

1. Z histórie triedy Fireball

- Skonstruovaný v roku 1962 v Anglicku – designer Peter Milne, podľa hesla „za málo peňazí veľa muziky“.

V konštrukcii trupu bol kladený dôraz na možnosť amatérskej stavby v porovnateľnej kvalite s profesionálnou.

Do vtedajšieho Československa sa plány dostali v roku 1965 zásluhou neskoršej Euro komodorky Lindy Preussovej zo Švajčiarska. Tá v neskôr Fireballu v Československu poskytla veľkú podporu zvlášť v rokoch, keď kontakt so svetom nebol taký jednoduchý ako dnes.

- 1976 – rok, kedy Fireball mal šancu byť jednou z tried na OH v Motreale. V hlasovaní však prehral s 470 a pre atmosféru v triede bola táto prehra paradoxne víťazstvom. Medzinárodná exekutíva triedy sa rozhodla už viac nekandidovať na OH a radšej udržať aj na najvyššej medzinárodnej úrovni priateľskú a pohodovú atmosféru medzi pretekármi. Skutkom je, že pohoda, ochota pomôcť súperovi ako radou, tak technicky alebo požičaním vlastného materiálu v prípade núdze, panujúcej aj pri MS Fireball sú veci, o ktorých sa môže pretekárom olympijským tried len zdať.

- „Zakladajúci“ fireballisti – často dodnes činní v jachtárskom dianí – Zdeněk Vejšický, Jarda Konečný, Mirek Štekl, Peter Jareš, Franta Pasovský, Luboš Fiala – ospravedlňujem sa tým, na ktoré som zabudol. Aktívni stavitelia a konštruktéri v dobách, kedy nebolo možné kúpiť úplne bežné kovania, koľkokrát šokovali svojimi technickými riešeniami zahraničných pretekárov pri neskorších kontaktoch.

- Vždy sme boli tak trochu kverulanti, pretože táto trieda nemala oporu v ľudovo demokratických krajinách (s dočasnou výnimkou Maďarska a Juhoslávie) a snáď aj dnes je Česko (spolu so Slovinskom) s najvýchodnejším európskym výskytom Fireballu. Kverulantstvo a lifestyle zostali – keď sa pretekajú, tak naplno, keď sa žije – tak naplno.

To bolo tak všeobecne, teraz ako šiel čas vo výsledkoch a akciách:

- 1978 – majstrovstvá Maďarska - víťazí Procházka-Struha
- 1981 – majstrovstvá Holandska - prvý Pelant-Spurný, tretí Krejčík-Fiala
- 1984 – majstrovstvá Holandska – prvý Mrzílek-Kořan, tretí Blatná-Blatný
- 1990 – majstrovstvá Belgicka - prvý Verner-Tkadlec
- 1991 – prvé ME organizované v Československu na Lipne. Vo farbách ČSFR zvíťazila anglická posádka Pinnell-Crips, ktorí mali problémy s kvalifikáciou zo svojho rodného Anglicka - asi kuriozita. Natívni Česi – Mrzílek-Kořan (Ráno) 9., Myslík-Myslík 15.
- MS Angelholm SWE – Mrzílek-Kořan 29., Myslík-Myslík 30.
- 1992 – majstrovstvá Talianska – druhý Verner-Tkadlec – ME – Verner-Tkadlec 10., Kořan-Roček 19.
- 1993 – ME Nieuwpoort BEL – Kořan-Roček 23., Na Cadetoch tam bol aj Tomáš Musil (Muf) – o tom ďalej a podrobnejšie MS Nieuwpoort BEL - Kořan-Roček 26.
- 1994 – ME Piriac FRA – Myslík-Myslík 21.

