

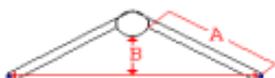


## Fireball Tuning Guide

Le fireball est un bateau complexe, bien régler les voiles permettra d'obtenir un bateau rapide et plus facile à mener quelque soient les conditions changeantes du vent et de la mer. Speedsail a élaboré ce guide de réglage afin d'aider à trouver le bon réglage des voiles. Ces mesures sont basées sur la drisse de foc 2:1

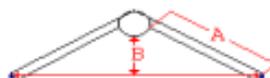
### **Barres de flèches**

**Proctor**



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

**Superspar M7**



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

### **Pré -cintrage**

Le précintrage que vous définissez dans le mat est la partie la plus importante dans la mise en place du gréement car il assure l'adaptation du mat par rapport à la voile.

Nous obtenons le pré-cintrage avec une quête de 6950mm et avec une tension de 180 kg (1800N) sur l'étrappeur du foc.

La distance séparant une drisse tendue en tête de mat jusqu'au vit de mulet et l'arrière du mat est de 27mm au niveau des barres de flèches.

Il est souligné que ces valeurs ne sont qu'un réglage de base qu'il sera nécessaire d'affiner pour obtenir le pré-cintrage voulu.

### **Quête de mât:**

La quête du mât est mesurée à partir du haut du mât jusqu'à l'angle supérieur du tableau arrière dans l'axe du bateau.

Hisser le décimètre jusqu'à 5760mm à partir de la bande noire de jauge du vit de mulet

Nous naviguons sur le bateau avec 3 paramètres de quête de mât avec la même tension de foc (1800N):

Position 1: Petit temps

Les deux dans le bateau – pas de trapèze : Pour cela, nous utilisons 6950 mm de quête

Position 2 Médium

Plein Trapèze puissance maîtrisée Quête à 6888mm.

Position 3 Brise

Surpuissance, puissance limite maîtrisable , quête à 6827mm.

### **Réglage de la béquille:**

Force 0-1 - La jambe de force peut être utilisée pour tirer le mât avant pour aider à aplanir la grand-voile.

Force 1-2 - La jambe de force peut être tiré légèrement vers l'arrière derrière la position neutre (C'est là que le mât se trouve naturellement avec la tension du gréement, sans d'autres efforts )

Force 2-4 - La jambe de force peut être fixé dans sa position neutre.

Force 4 + en fonction du vent et de la maîtrise de l'assiette du bateau on peut tirer le mat vers l'avant pour diminuer la puissance de la voile.

### **Cunningham de foc:**

Pour enlever les plis de la voile, plus le vent augmente plus il faut prendre du cunningham.

### **Dérive:**

Faire une marque "0" sur la tête de la dérive quand celle-ci est perpendiculaire au fond du bateau.

Faire d'autres marque "1-2-3....." en remontant régulièrement la dérive (tous les 1,5cm).

Tant que le bateau ne plane pas la dérive doit toujours être à verticale "0".

A partir du moment où le bateau commence à planer remonter la dérive à "2".

Si vous êtes en surpuissance sur eau plate remonter la dérive à "3 ou 4".

Sur la mer jusqu'à 6 et en fonction de l'orientation des vagues sur le plan de dérive.

### **Cunningham**

Prendre du cunningham dès que vous êtes en sur puissance, cela permet d'aplatir la voile.

Dans le vent fort il faudra en prendre de façon importante afin de garder une voile plate et d'ouvrir la chute.

Important dès que le vent faiblira il faudra enlever du cunningham afin d'avoir un bon rendement dans le haut de la voile

### **Hale-bas**

Prendre du hale-bas lorsque vous n'arrivez pas à maintenir le penon de latte de la grand voile dans l'alignement de la voile.

S'assure qu'il y a une tension suffisante pour garder le penon flottant au moins 80% du temps.

Dans la brise il faudra étarquer fortement le hale-bas mais surtout n'oubliez pas d'enlever de la tension en arrivant à la bouée au vent.

## **Bosse d'Empointure (bordure) :**

**Au Vent** – Tirez-la fort et n'en pensez plus

**Vent Arrière** – Pendant des longues grands largues lâchez-la de 5 cm environ afin d'augmenter la puissance de la GV.

## **Spinnaker :**

90% du temps la clé pour bien régler le spi comme il faut est de vous assurer que le point d'amure et le point d'écoute sont tous les deux du même niveau. Ceci est plus facile à faire de l'extérieur du bateau. Une indication pour le vérifier de l'intérieur du bateau est de commencer à lâcher le spi et à surveiller là où il commence à gondoler (haut, moyen, bas). S'il se dévente, alors c'est que le tangon est trop haut et vice versa.

Si le vent baisse presque totalement afin que vous ayez du mal à régler le spi, alors baisser le tangon de quelques centimètres ce qui soutiendra le spi et l'aidera à se régler.

---

Le but de ce guide est de vous aider à vous assurer que vous aurez préparé le bateau et le gréement pour obtenir la meilleure performance possible. Quand vous vous attaquez à marquer le gréement, ne pas oublier le très vieux conseil KISS (Keep It Simple, Stupid) [=Gardez-le simple, imbécile]

J'espère que ce guide vous serait utile et si vous auriez encore de questions, n'hésitez pas à contacter le Speed Team à 0044 1922 455503 ou à nous envoyer un message électronique à [sails@speedsails.co.uk](mailto:sails@speedsails.co.uk).