50 ANS DU FIREBALL

J'ai pris feu !

A 50 ans et des poussières, le Fireball ne date pas d'hier... Et nombreux sont ceux qui m'ont demandé pourquoi je voulais l'essayer. En trois jours de régate, c'est facile à résumer : c'est de la balle !

Texte **Manon Borsi.**
Plans et infographie **François Chevalier.**
Photos **Christophe Breschi.**

Attachez vos ceintures. Coque étroite, marotte et bouchains : le Fireball est assez unique en son genre... Taillé pour l'eau plate, il a pourtant fini par conquérir les vagues, décollant et surfant dans la brise, même au près.

Fireball. «La boule de feu». N'est-ce pas le meilleur nom jamais donné à un dériveur ? Pas de longueur annoncée, mais la seule promesse de quelque chose de puissant… Que je me souvienne, la magie a toujours opéré : parmi les dériveurs qui suscitent le plus de fantasmes, il y a le Cinquo et le Fireball. Le premier est un peu élitiste techniquement. Le second est plus tolérant en gabarit d'équipage – de 120 à 160 kilos – et plutôt facile à maîtriser, avec sa coque basse sur l'eau, étroite, bananée, tout en bouchains et en marotte… Qui lui font une sacrée gueule, quoique sa grand-voile démesurée lui donne une classe indiscutable sur l'eau. C'est l'Anglais Peter Milne qui a imaginé ce dériveur double à simple trapèze, au début des années 60, pour être construit en contreplaqué marine. Pas cher donc. Et léger – 80 kilos –, ce qui lui donne ce petit quelque chose en plus : le feu.

Bah ! Mais on parle là d'un feu qui couve depuis un peu plus de 50 ans ! Les coques en sandwich n'ont pas manqué de faire leur apparition, mais pas le carbone (hormis dans quelques pièces d'accastillage), ni le spi asymétrique… Alors ? Qui fait encore du Fireball en France, aujourd'hui ?

Il y a moi. Une première fois, à l'occasion de la Semaine de La Rochelle à laquelle j'ai été invitée par l'association. Mon équipier, Cédric, 33 ans, est un mec de Paris qui a fait pas mal de 420 et projette de se mettre sérieusement au Fire à la rentrée. Une coque Winder quasi neuve – un must – et des voiles North, dont la grand-voile est une pure beauté en 3DL, nous ont été confiées par Tim Rush, un Anglais chevronné.

Dans le pertuis, il y a peut-être 20 nœuds. Vent contre courant et mer compliquée. Ce n'est pas un hasard si, de par sa parenté avec les scows des grands lacs nord-américains, le Fire a la réputation d'être un dériveur d'eau plate… Un *«Flap ! Flap ! Flap ! Flap !»* monotone résonne dans l'étrave dès que l'on accélère au près ! Ah ! Le souvenir du bruit de l'Opti ! La vérité, c'est que nos réglages sont à revoir. Du cunningham classique aux haubans, en passant

par la quête, tout est ramené sur des bouts faciles à reprendre, même en mer. Le dériveur s'équilibre à chaque nuance et Cédric et moi ne tâtonnons pas très longtemps. Avec une tension du gréement adaptée à notre poids, un peu de dérive relevée et un bon vrillage des voiles, la boule de feu décolle le nez des vagues et ne renie pas son nom.

Avec sa coque étroite, le couple de rappel n'est pas très efficace, mais le Fireball s'appuie sur son bouchain et garde un bon équilibre. Je m'efforce d'aider Cédric en sortant au rappel – ce qui est jugé comme une bizarrerie par mes adversaires, or d'avoir fusillé deux sangles de rappel en trois jours leur donne raison –, en déchargeant régulièrement la grand-voile et en travaillant à la barre. La lame de safran, étroite et profonde, rend l'exercice facile et le Fireball ne rebondit plus – il surfe, en fait, quand Cédric se lâche au trapèze ! Géant !

OK, on manque de hale-bas, mais à la bouée au vent, nous faisons encore illusion. Le hic, c'est que le Fireball bombarde vraiment au portant et que nos adversaires nous ont distancés dès l'enroulement. Cela

Pont net. *Notre Winder est tout sandwich, d'autres Fireball sont tout en bois ou mixtes, coque sandwich-pont bois. Les plans d'accastillage font d'interminables sujets de discussion ; le nôtre est lisible et efficace.*

Ces gens-là aiment la régate, moi aussi. Et le Fireball se prête parfaitement à ce jeu.