- 1995 – nával novej krvi – Křížek-Šváb – Ski Antibes 1., doma aj vonku začína jazdiť Tomáš Musil (Muf) Roman Roček (Brok)
- 1996 – ME Kreuzlingen SUI – Křížek-Šváb 7., Mrzílek-Kořan 9. Kreyson a Muf jazdia naplno EuroCup
- 1997 – ME Weymouth GBR – Musil-Roček 17.
- – MS Weymouth GBR - Musil-Roček 21., prvá česká posádka vyhrala rozjazdu
- na MS - Eva Skořepová - John Thorman (zdomácnený NewZealander, ktorý už vie aj po česky, ale teraz práve je na druhej polovici)
- 1998 – druhé ME organizované v Česku. Nezabudnuteľná „beer race“, bombové výsledky – 1.Musil-Roček, 5.Kubový-Cikrt, 7.Skořepová-Thorman, ďalšie 3 posádky v Top 20. Mimichodom pred 7 rokmi naturalizovaný Brit Ian Pinnell skončil 2.
- 1999 – ME, MS Brest FRA – Muf neobhaja titul na ME – končí 8., ale na MS má „zemiakovú“ s Pavlom Winklerom (Flahvanom). Svet začína nervózne ohrýzať rahná (Sydov citát).
- 2000 – MS THA – Musil-Winkler 18., ME – IRL – John-Brok 15.
- 2001 – ME Bracciano ITA - John Thorman-Brok 4., Muf-Milan koláčik 8. – MS Bracciano ITA - Muf-Milan koláčik 3. !!! Je bomba čítať na nástenke výstrižky z Corriere De La Serra – „Cecci et Ingleterra Dominate Fireball Mondial“
- 2002 – asi Shetlandy – tu mám diery
- 2003 – ME Maggiore ITA - Muf-Honza Daněk 2., John-Brok 5., Hlaváčik-Štantejda 6.
- 2004 – MS Adelaide AUS - Muf-Honza Daněk 2. !!! Neúspešná kvalifikácia 470 na OH do Atén nemôže rozhodiť, nieto našťvať. – ME Izola SLO – Muf znova majstrom Európy – tentoraz s Honzom Daňkom. Ďalší Kubas-Brok 5., Newman-Milda 10.
- 2005 – ME Teignmouth GBR – šokujúci počet lodí 118. Muf-Štantejda 3., Kubas-Brok 13., HlaváčikPanáček 21., Ráno-Flaščan 29. – MS Teignmouth GBR - šok pokračuje - 176 lodí. Muf-Štantejda 6., Kubas- Brok 15., HlaváčikPanáček 61. s jednou neškrtanou rozjazdou – inak okolo 20. , Ráno-Flaščan 33.
- 2006 – ME Perros Guirec FRA - Muf-Lahvan 2., Eva Skořepová-??? 15.
- 2007 - MS Silvaplana SUI - Kubas-Brok vyhrali Pre-Worlds, na MS potom 9.
- 2008 – MS THA – Muf-Štantejda vyhrali Pre-Worlds, na MS potom 5. – ME Nieuwpoort BEL – Kubas-Milda Bocian 8., Škrupina-Lahvan 11., Ráno-Milhaus 14.
- 2009 – ME La Rochelle FRA - Kubas-Milda Bocian 2. !!!, Jarda Verner-Lahvan 5., Ráno-Milhaus 12. - MS La Rochelle FRA - Jarda Verner-Lahvan 16., Kubas-Milda Bocian 17.

Celebrity zo sveta (čo ja pamätám – inak asi boli aj iní – týmto sa ospravedlňujem):

Lawrie Smith (GBR) – majster sveta, potom 2. na OH na 470

Ian Pinnell (GBR) – x násobný majster sveta i Európy, univerzálny jachtár. Výrobca plachiet Pinnell&Bax. Možno ďalšia dobrá duša českého Fireballu.

John Dransfield (AUS) – 3-násobný majster sveta po sebe. Milovník becherovky. Ani to mu nestačilo na kvalifikáciu na OH do Barcelony na 470.

Andrew Davies (GBR) – Skvelý jazdec. Kosatník, skvelý taktik a obetavý tréner, ktorý sa nemalou mierou podieľal na rozvoji českého Fireballu. Súčasný sekretár International Fireball.

Paul Withers (GBR) – Majster sveta 1984. Dlhodobý sekretár triedy z obdobia nášho „návratu“ po revolúcii. Neskôr rozhodca a častý člen International Jury (pre nás vždy zadarmo!!).

Celebrity z domova (čo ja pamätám – inak asi boli aj iní – týmto sa ospravedlňujem):

Zdeněk Vejšický - stavitel' lodí, prvý kontaktoval zahraničné závody (až z toho utiekol - a zase sa vrátil)

Všetci tí, čo sú ako „zakladajúci firebalisti“

Přemek Žáček, Libor Procházka - veční súper z rokov cca 1976 - 1978. Vtedy moje vzory.

Ivan Vrána – dlhoročný prezident triedy, vynikajúci diplomat, organizátor prvého ME 1991, mnohonásobný majster republiky a víťaz Pohára z Vlád'ou Myslíkom.

Vlád'a Myslík - nestor českého Fireballu. Aj po šesťdesiatke nás stále pekne naháňa. Mnohonásobný majster republiky a víťaz Pohára.

Tonda Mrzílek – najmladší „dospelý“ majster republiky 1982, v ďalších rokoch vynikajúci reprezentant. V súčasnosti vynikajúci tréner.

David Křížek (Kreyson) - posunul český Fireball v medzinárodnom meradle na novú úroveň. Nadviazal nové kontakty (Andrew Davies).

Tomáš Musil (Muf) - no comment - výsledky hovoria. Jasný dôkaz našej pozície vo svete - trénoval Švajčiarov.

Martin Kubový - okľukou cez FD skončil na FB. Mnohonásobný majster republiky a víťaz Pohára.

Roman Roček - notorický kosatník mnohých kormidelníkov. Mnohonásobný majster republiky a víťaz Pohára.

Určite som na mnoho ľudí zabudol, skúste ich doplniť av každom prípade sa tým zabudnutým ospravedlňujem. Každý má svoj kúsok, pretože ako hovorí Wendy – jenom pomaly a po malých kúskoch sa nazbiera naozaj veľká hromada.

