avec ou sans barbers de spi. Moi je préfère sans, avec de simples crochets aux cadènes sur les axes. Record à battre : 4 secondes trapèze d'un côté à trapèze de l'autre avec mon frère (et trapèze automatique).

N.B.: very important : il ne faut jamais border sans marque (ou au delà) la retenue du spi avant que le tangon ne soit hissé à bloc.

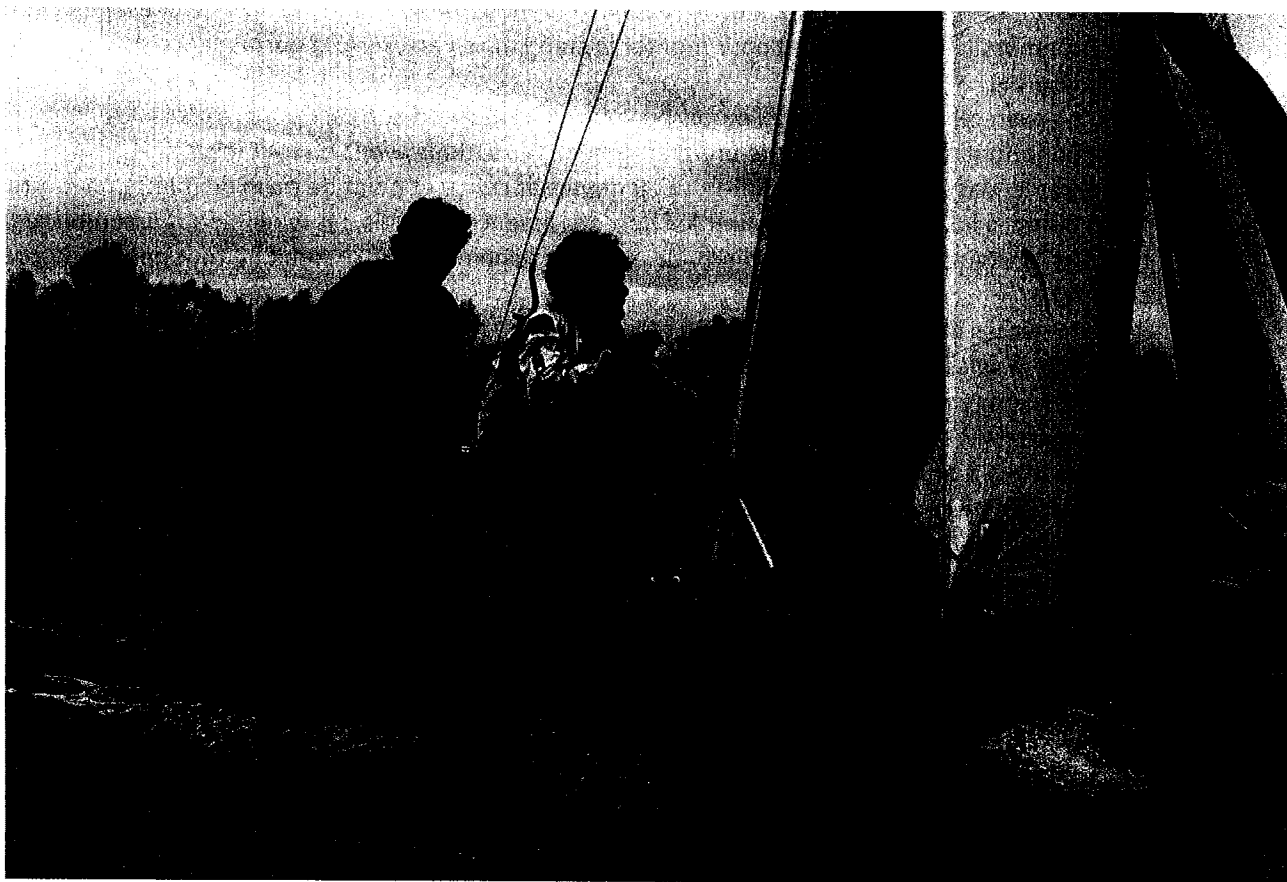
Conclusion - Epilogue

Je proposerai au bulletin un nouvel article en 2037 sur le tangon automatique, sans bien voir encore le sens de l'évolution technique. Par contre, au vu de l'évolution sur la forme et le style depuis 1977, je m'inquiète un peu de ce que sera l'article de 2037. Je demanderai à Marcel Buffet, personnage toujours bien vert taillé dans un bois imputrescible, ce qu'il en pense, pour me faire une petite idée. D'un autre coté, je ne suis pas sûr d'arriver à faire pire.

