

1 Z historie třídy Fireball

- Zkonstruován v roce 1962 v Anglii – designer Peter Milne, podle hesla „za málo peněz hodně muziky“. V konstrukci trupu byl kladen důraz na možnost amatérské stavby ve srovnatelné kvalitě s profesionální. Do tehdejšího Československa se plány dostaly v roce 1965 zásluhou pozdější Euro komodorky Lindy Preussové ze Švýcarska. Ta v později Fireballu v Československu poskytla velkou podporou zvláště v letech, kdy kontakt se světem nebyl tak jednoduchý jako dnes.
- 1976 – rok, kdy Fireball měl šanci být jednou z tříd na OH v Motrealu. V hlasování však prohrál s 470 a pro atmosféru v třídě byla tato prohra paradoxně vítězstvím. Mezinárodní exekutiva třídy se rozhodla již více nekandidovat na OH a raději udržet i na nejvyšší mezinárodní úrovni přátelskou a pohodovou atmosféru mezi závodníky. Skutkem je, že pohoda, ochota pomoci soupeři jak radou, tak technicky nebo půjčením vlastního materiálu v případech nouze, panující i při MS Fireball jsou věci, o kterých se může závodníkům olympijským tříd jen zdát.
- „Zakládající“ fireballisté – často dodnes činní v jachtařském dění – Zdeněk Vejšický, Jarda Konečný, Mirek Štekl, Petr Jareš, Franta Pasovský, Luboš Fiala – omlouvám se těm, na které jsem zapomněl. Aktivní stavitelé a konstruktéři v dobách, kdy nebylo možno koupit zcela běžná kování, kolikrát šokovali svými technickými řešeními zahraniční závodníky při pozdějších kontaktech.
- Vždycky jsme byli tak trochu kverulanti, protože tato třída neměla oporu v lido-demo zemích (s dočasnou výjimkou Maďarska a Jugoslávie) a snad i dnes je Česko (spolu se Slovinskem) nejvýchodnější evropskou výspou Fireballu. Kverulantsví a lifestyle zůstaly – když se závodí, tak naplno, když se žije – tak naplno.

To bylo tak obecně, teď jak šel čas ve výsledcích a akcích:

- 1978 – mistrovství Maďarska – vítězí Procházka-Struha
- 1981 – mistrovství Holandska – první Pelant-Spurný, třetí Krejčík-Fiala
- 1984 – mistrovství Holandska – první Mrzílek-Kořan, třetí Blatná-Blatný
- 1990 – mistrovství Belgie – první Verner-Tkadlec
- 1991 – první ME pořádané v Československu na Lipně. V barvách ČSFR zvítělila anglická posádka Pinnell-Crips, kteří měli problémy s kvalifikací ze své rodné Anglie – asi kuriozita.
Nativní Češi – Mrzílek-Kořan (Řáno) 9., Myslík-Myslík 15.
MS Angelholm SWE - Mrzílek-Kořan 29., Myslík-Myslík 30.
- 1992 – mistrovství Itálie – druží Verner-Tkadlec
- ME – Verner-Tkadlec 10., Kořan-Roček 19.
- 1993 – ME Nieuwpoort BEL – Kořan-Roček 23., Na Cadetech tam byl i Tomáš Musil (Muf) – o tom dále a podrobněji
- MS Nieuwpoort BEL – Kořan-Roček 26.
- 1994 – ME Piriac FRA – Myslík-Myslík 21.
- 1995 – nával nové krve – Křížek-Šváb – Ski Antibes 1., doma i venku začíná jezdit Tomáš Musil (Muf)-Roman Roček (Brok)
- 1996 – ME Kreuzlingen SUI - Křížek-Šváb 7., Mrzílek-Kořan 9.
- Kreyson a Muf jezdí naplno EuroCup
- 1997 – ME Weymouth GBR – Musil-Roček 17.
- MS Weymouth GBR – Musil-Roček 21., první česká posádka vyhrála rozjíždku na MS – Eva Skořepová – John Thorman (zdomácnělý NewZealander, který už umí i česky, ale teď zrovna je na druhý půlce)
- 1998 – druhé ME pořádané v Česku. Nezapomenutelná „beer race“, bombové výsledky – 1.Musil-Roček, 5.Kubový-Cikrt, 7.Skořepová-Thorman, další 3 posádky v Top 20. Mimichodem před 7 lety naturalizovaný Brit Ian Pinnell skončil 2.
- 1999 – ME, MS Brest FRA - Muf neobhájuje titul na ME – končí 8., ale na MS má „bramborovou“ s Pavlem Winklerem (Lahvanem). Svět začíná nervózně okusovat ráhna (Sydův citát).
- 2000 – MS THA – Musil-Winkler 18., ME – IRL – John-Brok 15.
- 2001 – ME Bracciano ITA – John Thorman-Brok 4., Muf-Milan koláček 8.
- MS Bracciano ITA - Muf-Milan koláček 3. !!! Je bomba číst na nástěnce výstřížky z Corriere De La Serra – „Cecci et Ingleterra Dominate Fireball Mondial“
- 2002 – asi Shetlandy – tady mám díru
- 2003 – ME Maggiore ITA – Muf-Honza Daněk 2., John-Brok 5., Hlaváček-Štantejda 6.
- 2004 – MS Adelaide AUS – Muf-Honza Daněk 2. !!! Neuspěšná kvalifikace 470 na OH do Atén nemůže rozhodit, natož nasrat.
- ME Izola SLO – Muf znovu mistrem Evropy – tentokrát s Honzou Daňkem. Další Kubas-Brok 5., Newman-Milda 10.
- 2005 – ME Teignmouth GBR – šokující počet lodí 118. Muf-Štantejda 3., Kubas-Brok 13., Hlaváček-Panáček 21., Řáno-Lahvan 29.