Tak to bolo k histórii a teraz niečo naozaj užitočné zo súčasnosti.

2. Trim

2.1. Trupy

2.1.1 Materiály

V súčasnosti sa stretnete s nasledujúcimi kategóriami trupov:

- Amatérska stavba – spravidla české lode, drevené
- Drevený trup od profesionála – najčastejšie Winder Boats
- Kompozitný trup – spodok sendvič, paluba drevo – Winder, Duvoisin
- Komplet sendvičový trup – Winder, Duvoisin

Okrem toho u nás sú ešte celolaminátové (nie sendvič) a niekoľko amatérskych kompozitných trupov (Libor Procházka – z kopyta Duvoisin).

To bolo z pohľadu konštrukčného materiálu. Výhodou sendvičových lodí je vysoká trvanlivosť kvality a tuhosti trupu pri minimálnych nárokoch na údržbu. Drevené partie samozrejme vyžadujú väčšiu starostlivosť a opatrnosť v používaní.

2.1.2 Tvar trupu

Ďalším hľadiskom je tvar trupu, zvlášť jeho šírka vpredu.

Pôvodné lode sú užšie vpredu a širšie v oblasti kokpitu. Taká je absolútna väčšina amatérsky stavaných lodí a profesionálne stavaných drevených lodí. Tento tvar však majú aj staršie kompozitové alebo sendvičové lode (Duvoisin).

Novšie lode sú vpredu širšie a plochejšie („lopata“) a v oblasti kokpitu naopak užšie. Tento tvar majú ako kompozitové tak aj sendvičové lode.

Na našich plochých vodách a v slabšom vetre nie je rozdiel medzi tvarmi trupu taký výrazný, staršie lode môžu byť dokonca maličko rýchlejšie na bočné a zadné kurzy. Význam širokej provy vzrastie pri silnejšom vetre a vlnách – zvlášť na mori.

2.1.3 Usporiadanie kokpitu

Hoci je kokpit súčasného Fireballu celkom unifikovaný, stojí za zmienku niekoľko prvkov, ktoré je dobré vziať do úvahy pri eventuálnej kúpe lode.

- Koše/tunel – akokoľvek je tunel za spinaker skôr výnimkou, stále ešte také lode sú. Tunel uľahčuje vytiahnutie spinakru na ostré kurzy, ale spinaker sa ničí a vo vlnách loď naberá vodu. Vytiahnutie z koša je rýchlejšie, môže ale robiť problémy pri ťahaní z návetria v silnejšom vetre.
- Kosatkové oŕaže – klemy majú umiestnené vpredu na úrovni vantov alebo vzadu pri lavičke. Pri lavičke sa lepšie ovládajú od kormidelníka, ale kosatník to má „ďalej“ od hrádz pri obratoch. Tu záleží skôr na zvyku kosatníka.
- Oŕaže hlavnej plachty – zadná/koza/jazdec. Jazdec je skôr vzácnosť a najčastejšie sa vozí zadné vedenie. Z pohľadu ovládania nie je veľký rozdiel medzi kozou a zadným vedením. Za kozu sa dá v neštandardných situáciách chytiť, ale tiež si o ňu natĺcť.

2.1.4 Plutvy, kormidlá

Výrobcovia trupov spravidla produkujú aj plutvy a listy kormidiel. Tu nie je veľmi na čom šetriť, ak chceme od lode výkon. Tvar a povrchová úprava sa docieľiť dá, ale nie tuhosť v pomere k hmotnosti. Rovnako ako trupy sa najčastejšie používajú výrobky firiem Winder a Duvoisin. Pomerne často sa používa aj britský špecialista na plutvy všeobecne – Milanese Foils.

2.2. Guľatiny

2.2.1 Sťazeň

V súčasnej dobe sa v Európe používajú guľatiny prakticky iba od dvoch výrobcov – Seldén (Proctor) a SuperSpar. Vo Francúzsku môžete naraziť aj na Z-spar, ale skôr sporadicky.

SuperSpar ponúka už dlhodobo pre Fireball dva profily:

- M2 – tuhý sťazeň pre ploché plachty s malou požiadavkou na pre-bend, vhodný pre ťažšie posádky
- M7 – mäkkší variant pre hlbšie plachty, dynamickejší sťazeň vhodný skôr pre ľahšie posádky.

Medzistupeň medzi tvrdým M2 a veľmi obľúbeným mäkkým M3. M3 sa už nevyrába, ale u nás sa s ním môžete ešte stretnúť.

Seldén (pohltili Proctor Masts) produkuje v súčasnosti:

- Cummulus – veľmi dynamický sťazeň (skoro „hadica“), s ktorým sa dá veľa pracovať
- Altus – tvrdšia podoba Cummulu – novinka 2008.

Z bývalej širokej produkcie Proctoru sa môžete stretnúť s nasledujúcimi modelmi:

- Stratus – vynikajúci dynamický sťazeň, predchodca Cummulu. Skoro si myslím, že Altus je návrat k Stratusu.
- D – mäkký sťazeň pre ľahké posádky, obdoba M3 od SuperSparu
- Epsilon – tvrdý sťazeň pre ťažšie posádky.

