

HAPPY BIRTHDAY FIREBALL

50 ans, toujours le feu

Il court, il court le Fireball, et ne parlez pas du poids des ans aux adeptes de ce dériveur hors du commun. A bord de ce drôle de bateau, il est facile de vérifier que la jeunesse est d'abord un état d'esprit!

Texte et photos : Loïc Madeline.

C'EST UN DROLE DE BATEAU

qui fête cette année ses cinquante ans. Un bateau de caractère comme il en existe peu. Un survivant aussi en quelque sorte, qui a su évoluer sans se renier et continue à faire de nouveaux adeptes. C'est aussi un bateau anglais jusqu'au bout du stick mais auquel une tribu de Français voue un culte exclusif. Le Fireball jouit d'une cote d'amour auprès de ses pratiquants, même anciens et occasionnels, qui peut sembler excessive. Mais n'allez jamais préférer une énormité pareille devant une assemblée de fireballiste : autant avouer que vous n'avez jamais navigué à bord de cette détonante boule de feu. Pour commencer, il suffira de dire que le Fireball est unique. Des bateaux tout en angles avec une marotte en guise d'étrave, on en connaît d'autres, à commencer par l'Optimist et la Caravelle. Sauf que le Fireball est à des années lumières de ces carènes plus rustiques que performantes. Il est long et étroit, bien toilé et très bas sur l'eau. Dans sa philosophie, il tient plutôt des scows, ces drôles de bateaux tout plats et sans étrave qui peuplent les lacs américains. Mais à la différence des scows, le Fireball adore jouer dans les vagues et ne limite pas son terrain de jeu aux plans d'eau intérieurs. Le Fireball est né planant comme d'autres sont nés coiffés. Il plane, il surfe, il vole. Dès force trois et à toutes les allures. Si si, même au près. Ne prenez pas cet air incrédule, ou je penserai que vous n'avez jamais essayé. L'homme qui a dessiné ce planeur marin s'appelait Peter Milne. Anglais bien sûr et régatier de qualité au point de faire une partie de son service militaire comme équipier à bord

du Dragon offert au duc d'Edimbourg et à la princesse Elizabeth à l'occasion de leur mariage. Elizabeth allait bientôt accéder au trône, le quillard était déjà royal. Après avoir quitté les drapeaux, Peter Milne travaille pour un chantier naval de Southampton. Puis pour un bureau de design. C'est à cette époque qu'il imagine un nouveau dériveur sur sa planche à dessins, un bateau intermédiaire, une sorte de chaînon manquant entre des unités familiales un peu trop plan-plan et des engins beaucoup plus sportifs et beaucoup plus chers.

LES PERFORMANCES SONT BLUFFANTES

Son intuition aura été de permettre au plus grand nombre de pouvoir s'offrir un véritable bateau de sport à moindre coût. Car ces lignes tendues, ces bouchains vifs et cette marotte qui réunit les panneaux des bordés à l'étrave ont été spécialement conçus pour la construction amateur. En 1962, Peter vient présenter son bateau à la revue Yacht and Yachting. Le rédacteur en chef lui demande d'écrire une notice de présentation et – est-ce le bateau ou est-ce l'article ? – lui propose tout de go d'intégrer la rédaction. On notera avec intérêt qu'il prend dans le magazine la place occupée avant lui par un certain John Westell qui avait dessiné le 505 quelques années plus tôt. Les performances du Fireball sont bluffantes, la possibilité de le construire soi-même participe de son succès. Le temps est au fameux do-it-yourself avec ce slogan : si vous savez tenir une scie, vous pouvez construire



vos bateaux. La civilisation des loisirs est en plein essor mais avant de jouir sans entrave selon le slogan de mai 1968, il reste un solide sens de l'effort et l'on ne rechigne pas à commencer par mettre ses mains dans la colle et inhaler la sciure de contreplaqué. Afin de faciliter le travail des amateurs, une certaine tolérance est observée. Les plans du bateau ne bougent pas mais quelques millimètres en plus par ci et en moins par là font évoluer les carènes : le constructeur se mue à son tour en spécialiste de l'hydrodynamisme pour espérer gratter ses camarades de jeu sur l'eau. La bricole déborde très vite du chantier et gagne les cockpits des régatiers. Pour multiplier les réglages ou accélérer les manœuvres, l'accastillage se densifie et le terme d'usine à gaz semble avoir été imaginé tout exprès pour décrire un Fire des années soixante-dix. La fabrication du bateau en CP encourage volontiers ces modifications et les aficionados n'hésitent pas alors à jouer de la perceuse pour ajouter qui un renvoi, qui un rattrape-mou ou un taquet. Et il ne s'agit pas toujours de cosmétique, c'est parfois de la chirurgie plus radicale. Les avaleurs de spi

“ Petit temps à Villers-sur-Mer, un rendez-vous habituel de la classe au tout début de l'été. ”



1962 :
1^{er} Fireball dessiné
par Peter Milne
1966 : 1^{er} championnat
du Monde (Angleterre)
1968 : le spi est adopté
par la classe
1970 : le Fireball est reconnu
série internationale



Dès force 3, le Fireball
offre des sensations
extraordinaires à son équipage.
Il est né pour planer.

