

THOMAS BOSSARD
Unterdorf 57
5703 Seon



Fireball hält, was der Name verspricht

Grosse Ereignisse werfen bekanntlich ihre Schatten voraus. Die Fireball-Klasse führt ihre diesjährige Weltmeisterschaft in der Schweiz, genauer in Estavayer am Neuenburgersee, durch. Ein willkommener Anlass also, diese eigenwillige Klasse vorzustellen, und ein guter Zeitpunkt, als Umsteiger oder auch als Regattaneuling den «Füürböle» kennenzulernen. Ein Porträt über Bootseigenheiten, Segel- und Trimm-aspekte, Tätigkeiten und Selektionsmodus soll Auskunft geben.

Liebe auf den zweiten Blick

So hätte es doch sein können: Da stösst ein englischer Bootbauer um 1962 sein fertiggebautes Boot, das eher einem Sarg als einer rassigen Segeljolle gleicht, aus dem Hangar. Seine Freunde lachen und bezweifeln, ob man mit diesem viereckigen Ding überhaupt segeln kann. Aus Wut und in einem Anflug von schwarzem englischem Humor tauft der Mann, der John Milne heisst, sein Boot «Fireball» – Feuerball; da denkt man an «explosiv», «temperamentvoll».

Aber John Milne sollte rechtbehal-

ten; der Fireball ist nicht nur eine der rassigsten und handlichsten Segeljollen, er ist dank seiner einfachen Form – Neider sagen, *trotz* seiner Form – eine der populärsten Klassen geworden. Heute existieren über 13 000 Fireballs, die in 95 Ländern gesegelt werden. Und es darf mit Recht behauptet werden, dass sie *existieren* und nicht schon als Brennholz verwendet werden, denn an Regatten segeln oft fünfzehnjährige Boote mit, die durchaus noch konkurrenzfähig sind. Welche Jollenklasse kann das schon von sich behaupten!

Was sich jedoch vor rund zwanzig Jahren abspielte, geschieht auch heute noch. Segler, die noch nie auf einem Fireball gesessen haben, verziehen die Mundwinkel zu einem spöttischen Lächeln, wenn sie das Boot zum erstenmal sehen. Zugegeben, seine Knickspantform ist im Zeitalter des Rundspants eigenwillig, und seine Holzbauweise ist im Zeitalter des Plastiks ausgefallen. Liebe auf den ersten Blick ist es beim Fireball nicht, dafür geht der zweite um so tiefer! Es ist eben wie mit den eigenwilligen Frauen – und Schiffe sind ja weiblich –: Sie zeigen ihren wahren Charakter nicht beim Flirt, sondern erst bei der näheren Bekanntschaft, und dann erst erweist es sich, ob es wahre Liebe ist.

Fünf Planken ...

Eigentlich war auch John Milne skeptisch, ob sich das Boot durchsetzen würde. «Es sieht eigentlich wie eine Eierschachtel aus», meinte er. Aber die Grundidee war, und ist auch heute noch, bestechend. Das Boot besteht im Grunde aus fünf Planken, die hinten und vorne in einem Spiegel zusammenlaufen.

Dieser Riss eignet sich hervorragend für den Eigenbau, und das war genau das, was es brauchte. Für gute zweitausend Franken konnte man sich damals aus Marinesperrholz seinen Fireball in zwei- bis dreihundert Stunden ohne Helling bauen. Dreiviertel aller Boote entstanden auf diese Weise. Erst seit ungefähr fünf Jahren ist der Eigenbau stark zurückgegangen. Das ist eigentlich schade, denn die Selbstbauer haben natürlich eine ganz andere Beziehung zu «ihrem» Boot als diejenigen, die es mit dem Scheck in der Hand beim Bootbauer abholen. Baupläne und Lizenzen können aber nach wie vor bei der Klassenvereinbarung angefordert werden. Ebenso hilft ein technischer Berater bei Bauproblemen.