2.2.2 Rahno

Čo sa týka ráhien, nie je výrobca taký dôležitý. Dôležitá je tuhosť rahna, ktorú ale najčastejšie používané zadné vedenie hlavnej oŕaže už z princípu zväčšuje. Pri zadnom vedení je vhodné mať oŕaž vtiahnutú dovnútra do rahna – uľahčí to život pri obratoch a halzách.

2.2.3 Spinakrový peň

Tu sa opäť používajú spinakrové pne a rahná len niekoľko výrobcov – Seldén (Proctor), SuperSpar, Z-spar. Všetky tieto modely sa vyrábajú stiahnuté ku koncom kvôli tuhosti. Práve tuhosť pne je opäť úplne zásadná vlastnosť. Z tohto pohľadu vychádza najlepšie Z-spar. Nech je ale výrobca akýkoľvek, nezaobídete sa spravidla bez dodatočnej kevlarovej „bandáže“, práve kvôli zvýšeniu tuhosti. Novinkou roku 2009 sú pne z kevlarovej rúrky (nezužované) od Seldénu, ktoré majú rovnakú tuhosť ako kombinácia dural/kevlar, ale vychádzajú ľahšie.

2.3 Plachty

2.3.1 Materiály

V súčasnej dobe sa používajú na hlavné plachty dva druhy materiálu - klasický dacron (väčšinou BainBridge) alebo Mylar (rôzne úrovne výstuh, pretkaní, gramáže a farby). Na kosatky sa vzhľadom na väčšiu únavu materiálu Mylar nepoužíva a spinakre používajú tie isté materiály ako ostatné lodné triedy (HST46,....).

2.3.2 Výrobcovia

V medzinárodnom meradle je na Fireballe bežná prax, že na regate typu ME, MS je od každej firmy niekto, kto je schopný vám poradiť s trimom vašich plachiet. Pri výbere plachiet je skoro jedno, ktorého výrobcu z tých renomovaných si vyberiete, pokiaľ správne skombinujete plachty a sťažň. K najpoužívanejším výrobcom (naposol britským) patria:

- P&B (Pinnell&Bax) – široko používané a úspešné v celej Európe vo všetkých krajinách, podpora priamo od pretekárov počas závodu (Pinnell, Wade, Howarth, ...)
- Speed Sails – to isté ako P&B, rovnaká kvalita, rovnaké úspechy, rovnaká podpora (Edwards, Jeffcoate, ...)
- North Sails – v poslednom roku 2009 veľký nárast, radiálny strih, kúpili Rush Sails – podpora Tim Rush
- Number One – kedysi veľmi obľúbené, teraz trochu ústup
- Hyde – ako No.1 – výrobca vypratá pole Fireballu

Samozrejme, že možno stretnúť aj iných výrobcov. Francúzi tradične kopírujú pod vlastnými názvami úspešné britské strihy, Victory Sails šijú slušné radiálne plachty. Svojho času boli vynikajúce švajčiarske Vogel&Meyer.