Au prochain numéro, "le mental du gagnant", ou comment porter l'étendard en haut de la vergue. Plus prosaïquement, les problèmes de drisse de grand-voile, question ô combien soumise à la loi de Murphy, même

aggravée. N'oubliez pas de vous abonner à IFF 2009 pour la suite des mésaventures.

N.D.L.R. : Cet article non signé nous a été déposé un soir sans lune, et pendant une mystérieuse panne de courant sectorielle, par un homme masqué et cagoulé qui n'a laissé ni adresse, ni téléphone, ni mail. Aussi, nous sommes désolé de ne pouvoir comme d'habitude assurer de réponses aux questions techniques Ô combien nombreuses que les lecteurs pourraient se poser. La rédaction du bulletin s'excuse aussi très sincèrement auprès des rugbymen, de la légion étrangère, de Black et Decker, de Ryobi, des grecs, de 50 millions de consommateurs, des Alexandra, des Claudettes, des rats, des mammouths, et des chênes, pour les citations complètement abracadabrantesques de cet article lamentable sur le tangon automatique, mais que nous avons décidé finalement, après six mois d'hésitation, à publier dans notre merveilleuse revue, vue la difficulté actuelle à trouver des journalistes sérieux.



©C. Andreys

Salon, or not Salon?

Salon Nautique ou pas Salon Nautique ? Telle était la question posée aux gentils membres présents lors de l'Assemblée Générale qui se déroula lors du superbe National 2007 à Diélette. Principale raison invoquée par les « Non partants » : le prix à payer pour cette manifestation n'est-il pas trop élevé pour les retombées qui en découlent ? Et nous fumes quelques-uns à dire qu'il serait dommage de laisser tomber tout le bon boulot effectué jusque là par Etienne R. et sa bande. La décision d'y aller étant prise, les volontaires dénoncez-vous ! Des doigts se levèrent, je suis le 4^{ème} à pointer mon doigt bien haut... Erreur ! C'est-ce qui me conduit aujourd'hui à rédiger cet article. Pas moyen de faire valoir un OCS ?

Des postes furent définis et, moi étant donné que je n'ai pas le privilège ou la malchance, (rayez la mention qui vous convient) d'habiter en région parisienne, je me suis porté volontaire pour du télétravail. Mission : établir un calendrier de présence de manière à assurer une permanence constante près du Fireball sur le stand Paris Voile que nous partageons avec d'autres sympathiques séries. Récupération des nombreuses adresses Internet (à jour ou pas c'est selon !) des membres de l'Association, création d'un petit tableur « Excel » et tenue à jour hebdomadaire du calendrier ainsi constitué. Pas trop physique comme truc mais pas forcément simple non plus car il faut jongler avec le genre de situation dont un exemple suit : (J'ai volontairement masqué le nom des protagonistes.)

Le 9 novembre Mr G. a écrit : « C. vient de m'apprendre qu'elle a RDV chez son gynéco le vendredi 30 (où j'assure la permanence du stand) à 18 heures pour vérifier que bébé et maman vont bien. Je serai donc obligé de quitter le salon vers 17 heures le vendredi pour l'emmener. Désolé mais je ne doute pas de la compréhension de tous ! »

Le 10 novembre (toujours) Mr G. a écrit : « Changement de programme : le RDV de C. est jeudi et non vendredi. Donc impossible de vous aider pour monter le stand mais j'assurerai la permanence de vendredi jusqu'à la fermeture ».

Ce n'est là qu'un exemple pris au hasard, j'aurais pu vous en proposer d'autres...