Es wurden auch Kunststoffboote gebaut, doch konnten sich diese mit einer Ausnahme (Rondar) nie richtig durchsetzen. Auch das Kompositverfahren (Kunststoffschale mit Holzdeck) wurde erprobt, stiess aber auf wenig Gegenliebe. «Holz isch heimelig» ist nach wie vor die Devise der Fireballsegler, obwohl dies mehr Pflege und Unterhaltskosten bedeutet. Die grosse Klassen-



Wegen ihrer kleinen Segelfläche eignet sich diese Jolle als Partnerboot

treue kommt beim Fireball also nicht von ungefähr. Dies ist nicht zuletzt dem Umstand zuzuschreiben, dass die alternativen Klassen (470er, 505) dem Konzept des Fireballs (Einfachheit, Langlebigkeit, Holz- und Eigenbauweise) diametral gegenüberstehen.

... zum Segeln wie geschaffen

Fireball, das heisst temperamentvoll. Nehmen wir an, es bläst mit 5 Windstärken, auflandiger Wind, dementsprechender Wellengang. Segel dicht, Kurs am Wind. Erste Feststellung: Das Boot liegt sehr leicht im Ruder, auch wenn es krängt. Durch vermehrtes Ausfieren des Grosstuches erhält man eine aufrechte Segelstellung, die sich sofort durch einen markanten Geschwindigkeitszuwachs bemerkbar macht. Auch in Böen bis zu 8 Windstärken lässt sich der Fireball leicht mit der nur drei Quadratmeter messenden Fock halten. Ein Überlufen zum Abwettern der Böen mag bei Jollen mit grösseren Vorsegeln richtig sein; beim Fireball bringt der Geschwindigkeitsverlust durch das Pressen nur vermehrte Abdrift, da die Schwertfläche relativ klein ist. Nein, dieses Boot muss man in Böen laufen lassen, und man wird erstaunt sein, wieviel Geschwindigkeitsreserven drinliegen. Dass dies nicht so aus der Luft gegriffen ist, beweist die Tatsache, dass der Rundenrekord auf dem Silvaplannersee nach wie vor vom Fireball gehalten wird.

Man wird am Wind noch eine zweite

Feststellung machen: Trotz seinem kleinen Freibord steckt das «Bügelbrett» kaum einmal in den Wellen fest. Dies ist dem langen Überhang zu verdanken, der durch seine Breite viel Auftrieb erzeugt. Eine korrekte Steuertechnik ist aber Voraussetzung, um ohne Geschwindigkeitsverlust über die Wellen zu kommen. Wer sie jedoch beherrscht, wird der Konkurrenz auf und davon fahren. Spritzwasser wird durch das lange, nach hinten gezogene Deck abgewehrt. Einzig die Spitüte schluckt Wasser; sie kann aber gut mit einem Tuch, das unter Gummizug steht, abgedeckt werden. Viele Spitzensegler lassen sie aus Gewichtsgründen auch weg und greifen zum altbewährten Spisacksystem zurück. – Der Fireball ist explosiv. Fallen wir einmal ab. Wie ein Pfeil beschleunigt die «Eierschachtel», und der Vorschoter lobt sich die Fusschlaufen, ohne die er nach hinten katalapultiert worden wäre.

Dritte Feststellung: Trotz der grossen Geschwindigkeitszunahme gewinnt der Fireball eine unheimliche Stabilität; der Raumkurs wird nicht zu einem Teufelsritt, wie bei manchen anderen Klassen. Der gut dimensionierte Spinnaker von zehn Quadratmetern bringt die Jolle schon ab drei Windstärken ins Gleiten. – Spätestens jetzt sind auch die letzten Skeptiker von den Segeleigenschaften des Fireballs überzeugt, und das spöttische Lächeln wird sich in einen Freudenjauchzer verwandeln, der nur durch die nächste Welle unterbochen wird.