Désaccord. *La coque est tellement étroite qu'au vent arrière les équipiers ont envie de s'excentrer, chacun de son côté... Alors le Fire pendule et ce n'est pas terrible.*

nous laisse le temps d'envoyer sereinement le spi. La bulle est de petite taille, très maniable pour l'équipier, mais dégage bien l'étrave et notre Winder dévale de vague en vague. Joie du spi symétrique : aucune difficulté pour descendre. Au largue, le Fire est plus impressionnant… Et humide. J'ai la tête sous l'eau quand mon équipier exulte de bonheur. Mais pour une fois, on reste debout, calé dans notre rail.

La succession de manches dans la brise m'use, bras et jambes. Heureusement, la météo nous laisse un peu de répit les jours suivants. Dans le petit médium, le vent arrière est moins pétillant, c'est certain, mais les bords de près sont intenses… On cherche à naviguer bien à plat. Hélas, le Fire est tellement facile, appuyé sur son bouchain ! Alors gare aux changements nets de carres.

A force, ça tourne même un peu au match-race – les gars sont accrocheurs. Le jeu est d'autant plus pimenté que les virements bascule passent sans accroche – l'équipier se contorsionne un peu, c'est vrai – et que le Fire a du répondant. Vous voulez accélérer pour entrer dans une risée ? Facile. Piper pour tenir au vent d'un adversaire ? Aucun problème.

En sept manches, Cédric et moi sortons de jolis départs et faisons quelques bons coups, mais manquons de régularité pour accrocher les premières places. Même si certains équipages ont été recomposés selon la disponibilité des uns et des autres – une habitude chez les fireballistes –, ils sont affûtés. Ces gens-là aiment la régate – moi aussi. Et le Fireball est un engin qui me paraît se prêter parfaitement à ce jeu : comme si Milne avait su, avec un paquet d'années d'avance, dessiner un dériveur classique, simple et accessible… Mais vivant et rapide comme un skiff. Un coup de génie qui n'a guère vieilli. M.B. ●

Qui sont les mordus français ?

En France, ils sont une centaine à pratiquer le Fireball autour d'un noyau de passionnés plus assidus. La densité de la flotte tricolore rivalise donc difficilement avec celle d'Outre-Manche – en matière de dériveurs, les Anglais sont décidément difficiles à battre – et reste discrète dans les rendez-vous internationaux... Mais la classe française a su promouvoir les qualités du bateau, au travers d'une fervente animation – voir le site de l'association française www.fireball-france.org. Non-olympique, le Fire ne souffre pas trop du professionnalisme des équipages et reste accessible financièrement, qu'il soit neuf ou d'occasion. Un bon bateau de seconde main se négocie, complet, pour moins de 8 000 euros ; or une coque à bouchains, bien finie, ne bouge pas et reste compétitive pendant des années. En conséquence, la flotte française est composée de coureurs de tous âges comme d'équipages mixtes, tous férus de compétition et d'ambiance festive.