Anne et moi étions donc de permanence le premier samedi. Ainsi, nous avons eu tout loisir :

- d'admirer le magnifique meuble Hifi-tv-rangement-bar conçu et peint de main de maître par notre ami Juncu. Merci à lui. (on pouvait admirer le choix des essences de bois, les magnifiques assemblages à tenon et mortaise et autre queue d'aronde ainsi que la peinture qui assurait au tout une finition quasi parfaite)
- de visionner les diaporamas et vidéos du gars Sylvain.
- de matter le splendide FRA 14959 que notre couple vice Champion d'Europe 2008 mettait à notre disposition (je tairai les noms de ceux qui ont mitraillé sous tous les angles sans payer de droits...)
- de partager la joie du team Fouassier à la remise du trophée célébrant leur victoire lors du dernier National (nous ça nous met une pression terrible vu que depuis on fait nos gammes sur la cagette qui les a vu triompher)
- de demander un autographe à Marc Pajot invité sur le stand des 505.
- de payer notre cotisation .
- de nous dire que d'avoir un superbe écran et de superbes vidéos finirait de convaincre ceux qui ne le sont pas encore que notre bateau est sublime (les 505, encore eux, avaient fait très fort dans ce domaine).
- De participer au dîner traditionnel chez le Libanais du coin (ou là ou on peut en mettre 12 on en met 19...)

Pour les autres jours, d'autres bonnes volontés avaient pris le relais et auraient certainement des tas de choses à nous faire partager. La vitalité, le dynamisme et l'ambiance qui règnent au sein d'une série ne se mesure pas forcément à la grandeur d'un stand au Salon Nautique mais y être assure qu'on existe bien.

National, Européen et Mondial à La Rochelle

Août 2009



Le club de La Rochelle (Société des Régates Rochelaises) nous accueille en 2009 pour organiser :

- le Championnat National France,
- le Championnat d'Europe,
- le Championnat du Monde.

Le National 2009 aura lieu la première semaine (du 15 au 20 Août), en même temps que le Championnat d'Europe 2009. Le Championnat du Monde sera organisé la deuxième semaine (du 22 au 28 Août).

La structure d'accueil:

- Moyens nautiques : 3 à 5 bateaux comités / 6 à 15 bateaux d'intervention rapides / 2 cales de mise à l'eau / parking terre
- Moyens terrestres : un club House de 400 m², avec tous services / une tente de jauge de 140 M² / un parking terrestre devant le club / 3 Salles jury et comité

Concernant les structures d'hébergement, vous trouverez une liste. Il est important de préciser que plus vous réserverez tôt, plus ce sera facile. **Donc pensez à réserver, si possible à partir de DECEMBRE 2008.**

Voici le **programme approximatif** (à ce jour, il n'est pas encore définitif).

National France et Championnat d'Europe : 15 Août 2009 – 20 Août

Samedi 15/08 : Jauge et inscription
 Dimanche 16/08 : Jauge et inscription
 Pot d'accueil et cérémonie d'ouverture
 Lundi 17/08 : 2 courses par jour / Remise des prix
 Mardi 18/08 : 2 courses par jour / Remise des prix
 BBQ (non inclus)
 Mercredi 19/08 : 2 courses par jour / Remise des prix
 Jeudi 20/08 : 2 courses par jour
 Cérémonie de remise des prix et diner
 Vendredi 21/08 : Journée Off, mais jauge possible



Championnat du Monde : 22 Août 2009 – 28 Août 2009

Samedi 22/08 : Jauge et inscription
 Dimanche 23/08 : 2 courses par jour
 Pot d'accueil et cérémonie d'ouverture
 Lundi 24/08 : 2 courses par jour / Remise des prix
 Mardi 25/08 : 2 courses par jour / Remise des prix
 Diner
 Mercredi 26/08 : Journée Off
 Jeudi 27/08 : 2 courses par jour / Remise des prix
 Vendredi 28/08 : 2 courses par jour
 Cérémonie de remise des prix



Caractéristiques climatiques de la région

La régularité des brises de mer est une caractéristique importante du plan d'eau de La Rochelle. Elles assurent des conditions de navigation régulières et équitables. Les vents de Sud-Ouest à Nord-Ouest entre force 3 et 4 sont prédominants. La vitesse moyenne du vent en été montre une valeur constante autour de 12 nœuds (force 3 à 4 Beaufort). Les évolutions du vent au long de la journée montrent un renforcement en fin de matinée et dans l'après-midi, lié aux phénomènes de brises thermiques. La Rochelle est située sur la façade océanique, ce qui lui permet d'éviter les trop grosses chaleurs estivales.