Ein ideales Partnerboot

Ganz unabhängig von den Segeleigenschaften wird man eine weitere Beobachtung machen: Auf dieser Jolle müssen keine Kraftakte vollbracht werden. Die kleine Fock lässt sich auch bei Schwerwetter noch dichtnehmen, der Spi gebärdet sich nicht wie ein wildes Tier, und mit dem Grosstuch kommt auch ein normal entwickelter Büromensch noch zurecht. Neunzig Kilogramm schwere Tarzane findet man auf dem Fireball selten. Denn Masse bedeutet Trägheit, und das ist diesem Boot sehr abträglich; Gewandtheit und Reaktionsvermögen zählen weitaus mehr. Da das Mannschaftsgewicht (ideal sind 140 Kilogramm) nämlich einen relativ hohen Anteil des Bootsgewichts von rund 100 Kilogramm ausmacht, kann sich eine «falsche Bewegung» trotz der Stabilität verheerend auswirken, das heisst, man liegt dann sehr stabil im Wasser. Das Aufrichten ist allerdings auch keine Sache; einzig das Lenzen kann bei Wellengang mühsam sein, da das Wasser nur durch die zwei Lenzer im Cockpitboden entweichen kann. – Wer also nach

diesen Erläuterungen mit dem Gedanken spielt, seine Freundin oder Frau an den Draht zu hängen, sollte ihn in die Tat umsetzen. Der Fireball ist wirklich ein ideales Partnerboot. Grossartige Regattaerfolge von gemischten Mannschaften haben bewiesen, dass diese Kombination erfolgversprechend ist. Der Präsident der International Fireball Association beispielsweise segelt mit seiner Frau an Weltmeisterschaften regelmässig in der Spitze mit. 1975 wurde die Amerikanerin Joan Ellis mit ihrem Mann an der Fock Weltmeisterin; also auch die umgekehrte Kombination kann zum Ziel führen. – Was den Trimm anbelangt, so kann der Fireball mit flacheren Segeln, kürzeren und mehr nach hinten gefeilten Salingen leicht an das geringere Mannschaftsgewicht angepasst werden. Was schwerere Mannschaften an grösserem Aufrichtmoment gewinnen, egalisieren Leichtgewichte durch kleinere Verdrängung. In der Schweiz gibt es – bedingt durch flauere Windverhältnisse – viele gemischte Mannschaften. Ganz nebenbei gesagt, wirkt sich das weibliche «Element» sehr posi-



In der Gleitphase erhält der Fireball eine grosse Stabilität

Masse und Gewicht:

Länge: 4,93 Meter; Breite: 1,35 Meter; Gewicht der Schale: 79,4 Kilogramm; Gesamtgewicht: ca. 100 Kilogramm; Segelfläche: 11,4 Quadratmeter; Spinnaker: 13 Quadratmeter

tiv auf das Après-Segeln aus. Langweilige Höcks sind bei den Fireballers selten, und es ist auch möglich, für einmal *nicht* über die wichtigste Nebensache der Welt zu plaudern.

Narrenfreiheit bei der Wahl der Beschläge

Individualismus ist eine Tugend, die bei den Regattateuren bekanntlich hochgehalten wird. Wer sie noch ein bisschen höher halten möchte und dazu noch eine kreative Ader besitzt, ist bei den Fireballern nicht schlecht aufgehoben. In dieser Klasse ist fast alles erlaubt, was die Beschläge anbelangt, und dem Erfindergeist sind kaum Grenzen gesetzt. Die ganze Zeit ist man auf der Suche nach dem Ei des Kolumbus, sei es nun ein raffinierteres Spisetzsystem, um Zeit zu gewinnen, sei es eine genauere Grossschotführung, um das Tuch besser trimmen zu können, oder ein besser funktionierender Kontrollierer für den Mast, um diesen schneller den Windverhältnissen anpassen zu können. Es gab eine Zeit, da waren die Boote voll von solchen «Kolumbuseiern». Es konnte alles aus jeder Stellung in jeder Situation getrimmt werden, und man kam nicht nach mit Kopieren und Ausprobieren. Es gab dann aber Leute, die vor lauter Beschlägen übersehen wurden. Darauf schlug das Pendel in die andere Richtung aus. Ausser dem Niederholer und der Cunningham gab es nichts mehr zum sofortigen Trimmen. Der Schwerpunkt lag wieder beim Segeln und der Bootsbeherrschung. Die letztjährigen Europameister Buckley/Birbeck gewannen ihren Titel mit einem fast «leeren» Schiff. An der letzten Weltmeisterschaft zeichnete sich aber schon wieder eine neue Tendenz ab. Man sah Boote mit verstellbaren Salingen und durchdachten Mastkontrollierern. Das Rad der Zeit wird aber nicht zurückgedreht, die Einfachheit soll beibehalten werden. Man versucht mit *weniger* Beschlägen *mehr* und *effektvoller* zu trimmen.