- MS Teignmouth GBR – šok pokračuje – 176 lodí. Muf-Štantejda 6., Kubas-Brok 15., Hlaváček-Panáček 61. s jednou neškrtanou rozjížděčkou – jinak okolo 20. , Řáno-Lahvan 33.
- 2006 – ME Perros Guirec FRA – Muf-Lahvan 2., Eva Skořepová-??? 15.
- 2007 – MS Silvaplanu SUI – Kubas-Brok vyhráli Pre-Worlds, na MS pak 9.
- 2008 – MS THA – Muf-Štantejda vyhráli Pre-Worlds, na MS pak 5.
 - ME Nieuwpoort BEL – Kubas-Milda Čáp 8., Skořepka-Lahvan 11., Řáno-Milhaus 14.
- 2009 – ME La Rochelle FRA – Kubas-Milda Čáp 2. !!!, Jarda Verner-Lahvan 5., Řáno-Milhaus 12.
 - MS La Rochelle FRA – Jarda Verner-Lahvan 16., Kubas-Milda Čáp 17.
- **Celebrity** ze světa (co já pamatuju – jinak asi byli i jiní – tímto se omlouvám):

Lawrie Smith (GBR) – mistr světa, pak 2. na OH na 470

Ian Pinnell (GBR) – x násobný mistr světa i Evropy, univerzální jachtař. Výrobce plachet Pinnell&Bax. Možná další dobrá duše českého Fireballu.

John Dransfield (AUS) – 3násobný mistr světa po sobě. Milovník becherovky. Ani to mu nestačilo ke kvalifikaci na OH do Barcelony na 470.

Andrew Davies (GBR) – Skvělý jezdec. Kosatník, skvělý taktik a obětavý trenér, který se nemalou měrou podílel na rozvoji českého Fireballu. Současný sekretář International Fireball.

Paul Withers (GBR) – Mistr světa 1984. Dlouhodobý sekretář třídy z období našeho „návratu“ po revoluci. Později rozhodčí a častý člen International Jury (pro nás vždy zdarma!!).

- **Celebrity** z domova (co já pamatuju – jinak asi byli i jiní – tímto se omlouvám):

Zdeněk Vejšický – stavitel lodí, první kontaktoval zahraniční závody (až z toho utekl – a zase se vrátil)

Všichni ti, co jsou jako „zakládající firebalisté“

Přemek Žáček, Libor Procházka – věční soupeři z let cca 1976 – 1978. Tehdy moje vzory.

Ivan Vrana – dlouholetý prezident třídy, vynikající diplomat, organizátor prvního ME 1991, mnohonásobný mistr republiky a vítěz Poháru z Vládou Myslíkem.

Vláda Myslík – nestor českého Fireballu. I po šedesátce nás stále pěkně honí. Mnohonásobný mistr republiky a vítěz Poháru.

Tonda Mrzílek – nejmladší „dospělý“ mistr republiky 1982, v dalších letech vynikající reprezentant. V současnosti vynikající trenér.

David Křížek (Kreyson) – posunul český Fireball v mezinárodním měřítku na novou úroveň. Navázal nové kontakty (Andrew Davies).

Tomáš Musil (Muf) – no comment – výsledky hovoří. Jasný důkaz naší pozice ve světě – trénoval Švýcary.

Martin Kubový – oklikou přes FD skončil na FB. Mnohonásobný mistr republiky a vítěz Poháru.

Roman Roček – notorický kosatník mnoha kormidelníků. Mnohonásobný mistr republiky a vítěz Poháru.

Určitě jsem na mnoho lidí zapomněl, zkuste je doplnit a v každém případě se těm zapomenutým omlouvám. Každý má svůj kousek, protože jak říká Wendy – jemon pomalu a po malejch kouskách se nasere opravdu velická hromada.