Cette caractéristique est renforcée par le système de brises de mer habituel en été. Les moyennes des températures maximales en été se situent entre 22 et 25°C. La température de l'eau se situe aux alentours de 20°C dans les Pertuis et de 22°C à la côte. Très faible risque de brouillard et d'orages / Brouillard quasiment absent (il n'y a pas de zones d'eau froide au large amenant des brouillards tenaces). Des courants de marée faibles : Les courants dans la région sont principalement des courants de marée. Ils dépendent donc des coefficients de marée.

Liste d'hébergement :

- **Camping et mobil-homes près du club des Minimes** (proche, mais pas dans la ville)
Camping Municipal : à 5mn à pied : campings-plages@ville-laroche.fr
- **Chambres** : International Youth Hotel : 05 46 44 43 11 larochelle@fuaj.org
- **Camping et mobil-homes près du port : 1ère plage au sud de La Rochelle**
15mn en vélo – 10 mn en voiture Plus loin, mais le long de 100m de plage (spot de windsurf)
 - Camping Le Clos Richelieu : 05 46 44 19 24 info@leclosrichelieu.com
<http://www.leclosrichelieu.com/>
 - Les Chalets de la plage : 05 46 44 57 97 leschaletsdelaplage@wanadoo.fr
 - Camping des Sables : 05 46 45 40 30 fax : 05 46 27 89 02

Les hébergeurs suivants offrent des tarifs préférentiels pour les concurrents de la SRR (en leur présentant la confirmation d'inscription). Les formulaires d'inscription seront disponibles à partir de décembre 2008 sur le site www.srr-sailing.com.

- **APPART'CITY CAP AFFAIRES**

5% de remise sur les appartements

8, rue Franc Lapeyre - 17000 La Rochelle - Tél. : 05 46 43 27 66

Email : larochelle@cap-affaires.com - www.cap-affaires.com

- **HOTEL MERCURE OCEANIDE *****

10% de remise sur les chambres

Quai Louis Prunier - 17000 La Rochelle

Tél. : 05 46 50 61 50 - Fax : 05 46 41 24 31

Email : H0569@accor.com - www.mercure.com

- **LAMY Vacances**

5% de remise sur les appartements

Av. du Lazaret - Port des Minimes - BP3026 - 17030 La Rochelle Cedex

Tél. : 05 46 44 61 42 - Fax : 05 46 44 86 92

Email : info@localoisirs.fr - www.localoisirs.fr - www.lamy.net

- **HOTEL RESIDENCE DE FRANCE ******

15% de remise sur les les chambres

43, rue du Minage - 17000 La Rochelle

Tél. : 05 46 28 06 00 - Fax : 05 46 28 06 03

www.hotel-laroche.fr

- **APPART'HOTEL ARCHIPEL *****

12% de remise sur les les chambres d'hôtel & appartements

5, avenue de la Huguenotte - 17000 La Rochelle

Tél. : 05 46 44 44 56

www.topotel.com

- **HOTEL DE PARIS ****

15 % de remise sur les chambres

18, rue Gargoulleau - 17000 La Rochelle

Tél. : 05 46 41 03 59 - Fax : 05 46 41 03 24

Email : hoteldeparis@wanadoo.fr - www.hoteldeparis-lr.com

- **MAEVA RESIDENCE**

10 % de remise sur les appartements

14, Quai Marans

17000 La Rochelle - Tél. : 05 46 50 10 10

www.maeva.com

- **MASQHOTEL *****

10 % de remise sur les chambres

11, rue de l'Ouvrage à Cornes

17000 La Rochelle - Tél. : 05 46 41 83 83

www.masqhotel.com

Liens utiles :

Société des Régates Rochelaises

Mole central des Minimes

17000 La Rochelle

Tél. : 05 46 44 62 44 Fax : 05 46 34 11 12

Adresse e-mail - général : info@srr-sailing.com

- Club House: clubhouse@srr-sailing.com

ANNUAIRE DE L'INTERNATIONAL FIREBALL FRANCE

CHANGEMENT ADRESSE SIÈGE IFF Siège : 72 rue de la Folie Méricourt 75011 Paris.