Noch ein Wort zum Material im allgemeinen. Die sogenannte Materialschlacht hält sich in Grenzen. Dies beginnt schon beim Rumpf. Obwohl Kunststoffboote in der Anschaffung billiger wären, werden zu

ungefähr 90 Prozent Holzboote gesegelt. Auch absolute Spitzensegler regattieren mit vier- bis sechsjährigen Rümpfen. Dies mag, wie schon eingangs erwähnt, andere als nur finanzielle Gründe haben, aber bei Holzbooten ändert sich das Verhältnis von Neupreis zu Langlebigkeit (Steifheit) bei zunehmendem Alter zugunsten der letzteren. Und wer will sich schon jedes Jahr an ein neues Boot gewöhnen müssen!

Diese Einstellung setzt sich auch bei der Ausrüstung fort. Noch lange nicht jedes Boot ist auf dem letzten Stand der Technik. Der Franzose Delhumeau gewann beispielsweise die vorletzte Schweizer Meisterschaft mit einem fünfjährigen Boot, das noch mit einem Traveller ausgerüstet war, während die meisten auf den Bügel schworen.

Auch die Segelgarderobe wird nicht jedes Jahr gewechselt, wie das in anderen Klassen zwangsneurotisch gemacht wird. Eine Fock tut es gute zwei Saisons, ein Gross drei bis vier, und auch ein Spinnaker hält so lange, wenn man ihn entsprechend behandelt. Was die Marke betrifft, so gibt es keinen Geheimtip. Jedes Land scheint seine eigenen Marken zu bevorzugen. In der Schweizer Szene hatte Vogel+Meier einen beachtlichen Marktanteil; nach ausgebliebenen Regattaerfolgen sind viele zu anderen Fabrikaten abgewandert.

Bei den Masten hat sich Proctor mit dem Typus «D» durchgesetzt. Seine Mastkurve stimmt für die meisten Segelschnitte, und die Biegung lässt sich mit entsprechenden Salingen an jedes Mannschaftsgewicht anpassen.

... Spitzensegler sein dagegen sehr

Wie gesagt, Fireballsegler zu werden ist nicht schwer, aber ... (Kontaktadresse und Regattaplan geben darüber Auskunft.) Die Schweizer Segler verfügen über eine relativ breite Spitze von ungefähr 15 Mannschaften, die auch regelmässig an ausländischen Regatten (Frankreich, Deutschland, Italien, Belgien, England) teilnehmen. Vier davon sind in die Nationalmannschaft aufgenommen. Den Anschluss an die Weltspitze, die traditionsgemäss im englischen und australischen Lager zu suchen ist, haben sie bis jetzt nicht geschafft. Ab und zu überraschen sie aber mit ausgezeichneten Laufresultaten. Die letzten Topresultate reichen ins Jahr 1972 zurück, als Jean-Claude Vuithier mit Pierre Walt Vizeweltmeister wurde, nachdem er den Europameistertitel erobert hatte. Hinter dieser Spitze segelt ein aktives Feld von 30 bis 40 Booten, das der Klasse den Nationalmannschaftsstatus sichert. Letz-

te Saison war der Fireball sogar aktivste Jollenklasse der Schweiz.