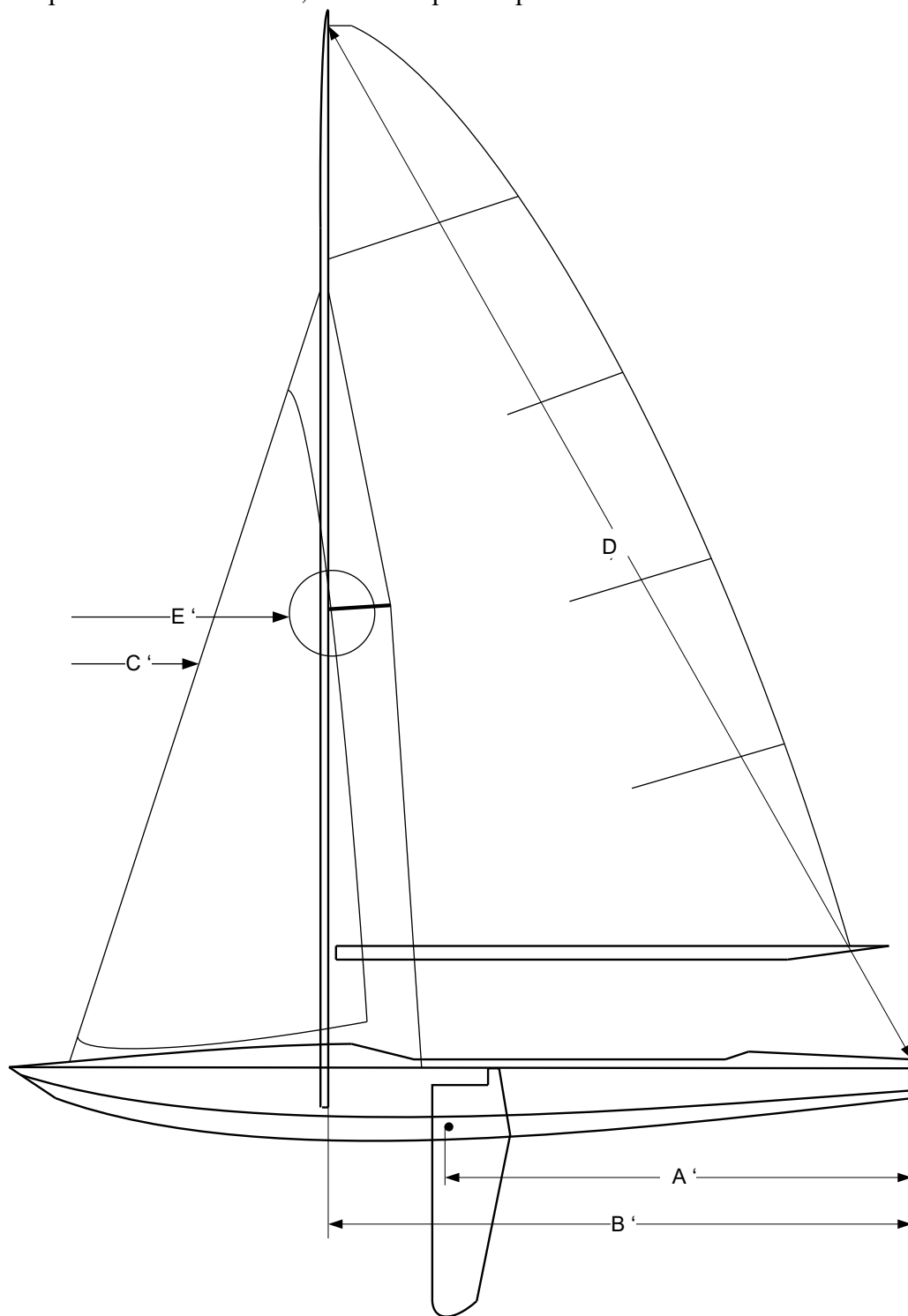
Ak však zvolíte niektoré z častejšie používaných plachiet máte výrazne väčšiu šancu na odbornú podporu pri trimovaní.

2.4 Nastavenie

2.4.1 Východzí nástrel

Nech už budete mať z vyššie uvedeného materiálu čokoľvek, základné nastavenia sa výrazne nelíšia. Samozrejme, že optimálne nastavenie bude ovplyvnené vašou váhou, detailným tvarom plachiet a pod., ale pokiaľ začínate a nemáte sa od čoho odpichnúť, použite toto. U starších amatérsky stavaných lodí (a hlavne starých sťažňov z domácej produkcie) môžete niekde naraziť na problém, že sa vám nepodarí uvedenú mieru dosiahnuť. Nedeste sa, je to

len predvolené nastavenie, nemusí to platiť úplne do detailu.



Základné parametre, ktoré treba skontrolovať a nastaviť, aby ste sa dostali na rovnakú „platformu“ s ostatnými sú nasledujúce:

- A – poloha čapu plutvy
- B – poloha pätky sťažňa
- C – napätie takeláže
- D – záklon sťažňa (rake)
- E – priehyb sťažňa (prebend)

Teraz detailnejšie k jednotlivým mieram:

Poloha čapu plutvy

Tá je daná predpismi triedy a je 2698 +/- 26 mm, merané po povrchu dna. Nové lode majú spravidla použitú toleranciu smerom dozadu, pri niektorých amatérsky stavaných lodiach od skúsených staviteľov sa môžete stretnúť s možnosťou voľby z niekoľkých polôh čapu. V takom prípade zvolte tú najviac vzadu. Ak nemáte možnosť polohu ovplyvniť, máte o starosť menej, ale buďte si toho vedomí, zvlášť pokiaľ by čap bol skôr v prednom intervale tolerancie.

Poloha pätky sťažňa

Nemeria sa priamo pätku, ale zadná stena sťažňa približne vo výške plutvovej skrine. Netrápte sa tým, že to pásmo nenatiahnete rovno – ten vplyv je minimálny. Vzdialenosť by mala byť cca 3130 mm, v praxi to znamená, že napcháte pätku maximálne dopredu. Medzi sťažňom a prednou prepážkou by ste dole pri pätku nemali prestrčiť prst.

Problém môže nastať u starších lodí, ktoré s takýmto nastavením nepočítali a nemajú priechod sťažňa palubou otvorený dostatočne dopredu k prepážke. Taká vec musí preč, pretože potom pri dotiahnutí napätia takeláže sa sťažeň oprie v palube, ktorá pôsobí ako vzpera a prehýba sťažeň obrátene.

Napätie takeláže

Meria sa pomocou špeciálneho merača a ako východiskovú hodnotu je možné použiť 400 libier, teda cca 182 kg. Tento údaj by vám mal oznámiť výrobca plachiet. Pokiaľ nie, je táto hodnota najčastejšie používanou.