Présidente Emmanuelle Vaillant 72 rue de la Folie Méricourt 75011 Paris Tél. 06 20 88 22 99 vaillantemmanuelle@yahoo.fr	Trésorier Vincent Junca 8 rue de Rohan 35000 Rennes Tél. 02 99 78 50 18 / 06 31 81 99 74 junca.vincent@orange.fr	Secrétaire Thomas Le Seac'h 35 rue de la Fusterie 33000 Bordeaux Tél. 06 63 07 73 02 pop.thomas@caramail.com
Secrétaire sportif Denis Lucet 12 Grande Rue 49330 Juvardeil Tél. 02 41 69 47 62 juvarlu@aol.com	Bulletin Christine Ledru 122 rue de Noisy le sec 93170 Bagnolet Tél : 06 15 74 99 07 christineledru@yahoo.com	Bulletin Dominique Junca 7 rue de la Villette 75019 Paris domjunca@yahoo.fr
Salon nautique Eric Lewandowski, Jérôme Allain, Dominique Junca, Sylvain Culeron, Etienne Récamier, Fabrice Beyssac eric.lewandowski@boehringer-ingenelheim.com	Jauge Pierre Perdon 1 chemin du Bois Gamard 27370 La Harengère Tél. 02 35 87 08 31	Classement individuel des Coureurs Communication Martin Péculier 37 rue de la Ville en Bois 44100 Nantes Tel. 06 79 95 94 25 pekulboy@hotmail.com
Site internet Annonces occasions et équipiers Frédéric Le Bas Kerminihy 56410 Erdeven Tél. 02 97 55 62 55 flebas@aillair.fr	Construction amateur Frédéric Le Bas Kerminihy 56410 Erdeven Tél. 02 97 55 62 55 flebas@aillair.fr Recherche parrainages : Serge Renouard	Vidéos Philippe Gault 16 avenue Dauphine 45100 Orléans Tél. 02 38 66 60 90 Photos Yves Andreys
Épreuves internationales Jean-François Nouel jfnouel@wanadoo.fr	Immatriculation Jean-Paul Sotteau Immeuble Christina 23 avenue de Beaupin 13008 Marseille Tél. 04 91 73 03 41	Prêt bateau IFF ludovic_roblin@yahoo.fr

BULLETIN DE COTISATION 2008

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

Nom.....
Prénom.....
Adresse.....
Code Postal.....
Localité.....
Tel :.....
e-mail.....
N° de licence.....
Club.....
N° de voile.....