Tak to bylo k historii a teď něco opravdu užitečného ze současnosti.

2 Trim

2.1 Trupy

2.1.1 Materiály

V současnosti se setkáte s následujícími kategoriemi trupů:

- Amatérská stavba – zpravidla české lodě, dřevěné
- Dřevěný trup od profesionála – nejčastěji Winder Boats
- Kompozitní trup – spodek sendvič, paluba dřevo – Winder, Duvoisin
- Komplet sendvičový trup – Winder, Duvoisin

Krom toho u nás jsou ještě celolaminátové (nikoli sendvič) a několik amatérských kompozitních trupů (Libor Procházka – z kopyta Duvoisin).

To bylo z pohledu konstrukčního materiálu. Výhodou sendvičových lodí je vysoká trvanlivost kvality a tuhosti trupu při minimálních nárocích na údržbu. Dřevěné partie samozřejmě vyžadují větší péči a opatrnost v používání.

2.1.2 Tvar trupu

Dalším hlediskem je tvar trupu, zvláště jeho šířka vpředu.

Původní lodi jsou užší vpředu a širší v oblasti kokpitu. Taková je absolutní většina amatérsky stavěných lodí a profesionálně stavěných dřevěných lodí. Tento tvar však mají i starší kompozitové nebo sendvičové lodi (Duvoisin).

Novější lodě jsou vpředu širší a plošší („lopata“) a v oblasti kokpitu naopak užší. Tento tvar mají jak kompozitové tak sendvičové lodě.

Na našich plochých vodách a ve slabším větru není rozdíl mezi tvary trupu tak výrazný, starší lodě mohou být dokonce maličko rychlejší na boční a zadní kursy. Význam široké příde vzroste při silnějším větru a vlnách – zvláště na moři.

2.1.3 Uspořádání kokpitu

Ačkoli je kokpit současného Fireballu celkem unifikovaný, stojí za zmínku několik prvků, které je dobré vzít v potaz při eventuelní koupi lodi.

- Koše/tunel – jakkoli je tunel za spinakr spíše výjimkou, stále ještě takové lodě jsou. Tunel usnadňuje vytažení spinakru na ostré kursy, ale spinakr se ničí a ve vlnách loď nabírá vodu. Vytažení z koše je rychlejší, může ale dělat problémy při tahání z návětrí v silnějším větru.
- Kosatkové otěže – klemy mají umístěny vpředu na úrovni vantů nebo vzadu u lavičky. U lavičky se lépe ovládají od kormidelníka, ale kosatník to má „dál“ od hrazd při obratech. Tady záleží spíš na zvyku kosatníka.
- Otěže hlavní plachty – zadní/koza/jezdec. Jezdec je spíš vzácnost a nejčastěji se vozí zadní vedení. Z pohledu ovládání není velký rozdíl mezi kozou a zadním vedením. Za kozu se lze v nestandardních situacích chytit, ale taky si o ni natlouct

2.1.4 Ploutve, kormidla

Výrobci trupů zpravidla produkují i ploutve a listy kormidel. Tady není moc na čem šetřit, pokud chceme od lodi výkon. Tvar a povrchová úprava se docílit dá, ale ne tuhost v poměru ke hmotnosti. Stejně jako trupy se nejčastěji používají výrobky firem Winder a Duvoisin. Poměrně často se používá také britský specialista na ploutve obecně – Milanés Foils.

2.2 Kulatiny

2.2.1 Stěžeň

V současné době se v Evropě používají kulatiny prakticky pouze od dvou výrobců – Seldén (Proctor) a SuperSpar. Ve Francii můžete narazit i na Z-spar, ale spíš sporadicky.

SuperSpar nabízí už dlouhodobě pro Fireball dva profily:

- M2 – tuhý stěžeň pro ploché plachty s malým požadavkem na pre-bend, vhodný pro těžší posádky
- M7 – měkkší varianta pro hlubší plachty, dynamičtější stěžeň vhodný spíše pro lehčí posádky. Mezistupeň mezi tvrdým M2 a velmi oblíbeným měkkým M3. M3 se již nevyrábí, ale u nás se s ním můžete ještě setkat.

Seldén (pohltili Proctor Masts) produkuje v současnosti:

- Cummulus – velmi dynamický stěžeň (skoro „hadice“), se kterým se dá hodně pracovat
- Altus – tvrdší podoba Cummulu – novinka 2008.