Záklon sťažňa (rake)

Meria sa pomocou pásma upevneného na hlavnú spúšť a vytiahnutého tak, ako by ste vytiahli plachtu na značku. Z tejto pozície sa meria vzdialenosť k zadnej hrane paluby. Táto miera je ovplyvnená silou, akou ťaháte za pásmo (ohýbate sťažeň) a výškou vášho zadného zrkadla. Uvažuje sa zrkadlo ako pri Winder Boats (cca 265mm). Pokiaľ je vaše zrkadlo nižšie, je vhodné to korigovať (ja som mal na jednej lodi 15mm). Meranie je tiež výrazne ovplyvnené silou vetra, v ktorom ho vykonávate (prehýba pásmo, vy ťaháte väčšou silou a ohýbate sťažeň).

V nasledujúcej tabuľke sú uvedené hodnoty záklonu a napätia pre rôzne podmienky:

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

Tie hodnoty neberte ako smerodajné, +/- jeden centimeter na záklone nič neznamená. Ani silu vetra nemožno brať dogmaticky, pretože ľahké posádky zakláňajú skôr. Tiež ak je rozvlnená hladina, je lepšie zakláňať už pri slabšom vetre.

Priehyb sťažňa(prebend)

Meria sa ako vzdialenosť hlavnej spúšte natiahnutej od vrcholku sťažňa ku kovaniu rahna od drážky v mieste kovania salingov. Veľkosť prebendu opäť udáva výrobca plachiet, pretože predhnutím sa ťažko prispôsobuje strihu plachty. Veľký prebend (4 – 5cm) je potrebný pre hlboké plachty, pre ploché sa používa prebend menší (2,5 – 3cm). Dôležité je, aby sa predohnutie dosiahlo skutočne len ťahom vant a nastavením salingov bez akéhokoľvek použitia vzpery, klinov a pod. Táto poloha sa nazýva „neutrál“.

Niekedy sa môžete stretnúť aj s iným systémom merania nastavenia salingov, ale vždy ide len o dve veci – predozadný priehyb a bočnú tuhosť sťažňa. Prebend sa zväčší zákonom a zmenší rozovretím salingov, bočná tuhosť potom ich dĺžkou. Čím dlhšia, tým tuhšia.

2.4.2 Technické vybavenie

Aby sa mohli najlepšie znalosti o nastavení použiť, je potrebné mať zodpovedajúce technické „zázemie“ v podobe dostatočných a funkčných prevodov.

Na ťahanie kosatky sa spravidla používa prevod 1:24 - 1:32, na kiking 1:32 - 1:48, na vzperu sťažňa dopredu 1:16 a dozadu 1:32.

3. Technika jazdy

Fireball je trochu špecifický svojim trupom. Na rozdiel od väčšiny ostatných lodí podobnej koncepcie (dvojposádková s jednou hrazdou) má šarpiový tvar, navyše s plochým stredným dnom, takže „čvachtá“. To treba mať na zreteli hlavne pri jazde vo vlnách, pretože to, čo vám jola odpustí, fireball nie.

3.1 Stupačka

3.1.1 Slabý vietor

Vzhľadom na to, že hranatý trup len veľmi pozvoľna akceleruje, je hlavné nestratiť rýchlosť a to hlavne za slabého vetra. Obraty robiť čo najplynulejšie a veľmi pomaly. Fireball je trochu ako carvingová lyža - nestratíte toľko, keď ju udržíte na hrane - myslené plynulým oblúkom. Plutva v slabom vetre mierne predklonená, posádka maximálne vpredu (pomocou teleskopickej piny sa kormidelník dostane až k vantu). Kosatník maximálne schovaný v závetří v kokpíte, aby nerušil obtekanie kosatky.

Cunningham úplne povolený rovnako ako kiking, sťažnosť predhnutý dopredu, outhaul mierne utiahnuť kvôli vyplošteniu plachty. Kosatka mierne povolená v oťaži, aby sa nezavrela tryska. Hlavná plachta mierne povolená, treba ísť hlavne „na rýchlosť“ – nie stúpať. Pri extrémne slabom vetre je nutný mierny náklon, aby sa udržal tvar plachty.

3.1.2 Stredný vietor

Plutva kolmo dole, posádka sedí tesne za sebou – kosatník pri prednom vante. Cunningham stále povolený, sťažnosť porovnať do „neutrálu“ a potom kikingom zavrieť zadný lem. Outhaul nastaviť na optimálny profil plachty. Kosatkové oťaže utiahnuté na značky, hlavné oťaže do osi lode. Loď vedieme maximálne kolmo k hladine, môžeme si dovoliť ostro stúpať. Aj keď kosatník už lezie na hrazdu, ale stále nie sú vlny - stále zostať vpredu (zvlášť tie široké lode to znesú). Cunningham hlavné plachty stále povolený - mierne vrásky vôbec nevadí. Cunningham kosatky už mierne pritiahnúť – aby sa lem „vyžehlil“.