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

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

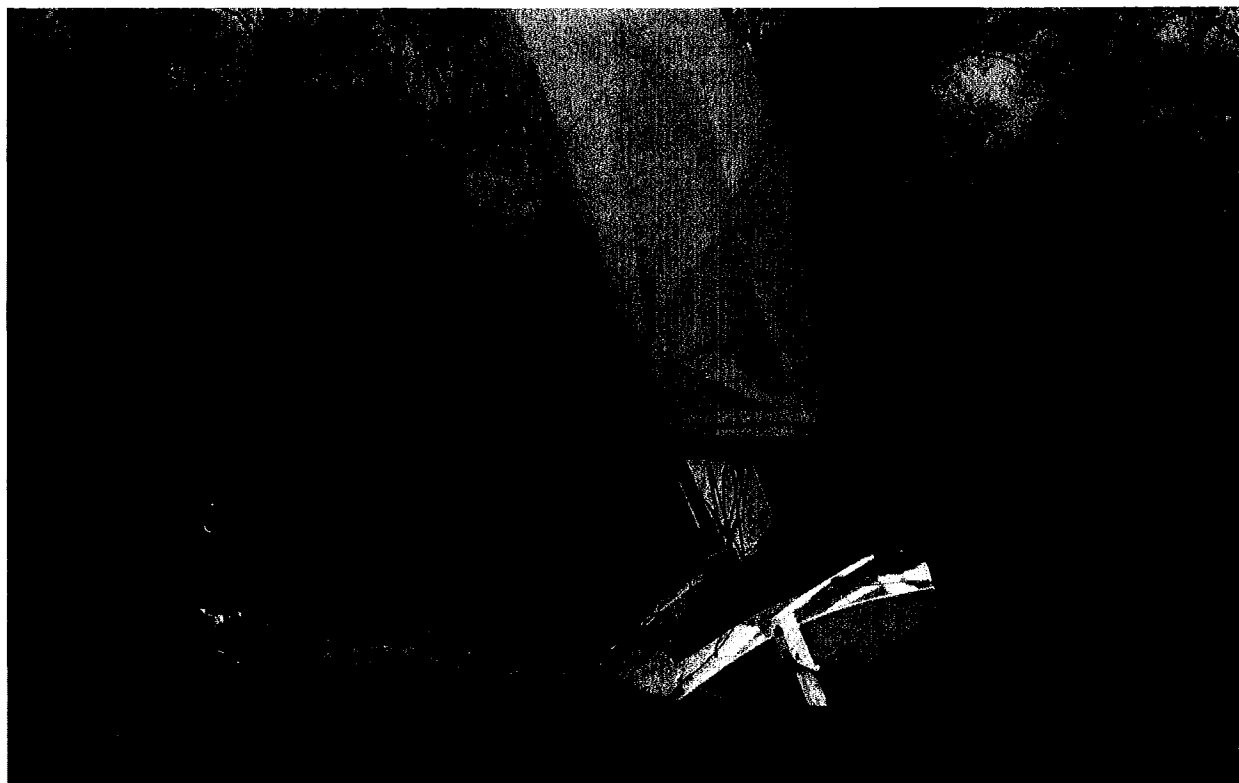
- ☐ Oui
☐ Non

Coordinateurs : Dominique Junca et Christine Allain

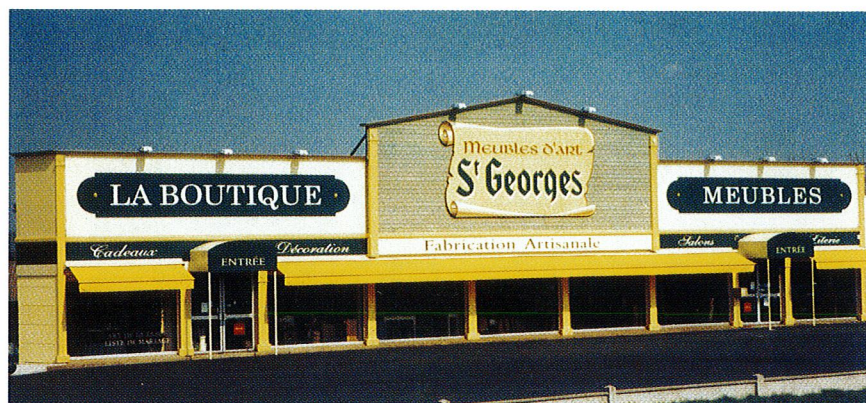
Remerciements : Yves Andreys pour les photos

Dominique et Bruno Fouassier, Etienne Perdon, Philippe Gault, Serge Renouard, Martin Péculier, Jean Rizet, Valentin Junca et Maurice Coquerel pour leur inspiration

Alain Corré, Jenny Green, Jean-Yves Renon, Etienne Récamier, Jérôme Allain, Françoise Barbier, Romain Lecureur, Nicolas Lechêne, Laurie Thuillier, Pascal Anselmo et Eric Lewandowski pour leur mémoire
Pierre Perdon pour le transport



**Ne lâchez pas
l'affaire : payez votre
cotisation!**



Chevalet pour écran plat
longueur 124 cm, hauteur 167 cm, profondeur 50 cm.

Meubles St Georges

Fabrication Artisanale - Restauration de meubles anciens - Meubles, Salons, Literie
Concessionnaire RICHELIEU - TROTEL

Cadeaux et Décoration

2486, route de Paris • RN 14 Rouen Est
76520 FRANQUEVILLE ST PIERRE
Tél. 02 35 80 57 54
www.meublessaintgeorges.fr



Paris Voile

12/14 Rue Jean Jacques Rousseau
93100 Montreuil
Porte de Vincennes

HARKEN

RONSTAN

Marlow

**fire
ball**

tel:01.48.59.71.21
fax:01.48.59.70.66

paris-voile@mail.com



paris-voile.com