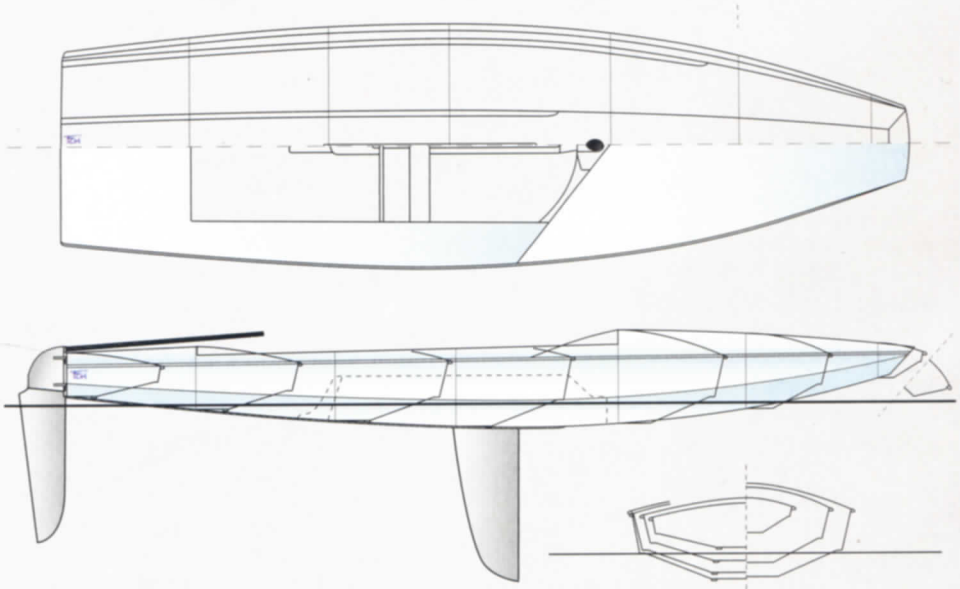
Ils ont créé le mythe !

Vous avez nécessairement entendu parler d'eux, parce que ce sont eux qui ont fait le mythique Fireball ! En France, ce sont les frères Briandet, Léon Brillouet, Philippe Lecrit, Philippe Delhumeau, Philippe et Pierre Gault, Luc Gelluseau, Éric Basset, Étienne Perdon, Ludovic Alleaume, Édouard Koch, Benoît Petit et Jean-François Cuzon, Charles Scale, Bertrand Loyal... A l'étranger, ce sont Peter Bateman, Julian Brooke-Houghton, John Craig, Jack Davies, Philippe Durr, Jean-Claude Vuithier, Ian Pinnell, Tim Rush, Jörg et Eckart Diesch, Albert et Rudi Batzill, Steve Benjamin, Lawrie Smith, John Merricks, Steve Morrison... Mais vous avez oublié pourquoi ? Alors, rendez-vous sur le site www.voilesetvoiliers.com ! Recherche : Fireball.

sur VOILES et voiliers.com
ARTICLE
Recherche : Fireball

Le Fireball en 1961.

Le Fireball en 2013.



UNE FORME ISSUE... D'UNE PLATE POUR LA CHASSE AU CANARD !

En ce dimanche de l'automne 1869, un engin flottant à peine fend la surface de l'eau de la baie du New Jersey ! Le voilà qui double outrageusement un sandbagger mené par douze hommes au rappel. Par ce vent de travers, il semble pourtant difficile d'aller plus vite que lui. Mais cette solide coque ouverte peine à décoller. Le voilier furtif qui vient de le dépasser est un Sneak Box imaginé en 1836 par le capitaine Hazelton Seaman, de la baie de Bernagat du New Jersey, pour la chasse aux canards. Né sous le nom de Cercueil du Diable, il prend le nom de Sneak Box car il a la faculté de se cacher dans les joncs. Cette galette de 3,50 mètres de long sur 1,50 mètre de large, pontée en forme de deux cuillères collées, gréée en catboat, se transforme en patin à glace l'hiver et, munie d'une tente, elle permet de longues randonnées... Ce bolide va former les meilleurs régatiers de la côte. D'autant que, grâce à sa simplicité, le Sneak Box se développe en différentes tailles. Dans les années 1890, le voilier porte jusqu'à 50 mètres carrés. A partir de 1906, il est transformé en scow de 6 mètres de long par les architectes new-yorkais. Le Sneak Box a donné naissance à de nombreuses créations bon marché pour la construction amateur : il est à l'origine du Monotype de Dinard de 1899, petit dériveur pour l'initiation, et de celui de Chatou en 1901. En 1961, pour une de ses premières créations – le Fireball –, l'ingénieur aéronautique Peter Milne s'inspire encore de ces canots, simples à construire et très vivants sur l'eau. **François Chevalier**

Caractéristiques du Fireball

Longueur : 4,93 m. Largeur : 1,73 m. Poids : 79,4 kg. Poids prêt à naviguer : 103 kg. GV : 10 m². Foc : 3 m². Spi : 13 m². Architecte : Peter Milne (GBR). Année de lancement : 1961. Principaux chantiers : Winder Boats (GBR) et Duvoisin (SUI).