Z bývalé široké produkce Proctoru se můžete setkat s následujícími modely:

- Stratus – vynikající dynamický stěžeň, předchůdce Cummulu. Skoro si myslím, že Altus je návrat ke Stratusu.
- D – měkký stěžeň pro lehké posádky, obdoba M3 od SuperSparu
- Epsilon – tvrdý stěžeň pro těžší posádky

2.2.2 Ráhno

Co se týká ráhen, není výrobce tak důležitý. Důležitá je tuhost ráhna, kterou ale nejčastěji používané zadní vedení hlavní otěže už z principu zvětšuje. Při zadním vedení je vhodné mít otěž vtaženou dovnitř do ráhna – ulehčí to život při obrazech a halzách.

2.2.3 Spinakrový peň

Tady se opět používají peň jenom několika málo výrobců – Seldén (Proctor), SuperSpar, Z-spar. Všechny tyto modely se vyrábějí stažené ke koncům kvůli tuhosti. Právě tuhost peň je opět zcela zásadní vlastnost. Z tohoto pohledu vychází nejlépe Z-spar. Ať je ale výrobce jakýkoli, neobejdete se zpravidla bez dodatečné kevlarové „bandáže“, právě kvůli zvýšení tuhosti. Novinkou roku 2009 jsou peň z kevlarové trubky (nezužované) od Seldénu, které mají stejnou tuhost jako kombinace dural/kevlar, ale vycházejí lehčí.

2.3 Plachty

2.3.1 Materiály

V současné době se používají na hlavní plachty dva druhy materiálu – klasický dacron (většinou BainBridge) anebo Mylar (různé úrovně výztuh, protkání, gramáže a barvy). Na kosatky se vzhledem k větší únavě materiálu Mylar nepoužívá a spinakry používají tytéž materiály jako ostatní lodní třídy (HST46,....).

2.3.2 Výrobci

V mezinárodním měřítku je na Fireballu běžná praxe, že na regatě typu ME, MS je od každé firmy někdo, kdo je schopen vám poradit s trimem vašich plachet. Při výběru plachet je skoro jedno, kterého výrobce z těch renomovaných si vyberete, pokud správně zkombinujete plachty a stěžeň. K nejpoužívanějším výrobcům (vesměs britským) patří:

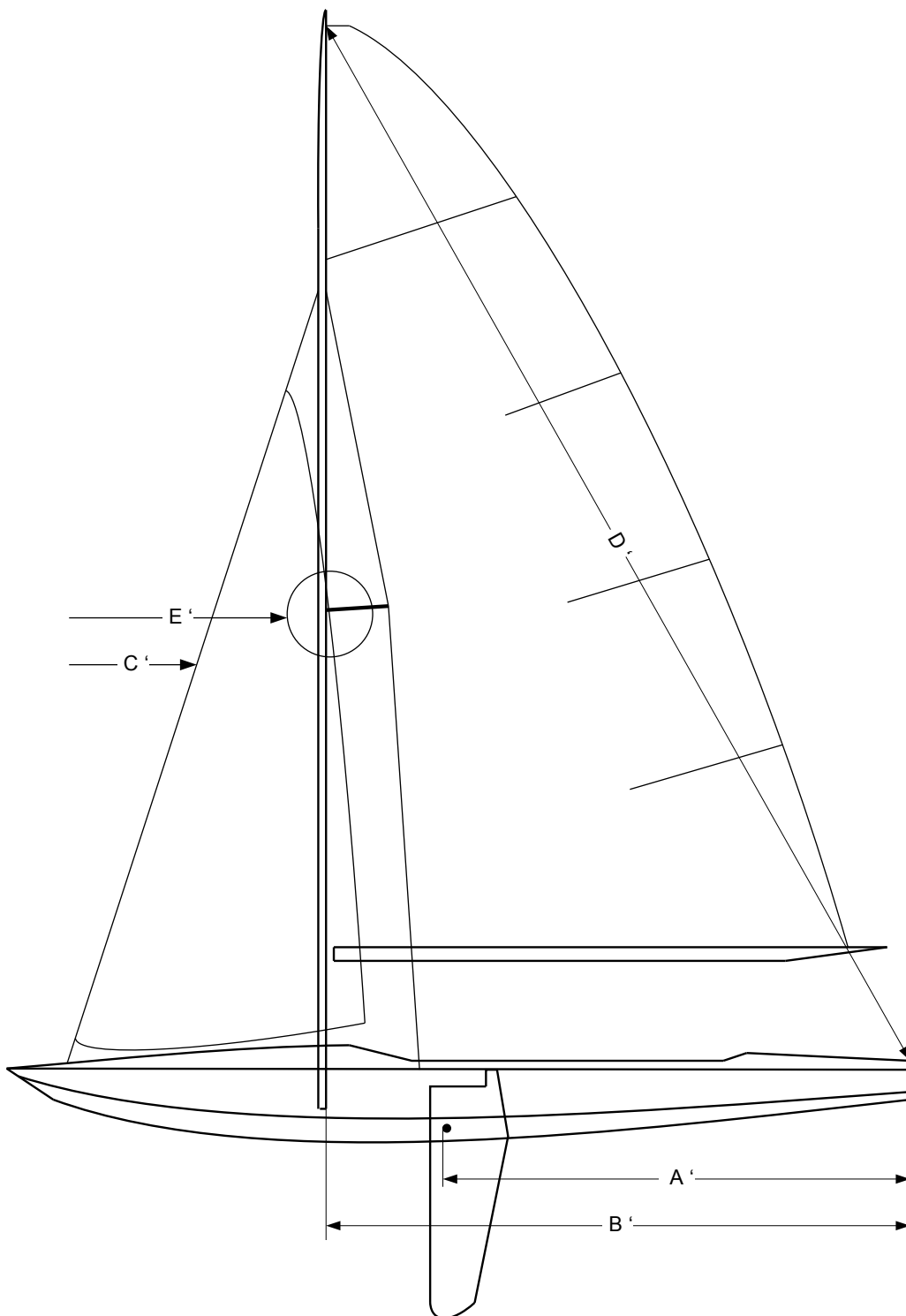
- P&B (Pinnell&Bax) – široce používané a úspěšné v celé Evropě ve všech zemích, podpora přímo od závodníků během závodu (Pinnell, Wade, Howarth, ...)
- Speed Sails – totéž jako P&B, stejná kvalita, stejné úspěchy, stejná podpora (Edwards, Jeffcoate, ...)
- North Sails – v posledním roce 2009 velký nárůst, radiální stříh, koupili Rush Sails – podpora Tim Rush
- Number One – kdysi velmi oblíbené, teď trochu ústup
- Hyde – jako No.1 – výrobce vyklidil pole Fireballu