Selektion

Die Ausscheidung für diese Weltmeisterschaft, die vom 7. bis 18. September in Estavayer stattfindet, wird hart sein. Der Schweiz stehen insgesamt neun Startplätze zur Verfügung. Zwei der nicht selektierten Boote können sich an der unmittelbar vor der WM stattfindenden «International Week» qualifizieren. Die restlichen sieben Boote werden nach einem rückwärts zählenden Ausscheidungsmodus (Stichtag: 1. August 1983) ausgeschieden. Von diesem Stichtag an werden 28 Läufe der letzten acht Selektionsregatten gewertet. Um in die Bestenliste aufgenommen zu werden, muss man 75 %, das heisst 21 Läufe, bestritten haben. Also, auf in den Kampf! Die Schlacht beginnt Anfang April in Südfrankreich.

Name ist Schall und Rauch

Das mögen die sagen, die noch nie auf einem Fireball gesegelt sind. Würde das Sprichwort zutreffen, wäre es sicher eine Kaufhausjolle. Im Gegenteil, es muss heissen: Der Name hält, was er verspricht. Nur löst er seine Versprechungen nicht an Land ein – dort mag er wie eine Eierschachtel oder ein Bügelbrett aussehen –, er löst sie auf dem Wasser ein. Dort zeigt der Fireball, was in ihm steckt, dort erfüllt er alle Erwartungen an eine Hochleistungsjolle. Hic Rhodos, hic salta. Auf dem Wasser sollst du zeigen, was du kannst. [V]

Thomas Bossard

Kontaktadresse:
Swiss Fireball Association
Sekretariat: Fritz Widmer
Dorfstr. 9
8261 Hemishofen
Tel. 054 8 69 07

Fireball en concentré

Le championnat du monde Fireball aura lieu du 9 au 18 septembre à Estavayer-le-Lac. Une bonne raison de présenter rapidement cette série très disputée.

En fait, c'est à titre de riposte à de nombreuses railleries que John Milne a décidé d'appeler son dérivé à deux bouchains vifs: Fireball.

La simplicité de construction de ce bateau (il s'agit en vérité de l'assemblage de cinq éléments de surface développable pour les œuvres vives) et son absence d'étrave, lui enlevaient alors de sa crédibilité.

Milne a eu raison de persister: si grossier et sans classe qu'il parût, son bateau se comportait merveilleusement bien sur l'eau. Malgré ou grâce à sa forme – cela dépend de quel point de vue on se place – le Fireball devint très populaire et il existe aujourd'hui quelque 13 000 unités réparties dans 85 pays.

Une grande simplicité de fabrication – entre 200 et 300 heures pour un amateur – a principalement contribué à son succès. Le matériau de construction – le bois – a permis de rendre des bateaux très compétitifs durant de longues années.

Des coques en plastique ont également été produites, cependant elles n'ont pas vraiment surpassé les constructions classiques.

Le Fireball convient aussi bien aux gros temps qu'aux petits airs. Sa devise serait: laisser porter, ne pas trop serrer le vent! Une série qui convient aussi très bien aux gabarits différents – la force n'est pas vraiment indispensable – aussi, a-t-on vu déjà de nombreux équipages mixtes aux places d'honneur des plus grandes compétitions.

En Suisse, on compte une flotte active de 30 à 40 bateaux, à la tête desquels on peut dénombrer une quinzaine d'équipages constituant l'élite. Le Fireball est la série de dérivés la plus active dans notre pays!

Peut-être y a-t-il, parmi nos lecteurs, des gens qui seraient encore intéressés à venir défendre nos couleurs en septembre; pour le moment, 9 bateaux suisses seront présents, à Estavayer, pour disputer le prestigieux titre.

Si vous désirez d'autres renseignements au sujet de la série ou de la sélection, veuillez vous adresser à: Swiss Fireball Association, Fritz Widmer, Dorfstr. 9, 8261 Hemishofen, tél. 054 8 69 07.