

# Guide d'optimisation des Fireball

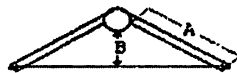


## Fireball Tuning Guide

Le Fireball est un bateau compliqué et donc un gréement clair et correctement régler vous fera naviguer sur un bateau rapide, dans les conditions de mer et de vent changeantes et ceci de manière beaucoup plus simple. Speed Sails a élaboré ce guide pour vous aider à gréer correctement votre bateau. Ces mesures sont basées sur un étai de 3mm en monotoron.

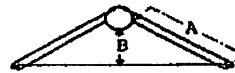
### Réglage des barres de flèche:

#### Proctor



**A=425mm**  
**B=125mm**

#### Superspar M7



**A=420mm**  
**B=145mm**

### Pré-Cintre

Le pré-cintre que vous avez défini est la partie la plus importante de la mise au point de votre gréement car il assure à la voile une bonne correspondance avec le mât. Nous avons fixé le pré-cintre avec une quête du mât à 6910 mm et une tension du gréement de 400 lbs (182 kg) sur l'étai. Le cintre est alors fixé à 27mm, mesuré par la droite reliant l'extrémitée des barres de flèche et l'arrière du mât. Il convient de souligner ici que la mesure du pré-cintre (B) est seulement un point de départ approximatif et elle peut varier.

### Quête du mât:

La quête du mât est mesurée à partir du sommet du mât à la partie supérieure et médiane du tableau arrière de votre bateau. Lorsque la drisse de GV se trouve au sommet du mât, la distance à la bande noire au niveau du vit de mulot doit être 5715 mm. Nous naviguons avec 3 réglages de quête du mât:

**Réglage 1:** l'équipage dans le bateau ou équipier au trapèze haut: Pour cela, nous utilisons 6910 mm de quête avec 182 kg de tension sur l'étai.

**Réglage 2:** équipier au trapèze mais bateau maîtrisé: Ici, nous utilisons 6850 mm de quête avec 182 kg de tension sur l'étai. Pour les mâts Cumulus, quand le régler de 6910 à 6850 tourner les molettes de réglage des barres de flèche d'un tour complet.

**Réglage 3:** bateau non maîtrisé - Manches annulées: Dans ces conditions météorologiques extrêmes, nous utilisons 6800 mm de quête avec toujours 182 kg de tension.

### Béquille ou cale de mât:

**force 0-1** - La béquille peut être utilisée pour avancer le bas du mât vers l'avant afin d'aplatir le bas de la grand-voile.

**force 1-2** - La béquille peut être tiré légèrement en arrière, près de la position neutre afin de tendre la GV

( le neutre : est la marque où se trouve naturellement le mât avec la tension du gréement sur mais sans forces supplémentaires). Veillez à ne pas caler trop tôt car cela creuse le GV et fermera sa chute.

**force 2-4** - Le mât peut être laissé dans sa position neutre.

**force 4 +** - Quand vous n'arrivez à ne plus maîtriser, vous pouvez reprendre progressivement de la béquille.

### **Tire de Foc:**

C'est une partie très critique à maîtriser car elle contrôle le couloir entre la GV et le foc qui, dans le Fireball est très important. (Les paramètres suivants correspondent aux quêtes de mât vu plus haut)

**Réglage 1** – Les tires de foc doivent être fixés à 250 mm de ligne du centre du bateau (C/L) et ils devraient être laissés en place pour garder un foc est assez plat et laisser une chute ouverte. (Le penon du haut devrait simplement casser en premier)

**Réglage 2** – tant que la grand-voile est toujours sur la C/L, les tires peuvent rester à 250mm mais ils devraient être tirés vers le bas pour mettre plus de puissance dans le foc. (La tension de la chute doit encore être réglée avec le penon supérieur qui doit rompre en premier). Comme vous vous écartez du milieu, les tires de foc devraient être écartés à 260mm de la C/L. Ils doivent rester tirés vers le bas.

**Réglage 3** – Maintenant que vous avez du mal à maîtriser, vous pouvez écartez les tires vers 270mm et puis, lentement, remonter la poulie afin d'aplatir le bas de la voile et d'ouvrir le couloir.

### **Cunningham de foc:**

Il doit être réglé afin d'enlever les faux plis de l'avant du foc (quand le vent augmente, plus de tension sera nécessaire).

### **Dérive:**

A la verticale par rapport au bateau, tracez une ligne "0" sur la tête de la dérive puis mettre des marques à intervalles réguliers tous les 2.5 cm.

**Réglage 1** – La dérive devrait être mise en avant de la verticale de 2 cm

**Réglage 2** - Tant que vous n'êtes pas au planning, vous devriez avoir une dérive verticale. Quand vous commencez à planer, vous pouvez tirez la dérive jusqu'à 2 " (5 cm)

**Réglage 3** – Continuer à remonter la dérive de 7.5 à 10 cm en eau plate et jusqu'à 15 cm dans une mer formée et tant que le bateau dérape sur lui-même.

### **Cunningham:**

Pas d'utilité tant que vous maîtrisé le bateau. Ajoutez un peu de cunningham à la GV aidera à l'aplatir. Dans un air formé, vous devrez tirer assez fort afin d'aplatir la GV et d'ouvrir sa chute.

Une chose importante à noter est que le vent s'apaise, la première chose à faire est de relacher le haut du gréement en diminuant le cunningham.

### **Hale-bas:**

Jusqu'à ce que vous soyer en surrégime, le hale-bas de GV devrait être relâché et utiliser l'écoute de GV pour contrôler le profil de la chute. Au dessus de cette force du vent, vous pouvez augmenter progressivement la tension du hale-bas jusqu'à ce que le penon supérieur reste linéaire environ 80% du temps.

Dans l'air très lourd, vous devrez border très fort votre hale-bas au prés, mais n'oubliez pas de le relacher à la bouée au vent.

### **La Bordure:**

**Au Vent** - Tirez serré et l'oublier.

**Sous le vent** – dans les bords de large, relacher d'environ 5 cm la bordure de GV.

### **Spinnaker:**

90% du temps un réglage de spi correct, est de s'assurer que le point d'amure et d'écoute soient au même niveau. Cela est plus facile de faire de l'extérieur du bateau. La meilleure façon de régler dans le bateau est de commencer à alléger le spi et de regarder où il commence à se recourber (haut, milieu ou bas). Si le bord casse en haut alors que le tangon est trop élevé. Si le vent tombe presque complètement de sorte que vous avez du mal à tenir le spi, descendez le tangon de quelques centimètres.