Samozřejmě, že lze potkat i jiné výrobce. Francouzi tradičně kopírují pod vlastními názvy úspěšné britské stříhy, sloviské Victory Sails šijí slušné radiální plachty. Svého času byly vynikající švýcarské Vogel&Meyer. Zvolíte-li však některé z častěji používaných plachet máte výrazně větší šanci na odbornou podporu při trimování.

2.4 Nastavení

2.4.1 Výchozí nástřel

Ať už budete mít z výše uvedeného materiálu cokoli, základní nastavení se výrazně neliší. Samozřejmě, že optimální nastavení bude ovlivněno vaší vahou, detailním tvarem plachet apod., ale pokud začínáte a nemáte se od čeho odpíchnout, použijte tohle. U starších amatérsky stavěných lodí (a hlavně starých stěžňů z domácí produkce) můžete někde narazit na problém, že se vám nepodaří uvedené míry dosáhnout. Neděste se, je to jen výchozí nastavení, nemusí platit úplně do detailu.



Základní parametry, které je třeba zkontrolovat a nastvit, abyste se dostali na stejnou „platformu“ s ostatními jsou následující:

- A – poloha čepu ploutve
- B – poloha patky stěžně
- C – napětí takeláže
- D – záklon stěžně (rake)
- E – průhyb stěžně (prebend)

Ted' detailněji k jednotlivým mírám:

Poloha čepu ploutve

Ta je dána předpisy třídy a je 2698 +/- 26 mm, měřeno po povrchu dna. Nové lodě mají zpravidla použitou toleranci směrem dozadu, u některých amatérsky stavěných lodí od zkušených stavitelů se můžete setkat s možností volby z několika poloh čepu. V takovém případě zvolte tu nejvíce vzadu. Nemáte-li možnost polohu ovlivnit, máte o starost méně, ale buďte si toho vědomi, zvláště pokud by čep byl spíše v předním intervalu tolerance.

Poloha patky stěžně

Neměří se přímo patka, ale zadní stěna stěžně přibližně ve výšce ploutvové skříně. Netrapte se tím, že to pásmo nenatáhnete rovně – ten vliv je minimální. Vzdálenost by měla být cca 3130 mm, v praxi to znamená, že nacpete patku maximálně dopředu. Mezi stěžněm a přední přepážkou byste dole u patky neměli prostrčit prst. Problém může nastat u starších lodí, které s takovým nastavením nepočítaly a nemají průchod stěžně palubou otevřený dostatečně dopředu k přepážce. Taková věc musí pryč, protože potom při dotažení napětí takeláže se stěžně opře v palubě, která působí jako vzpěra a prohýbá stěžně obráceně.

Napětí takeláže

Měří se pomocí speciálního měřáku a jako výchozí hodnotu lze použít 400 liber, tedy cca 182 kg. Tento údaj by vám měl sdělit výrobce plachet. Pokud ne, je tato hodnota nejčastěji používanou.