3.1.3 Silný vietor

So silnejúcim vetrom postupne zakláňame plutvu a aj posádka sa sťahuje dozadu. Loď tak ide lepšie do vln. Kým loď uvážime, nestúpeme toľko a snažíme sa ísť maximálne na rýchlosť. Kosatkové kladky viac vypustené do strán, v extrémne silnom vetre aj nahor. Akonáhle už loď neuvážime, pomôžeme si cunninghamom – stiahne profil plachty dopredu a otvorí zadný lem. Kiking mierne povoliť, pokiaľ na to už naozaj nemáme, inak utiahnuť. Outhaul maximálne dotiahnutý rovnako ako cunningham kosatky.

Za silného vetra nemá cenu prestúpiť, loď na mierne horšom kurze je výrazne rýchlejšia a celkovo tak získava. Trup fireballu je relatívne plochý, takže kosatník je veľmi nízko nad vodou. Musí si teda dávať pozor na vlny a včas sa vytáhať na hrazde.

3.2 Raum

3.2.1 Slabý vietor

V extrémne slabom vetre (okolo 1 m/s) sa neoplatí ťahať spinaker, pretože splasknutý zruší akékoľvek obtekanie. Na druhú stranu by sa v tom nemalo jazdiť vôbec ;o))))).

Pokiaľ tam už spinaker máme, udržať loď v pokoji, aby sme ho nerozhodili. Plutva povytiahnutá úmerne kurzu. Mierny náklon a zanorenie hrany boku môže pomôcť dostať k bójke na ostrý kurz. Posádka maximálne vpredu, kormidelník zo závetria ovláda hlavnú plachtu aj kosatku, odľahčuje záveternú oťaž spinakru, aby sa netiahla po vode. Kosatník by mal hovoriť o nastavení hlavnej plachty, pretože tu kormidelník nevidí.

3.2.2 Stredný vietor

Tu žiadne špecifiká. Loď vedieme rovno. Záleží na súhre posádky, kedy kormidelník prelieza zo závetria do návetria a späť. Dôležité je udržať loď v pokoji a zaistiť kosatníkovi maximálne podmienky na vedenie spinakra.

Ak sú už vlny, dá sa ich využiť na splavovanie, pokiaľ máme dostatočnú rýchlosť.

3.2.3 Silný vietor

Raum v silnom vetre na fireballe je snád' to najlepšie zvezenie, ale má to aj svoje úskalía. Hranatý trup s bočnými deflektormi a dnovými lištami sa „zareže“ do vody a ide ako vagón po koľajniciach. Pokiaľ neodpadáte dostatočne včas, potom už to nemusíte stihnúť. Rahno je navyše relatívne dlhé voči úzkemu trupu a pri náklone čoskoro berie o vodu a nemožno teda viac povoliť! Teda - v poryvoch včas odpadať!

V silnom vetre je potrebné utiahnuť cunningham a povoliť kiking – tým získame twist na hlavnej plachte, zbavíme sa prebytočného výkonu a polovyvlátu plachty (hlavný pohon je rovnako spinaker) je možné pritiahnúť a neberie tak o vodu. Kým loď uvážime, kosatka je povolená podľa špiónov, pokiaľ už nezvládame, je dobré kosatku maličko viac povoliť. Zmenšenie výkonu na plachtách nie je nijako markantné, ale loď s povolenou hlavnou plachtou prestane byť taká záveterná a môžeme lepšie dosťúpiť prípadný ostrý kurz k bojke.

Pokiaľ máme problém sa v silnom vetre k bojke sa so spinakrom vôbec dostať, možno ho s pritiahnutými oťažami vyseknúť z výťahu a nechať voľne vyviať. Potom máme možnosť si nastúpiť a ešte pred halzou je nutné spinaker znova vytiahnuť a nafúknuť, aby sme sa v ňom nezamotali. Tomu výrazne pomáha „pumpa“ na spinakrovej spúšti.

V silnom vetre je nevyhnutné, aby sa paň nedotýkal predného vantú. Pokiaľ tomu tak je, spinaker neťahá dopredu, ale skôr do boku a má snahu viac prevracať. Preto na ostrý raum predohýbame sťažň dopredu, aby extrémny tlak pňa nespôsobil vyrovnanie sťažňa a prehĺbenie plachty. Narovnaný sťažň navyše akoby „uhne“ pňu a ten sa ľahšie dostane až na predný vant. Pokiaľ sa nám napriek všetkej snahe nepodarí udržať peň od vantú, poslednou možnosťou je zdvihnutie kikingu pňa, čo peň opäť oddiali od vantú.

Kosatník musí starostlivo pracovať na hrazde, pretože loď je menej stabilná ako na stúpačke, sú už väčšie vlny a každé pretiahnutie vlnou je brzda a posádku rozhádza.

3.3 Zadný vietor

3.3.1 Slabý vietor

Na zaďák platí dvojnásobne udržať loď v pokoji, aby kosatníkovi nesplaskol pracne nafúknutý spinaker, ktorý sa nafukuje ešte horšie ako na raum. Pomôže sputiť peň dole a v extrémne slabom vetre vziať si záveternú spinakovú oťaž priamo a nie cez zadné kladky. Hlavnú plachtu maximálne vyploštiť, bez kikingu, plutvu úplne vytiahnuť (vyklopiť). Pomocou vzpery narovnať sťažň a zväčšiť tak plochu plachty.

