

REGATER EN FIREBALL AVEC 1500 € AU DEPART

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

L'occasion s'est présentée pour moi à 1500 €, 25 ans d'âge, « **TROTT 1980** », pontage acajou, immobilisé en plein air mais bien à l'abri depuis de nombreuses années (remorque de route et mise à l'eau comprises).

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

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

Voici donc les étapes que j'ai suivies :

1. PRISE EN MAIN

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

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

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

2. SECURITE DE LA NAVIGATION

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

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

Sur la lancée je démonte et rattrape le jeu dans la tête de safran et la dérive en collant à la néoprène des cales d'épaisseur en téflon (bande au mètre vendue pour les lèvres de puits de dérive).

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



3. AMELIORATIONS

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

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



Un aberrant système de tire sur le pont (inadapté à la coupe du foc) ne semble donner qu'un rendement minimum au foc. Je récupère les ensembles poulies-rails et les fixe sur le fond. Le point de tire devient alors réglable en hauteur et en latéral rattrapé par un sandow.



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

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

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



Les concurrents aimables (surtout sur le parking) ont leur spi en l'air alors que j'ai à peine touché à ma drisse lovée délicatement au fond de mon bateau (la drisse est reprise directement en sortie de mat sur un taquet qui siffle depuis 20 ans). Le spi monte mal et descend encore plus mal... J'installe une pompe à spi dont je pompe les dimensions et le principe sur d'autres bateaux.

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

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



Ca marche toujours pas, je remplace alors les deux poulies de mat en alu rongé par deux super réas à bille (Noël-Noël) et là ! bonheur tout fonctionne avec le spi qui sort tout seul même au prés... Un réglage soigné de l'élastique me permet enfin de parvenir à un résultat satisfaisant. Le système de barber avec boule est adopté. Bras de spi affiné, boules sur la couture de liaison... ça marche.

4. REGLAGES

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

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

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

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

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

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

Les barres de flèches sont mises aux côtes données par le voilier (Longueur et inclinaison).

Le décimètre en tête de mat réglé sur la marque de jauge au-dessus du vit de mulot puis placé sur l'angle du pont arrière me permet de repérer, au marqueur, trois positions sur mes lattes de haubans, correspondant à trois dimensions de quête recherchées (6910,6860,6810).

Se pose également la question existentielle de la position du pied de mat. Je veux adopter naïvement les mesures données dans les articles de réglages (mat avancé au maximum) mais renonce devant le nombre de modifications d'accastillage à envisager.

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



5. ET LA SUITE...

Vernis mono composant (faut de la souplesse pour un pontage de 25 ans d'âge) entre deux navigations dans un garage de Port Navalo.

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

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

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

6. ORIGINE DE L'ACCASTILLAGE UTILISE

Salon Milles sabords du Crouesty

Magasins privés des fireballistes souvent très bien achalandés

Paris-Voile, Boatique-diffusion

7. BILAN FINANCIER

1500 € à l'achat

450 € d'accastillage au fur et à mesure

300 € de vernis et peinture (avec main d'œuvre)

750 € de voiles.

L'étalement des dépenses au cours de la rénovation m'a permis d'y faire face facilement au fur et à mesure tout en naviguant.

8. REMERCIEMENTS

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

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

A mon camarade de régiment Roger Richard (grenadier-voltigeur, 35^{ème} RIMECA, classe 75-10, comité de soldat 5013) qui m'a supporté comme barreur sur son bateau avant que je me décide à tenter de faire flotter mes économies.

A Philippe Bihoreau pour sa franchise lors d'une déclaration fracassante après m'avoir équipé à St Quentin (entraînement d'hiver) « j'ai rencontré sur ton bateau autant de problèmes d'accastillage qu'en 10 ans de régates » (Je venais d'acheter le bateau) suivie bien sûr de plein de conseils éclairés...

A Ludovic Alleaume qui avec simplicité et gentillesse m'a aidé à régler puis à déterminer les améliorations les plus urgentes à entreprendre et enfin m'a vendu 30 € son meilleur spi (je suppose) pour me permettre de me classer honorablement au National Fireball.

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

Aux frères Laigle qui en défonçant (légèrement) sur un départ l'avant de mon bateau alors que c'était ma première sortie après peinture de la coque m'ont appris l'humilité : Une rénovation n'est jamais terminée.