Záklon stěžně (rake)

Měří se pomocí pásma upevněného na hlavní spoušť a vytaženého tak, jako byste vytáhli plachtu na značku. Z této pozice se měří vzdálenost k zadní hraně paluby. Tato míra je ovlivněna silou, jakou taháte za pásmo (ohýbáte stěžně) a výškou vašeho zadního zrcadla. Uvažuje se zrcadlo jako u Winder Boats (cca 265mm). Pokud je vaše zrcadlo nižší, je vhodné to korigovat (já měl na jedné lodi 15mm). Měření je rovněž výrazně ovlivněno silou větru, ve kterém ho provádíte (prohýbá pásmo, vy táhnete větší silou a ohýbáte stěžně).

V následující tabulce jsou uvedeny hodnoty záklonu a napětí pro různé podmínky:

Větr [m/s]	Záklon [mm]	Napětí [lbs / kg]
-> 5	6910	400 / 182
6 - 9	6860	400 / 182
10 - 15	6810	400 / 182
15 ->	6790	350 / 160

Ty hodnoty neberte jako směrodatné, +/- jeden centimetr na záklonu nic neznamena. Ani sílu větru nelze brát dogmaticky, protože lehké posádky zaklánějí dřív. Také pokud je rozvládná hladina, je lepší zaklánět už při slabším větru.

Průhyb stěžně (prebend)

Měří se jako vzdálenost hlavní spouště natažené od vrcholku stěžně ke kování ráhna od drážkyv místě kování salingů. Velikost prebendu opět udává výrobce plachet, neboť předehtutím se stěžně přizpůsobuje stříhu plachty. Velký prebend (4 – 5cm) je třeba pro hluboké plachty, pro ploché se používá prebend menší (2,5 – 3cm). Důležité je, aby se předehtutí dosáhlo skutečně jen tahem vantů a nastavením salingů bez jakéhokoli použití vzpěry, klínů apod. Tato poloha se nazývá „neutrál“.

Někdy se můžete setkat i s jiným systémem měření nastavení salingů, ale vždy jde jen o dvě věci – předožadní průhyb a boční tuhost stěžně. Prebend se zvětší záklonem a zmenší rozevřením salingů, boční tuhost potom jejich délkou. Čím delší, tím tužší.

2.4.2 Technické vybavení

Aby se mohly sebelepší znalosti o nastavení použít, je třeba mít odpovídající technické „zázemi“ v podobě dostatečných a funkčních převodů.

Na tažení kosatky se zpravidla používá převod 1:24 – 1:32, na kiking 1:32 – 1:48, na vzpěru stěžně dopředu 1:16 a dozadu 1:32.

3 Technika jízdy

Fireball je na trochu specifický svým trupem. Na rozdíl od většiny ostatních lodí podobné koncepce (dvouposádková s jednou hrazdou) má šarpiový tvar, navíc s plochým středním dnem, takže „čvachtá“. To je třeba mít na zřeteli hlavně při jízdě ve vlnách, protože to, co vám jola odpustí, fireball nikoli.

3.1 Stoupačka

3.1.1 Slabý vítr

Vzhledem k tomu, že hranatý trup jen velmi zvolna akceleruje, je hlavní neztratit rychlost a to hlavně za slabého větru. Obraty dělat co nejplynuleji a velmi pomalu. Fireball je trochu jako carvingová lyže – neztratíte tolik, když ji udržíte na hraně – míněno plynulým obloukem.

Ploutev ve slabém větru mírně předkloněna, posádka maximálně vpředu (pomocí teleskopické píny se kormidelník dostane až k vantu). Kosatník maximálně schován v závětrí v kokpitu, aby nerušil obtékání kosatky.

Cunningham zcela povolen stejně jako kiking, stěžeň předechnut dopředu, outhaul mírně utáhnout kvůli vypoštění plachty. Kosatka mírně povolena v otěži, aby se nazavřela tryska. Hlavní plachta mírně povolena, je třeba jet hlavně „na rychlost“ – ne stoupat. Při extrémně slabém větru je nutný mírný náklon, aby se udržel tvar plachty.

3.1.2 Střední vítr

Ploutev kolmo dolů, posádka sedí těsně za sebou – kosatník u předního vantu. Cunningham stále povolen, stěžeň srovnat do „neutrálu“ a pak kikingem zavřít zadní lem. Outhaul nastavit na optimální profil plachty. Kosatkové otěže utaženy na značky, hlavní otěže do osy lodi. Loď vedeme maximálně kolmo k hladině, můžeme si dovolit ostře stoupat. I když kosatník už leze na hrazdu, ale pořád nejsou vlny – stále zůstat vepředu (zvláště ty široké lodě to snesou). Cunningham hlavní plachty stále povolen – mírné vrásky vůbec nevdají. Cunningham kosatky již mírně přitáhnout – aby se lem „vyžehnil“.