3.3.2 Stredný vietor

Spinaker sa vedie už lepšie a je stabilnejší, peň zdvihnúť tak, aby boli oba rohy rovnako vysoko. Spinaker maximálne do návetria – častou chybou je „schovaný“ spinaker za hlavnou plachtou (prejavuje sa ubiehajúcou vlnou od polovice do závetria). Loď vyvážená pokojne aj do návetria, aby bol nulový ťah na kormidle - ako jednoposádkové. Spinaker v návetrí pomôže eliminovať ťah na kormidle.

Kým sa loď „neplaší“ plutva maximálne vytiahnutá. Pozor na vlny – zvlášť pri sťahovaní a halzách, kedy musí kosatník k sťažňu.

Z plachty urobiť čo najväčšiu plochu, oproti slabému vetru mierne pridať na kikingu.

Pokojne nechať ísť čistý zaďák, bez vln nie je loď na zadobok o toľko rýchlejšia, než o koľko viac toho nabehne.

3.3.3 Silný vietor

Spinaker v silnom vetre treba viesť „nakrátko“, aby nerozhodjal loď. Peň zdvihnúť o trochu vyššie, aby pomáhal lodi z vody. Spinaker maximálne do návetria – pozor ale na prevážanie do návetria.

Plutva viac zasunutá, kým sa loď neupokojí. Pozor na vlny ešte viac - zvlášť pri sťahovaní a halzách, kedy musí kosatník k sťažňu.

Z plachty urobiť čo najväčšiu plochu, oproti slabému vetru mierne pridať na kikingu.

Nejazdiť úplne čistý zaďák – nebezpečenstvo samovoľnej halzy. Pri väčších vlnách môže už loď na zadobok byť taká rýchla, že sa oplatí kľučkovať (pokiaľ nie je vietor taký silný, že halza je už riskantný manéver).

4. Pravidlá triedy

Triedové pravidlá sú celkom jednoznačné a jasne štruktúrované. Vnútorne usporiadanie lode a princípy rôznych ovládaní sú veľmi voľné, takže si môžete dostať vecí usporiadať podľa seba. Napriek tomu sa v posledných rokoch zriadil celkom unifikovaný model usporiadania kokpitu – najskôr preto, že to tak funguje.

Dôležité ovládacie prvky:

- Twinning lines – výrazne uľahčí manévry so spinakrom a del'bu úloh medzi posádkou
- Kiking – to, že ovládanie kikingu „ide za vami“ s hlavnou oťažou je už skoro nevyhnutnosť

- Výťah spinakru – od rýchlovýťahu (prevod 4:1) sa upustilo, zvlášť vo vlnách, kedy je spinaker mokrý je ten prevod príliš ťažký. Najčastejšia je „pumpa“ s prevodom 2:1 a odoberaním
- Peň – najčastejšie obojstranný, niekto používa aj vystreľovací
- Vzpera sťažňa – mala by umožňovať sťažeň ako vyrovať, tak predhnúť
- Kosatkové jazdce – najčastejšie sa používa kombinácia jazdec/tykadlo. Nastavenie je presné a ľahko opakovateľné

Triedové pravidlá majú predsa len isté obmedzujúce články a to zvlášť v oblasti materiálov. Úplne je zakázané použitie karbónu ako konštrukčného materiálu s výnimkou použitia ako drveného plniva v plastoch kovania. Nezamieňajte kevlar a karbón – kevlar je legálny. Pokiaľ by ste sa predsa len púšťali do výroby plutvy či listu kormidla, sú v pravidlách definované povolené materiály. PU pena (Airex ap.) je v tomto prípade považovaná za „spracované drevo“ a je teda povolená.

5. Organizácia triedy

Jednotlivé národné asociácie (NCA) sú združené vo Fireball International. Táto organizácia zastrešuje všetko dianie v triede po celom svete a spoluorganizuje MS a ME. MS sa koná každoročne – spravidla striedavo v Európe a mimo nej. ME sa koná pravidelne, ak je MS mimo Európy. Ak je v Európe, ME a MS tvoria spravidla dvojblok. Tento model možno bude opustený.

Jednotlivé NCA organizujú svoje národné majstrovstvá, ktoré sú otvorené aj pre účastníkov z iných krajín. Podobne ako u nás aj v ostatných krajinách sa jazdí obdoba pohárových súťaží. Pre CZE je asi najzaujímavejšie Švajčiarsko, pretože je to blízko.

- Krajina v Európe, kde sa Fireball pravidelne jazdí (asi tu nebude všetko):
- GBR
- IRL
- FRA
- BEL/NED – skôr dohromady
- SUI/GER – skôr dohromady
- ITA
- SLO
- CZE

Vo svete:

- AUS
- NZL
- THA
- JPN

- RSA
- KEN
- USA
- CAN

Posledná revízia bola vykonaná 9. novembra 2025.