3.1.3 Silný vítr

Se silícím větrem postupně zakláníme ploutev a i posádka se stěhuje dozadu. Loď tak jede lépe do vln. Dokud loď uvážíme, nestoupeme tolik a snažíme se jet maximálně na rychlost. Kosatkové kladky více vypuštěny do stran, v extrémně silném větru i nahoru. Jakmile již loď neuvážíme, pomůžeme si cunninghamem – stáhne profil plachty dopředu a otevře zadní lem. Kiking mírně povolit, pokud na to už opravdu nemáme, jinak utažen. Outhaul maximálně dotažen stejně jako cunningham kosatky.

Za silného větru nemá cenu přestoupávat, loď na mírně horším kursu je výrazně rychlejší a celkově tak získává. Trup fireballu je relativně plochý, takže kosatník je velmi nízko nad vodou. Musí si tedy dávat pozor na vlny a včas se vytažovat na hrazdě.

3.2 Raum

3.2.1 Slabý vítr

V extrémně slabém větru (okolo 1 m/s) se nevyplatí tahat spinakr, protože splasklý zruší jakékoli obtékání. Na druhou stranu by se v tom nemělo jezdit vůbec ;o))))).

Pokud tam už spinakr máme, udržet loď v klidu, abychom ho nerozhodili. Ploutev povytažená úměrně kursu. Mírný náklon a zanoření hrany boku může pomoci dostat k bojce na ostrý kurs. Posádka maximálně vpředu, kormidelník ze závětrí ovládá hlavní i kosatku, odlehčuje závětrnou otěž spinakru, aby se netáhla vodou. Kosatník by měl říkat o nastavení hlavní plachty protože tu kormidelník nevidí.

3.2.2 Střední vítr

Tady žádná specifika. Loď vedeme rovně. Záleží na souhře posádky, kdy kormidelník přelézá ze závětrí do návětrí a zpět. Důležité je udržet loď v klidu a zajistit kosatníkovi maximální podmínky pro vedení spinakru. Jsou-li již vlny, dá se jich využít ke sjíždění, pokud máme dostatečnou rychlost.

3.2.3 Silný vítr

Raum v silném větru na fireballu je snad to nejlepší svezení, ale má to i svá úskalí. Hranatý trup s bočními deflektory a dnovými lištami se „zařízne“ do vody a jede jako vagon po kolejích. Pokud neodpadáte dostatečně včas, pak už to nemusíte stihnout. Ráhno je navíc relativně dlouhé vůči úzkému trupu a při náklonu brzo bere o vodu a nelze tedy víc povolit! Tedy – v poryvech včas odpadat!

V silném větru je třeba utáhnout cunningham a povolit kiking – tím získáme twist na hlavní plachtě, zbavíme se přebytečného výkonu a polovyvlátou plachtu (hlavní pohon je stejně spinakr) lze přitáhnout a nebere tak o vodu. Dokud loď uvážíme, kosatka je povolena podle špionů, pokud už nezvládáme, je dobré kosatku maličko víc povolit. Zmenšení výkonu na plachtách není nijak markantní, ale loď s povolenou hlavní plachtou přestane být tak závětrná a můžeme lépe dostoupat případný ostrý kurs k bojce.

Pokud máme problém se v silném větru k bojce se spinakrem vůbec dostat, lze ho s přitaženými otěžemi vyseknout z výtahu a nechat volně vyvlát. Pak máme možnost si nastoupat a ještě před halzou je nutno spinakr znovu vytáhnout a nafouknout, abychom se v něm nezamotali. Tomu výrazně pomáhá „pumpa“ na spinakrové spoušti.

V silném větru je nezbytně nutné, aby se peň nedotýkal předního vant. Pokud tomu tak je, spinakr netáhne dopředu, ale spíš do boku a má snahu více převracet. Proto na ostrý raum předešlybáme stěžně dopředu, aby extrémní tlak pně nezpůsobil narovnění stěžně a prohloubení plachty. Narovnaný stěžně navíc jakoby „uhne“ pni a ten se snáz dostane až na přední vant. Pokud se nám přes všechnu snahu nepodaří udržet peň od vant, poslední možností je zvednutí kikingu pně, což peň opět oddálí od vant.

Kosatník musí pečlivě pracovat na hrazdě, protože loď je méně stabilní než na stoupačku, jsou už větší vlny a každé protažení vlnou je brzda a posádku rozhází.

3.3 Zadák

3.3.1 Slabý vítr

Na zadák platí dvojnásob udržet loď v klidu, aby kosatníkovi nesplaskl pracně nafouknutý spinakr, který se nafukuje ještě hůř než na raum. Pomůže sputit peň dolů a v extrémně slabém větru vzít si závětrnou spinakrovou otěž přímo a ne přes zadní kladky.

Hlavní plachtu maximálně vypoštít, bez kikingu, plutev zcela vyndat (tak, abychom nesplouvali). Pomocí vzpěry narovnat stěžně a zvětšit tak plochu plachty.

3.3.2 Střední vítr

Spinakr se vede již lépe a je stabilnější, peň zvednout tak, aby byly oba rohy stejně vysoko. Spinakr maximálně do návětrí – častou chybou je „schovaný“ spinakr za hlavní plachtou (projevuje se ubíhající vlnou od poloviny do závětrí). Loď vyvážená klidně i do návětrí, aby byl nulový tah na kormidle – jako jednoposádkové. Spinakr v návětrí pomůže eliminovat tah na kormidle.

Dokud se loď „neplaší“ plutev maximálně vytažená. Pozor na vlny – zvlášť při stahování a halzách, kdy musí kosatník ke stěžni.

Z plachty udělat co největší plochu, oproti slabému větru mírně přidat na kikingu.

Klidně nechat jet čistý zadák, bez vln není loď na zadobok o tolik rychlejší, než o kolik víc toho najede.

3.3.3 Silný vítr

Spinakr v silném větru je třeba vést „nakrátko“, aby nerozhoupal loď. Peň zvednout o trochu výš, aby pomáhal lodi z vody. Spinakr maximálně do návětrí – pozor ale na převážení do návětrí.

Plutev více zasunutá, dokud se loď nezklidní. Pozor na vlny ještě víc – zvlášť při stahování a halzách, kdy musí kosatník ke stěžni.

Z plachty udělat co největší plochu, oproti slabému větru mírně přidat na kikingu.

Nejezdit úplně čistý zadák – nebezpečí samovolné halzy. Při větších vlnách může už loď na zadobok být tak rychlá, že se vyplatí kličkovat (pokud není vítr tak silný, že halza je již riskantní manévr).

4 Pravidla třídy

Třídová pravidla jsou celkem jednoznačná a jasně strukturovaná. Vnitřní uspořádání lodí a principy různých ovládání jsou velmi volné, takže si můžete dost věcí uspořádat podle sebe. Navzdory tomu se v posledních letech ustavil celkem unifikovaný model uspořádání kokpitu – nejspíš proto, že to tak funguje.

Důležité ovládací prvky:

- Twinning lines – výrazně usnadní manévry se spinakrem a dělbu úkolů mezi posádkou
- Kiking – to, že ovládání kikingu „jde za vámi“ s hlavní otěží je už skoro nezbytnost
- Výtah spinakru – od rychlovýtahu (převod 4:1) se upustilo, zvláště ve vlnách, kdy je spinakr mokrý je ten převod příliš těžký. Nejčastější je „pumpa“ s převodem 2:1 a odebíráním
- Peň – nejčastěji oboustranný, někdo používá i vystřelovací
- Vzpěra stěžně – měla by umožňovat stěžň jak srovnat, tak předechnout
- Kosatkové jezdcy – nejčastěji se používá kombinace jezdec/tykadlo. Nastavení je přesné a lehce opakovatelné

Třídová pravidla mají přece jen jisté omezující články a to zvláště v oblasti materiálů. Zcela je zakázáno použití karbonu jako konstrukčního materiálu s výjimkou použití jako drceného plniva v plastech kování. Nezaměňujte kevlar a karbon – kevlar je legální. Pokud byste se přece jen pouštěli do výroby ploutve či listu, jsou v pravidlech definovány povolené materiály. PU pěna (Airex ap.) je v tomto případě považována za „zpracované dřevo“ a je tedy povolena.

5 Organizace třídy

Jednotlivé národní asociace (NCA) jsou sdruženy ve Fireball International. Tato organizace zastřešuje veškeré dění ve třídě po celém světě a spolupořádá MS a ME. MS se koná každoročně – zpravidla střídavě v Evropě a mimo ni. ME se koná pravidelně, pokud je MS mimo Evropu. Je-li v Evropě, tvoří ME a MS zpravidla dvojblok. Tento model možná bude opuštěn.

Jednotlivé NCA pořádají svá národní mistrovství, která jsou otevřená i pro účastníky z jiných zemí. Podobně jako u nás i v ostatních zemích se jezdí obdoba pohárových soutěží. Pro CZE je asi nejzajímavější Švýcarsko, protože je to blízko.

Země v Evropě, kde se Fireball pravidelně jezdí (asi tu nebude všechno):

- GBR
- IRL
- FRA
- BEL/NED – spíš dohromady
- SUI/GER – spíš dohromady
- ITA
- SLO
- CZE

Ve světě:

- AUS
- NZL
- THA
- JPN
- RSA
- KEN
- USA
- CAN

Kontakt www.yachting.cz/fireball vám poví více.