YVES ANDREYS

événement

NAVIGUER AUTREMENT

à l'étrave ont ainsi eu leur heure de gloire avant d'être abandonnés au profit de larges bailles juste en arrière du mât : on embarque quand même moins facilement des dizaines de litres de flotte ! Autre mode dont les bateaux les plus anciens portent la trace : le point de tire de GV. Aujourd'hui rejeté tout à l'arrière et surplombant la barre via une pantoire un peu comme celle d'un Laser, il a pendant longtemps été central, revenant parfois sur un arceau. On a vu aussi de véritables barres d'écoute en travers des cockpits. Chaque changement de mode était suivi de longues séances de bricolage : on démontait, on remplaçait, on rebouchait. Les ponts en bois, amoureusement vernis, témoignent encore de ces évolutions.

LE STRATIFIÉ DE VERRE REMPLACE LE CP

À l'orée des années quatre-vingt, le Fireball a changé. La construction amateur a moins la cote. Au Salon nautique, les publicités vantent les bateaux « prêts à naviguer », le dériveur à la mode est le Laser qui se targue de naviguer sans aucune manille. Et même chez le Fireball, le stratifié de fibre de verre prend peu à peu la place du contreplaqué comme matériau de base. D'abord pour les coques, puis pour les ponts et l'ensemble de la structure. C'est au milieu des années quatre-vingt que l'on voit apparaître des coques aux sections avant plus volumineuses. Construites par l'australien Peter Delange, ces nouvelles coques gagnent tout sur leur passage et leur forme est bientôt reprise par l'ensemble des fabricants. Au point qu'aujourd'hui, le Fireball

n'a jamais autant mérité d'être appelé un monotype même si la liberté reste très large en ce qui concerne la pose et le choix de l'accastillage. D'ailleurs, le véritable amateur se plaît maintenant à commander une coque nue afin de pouvoir garder la main sur la position de l'accastillage. Ce n'est plus le règne de la bidouille, les ponts en composite intègrent les cales sur lesquelles on fixe poulies ou taquets mais un régatier trouve toujours le moyen de mettre à sa main tel ou tel réglage ou de rajouter des manœuvres : sur certains bateaux, on peut ainsi ouvrir ou fermer le vide-vite sans avoir à se baisser. Même si les carènes sont pratiquement stabilisées depuis plus de vingt ans, le Fireball n'en a pas fini de son évolution. Chaque année voit apparaître des modifications, des innovations qui seront reprises, ou pas. Parmi les tendances les plus récentes : la disparition de la béquille de mât observée sur certains bateaux anglais. Vu que nos amis britanniques remportent quasiment tous les championnats internationaux, ça pourrait bien faire école. Les modes se diffusent relativement vite, car le pratiquant de Fireball est d'abord un régatier. Ça tombe bien, le bateau est précisément dessiné pour ça. Au moins, personne n'essaiera de vous faire croire que vous êtes en présence d'un véritable mouton à cinq pattes, apte à emmener la famille en pique-nique comme à être mené en solo dans la brise. Rien de tout cela, c'est un dériveur en double bas sur l'eau (donc qui mouille beaucoup), relativement étroit (comprenez qui dessale facilement), et franchement inconfortable dans le petit temps (on ne sait pas où s'asseoir). Donc, il faut aimer la régates pour pratiquer



▲ Le Fireball est un bateau qui mouille : la preuve avec ce départ (sans vent) dans les vagues.

PHILIPPE BIHOREAU 58 ANS



Je l'ai construit en 2001, ça m'a pris environ un an et demi, entre 500 et 700 heures de boulot. Ce qui est sûr, c'est que je n'ai pas fait ça pour faire des économies ! Je fais de la voile depuis 46 ans et je n'ai pas trouvé mieux. D'autant que l'ambiance est bonne dans la série. J'ai été tenté par le 505 mais c'est plus exigeant. Autrefois je faisais tout le circuit, maintenant c'est plutôt une dizaine de régates dans l'année plus le National – obligatoire !

JEAN RIZET 80 ANS



Je pratique le Fireball depuis vingt-cinq ans à Saint-Quentin-en-Yvelines. J'ai toujours aimé la mer. Quand j'étais jeune je faisais de la natation mais le bateau me tentait et un jour une copine m'a aiguillé vers le club de St-Quentin. J'ai navigué sur X4, 420 avec mon fils et puis j'ai fini par acheter un Fireball. Je ne suis pas le meilleur en régates, mon bateau date un peu, mais l'ambiance est bonne. Je lève un peu le pied dans la brise : sous spi au trapèze, c'est physique !

BRUNO FOUASSIER 50 ANS



J'ai commencé en 1977, j'avais 15 ans. On cherchait un 420 et on a trouvé un Fireball. J'ai commencé avec Dominique à Royan par tout petit temps. On n'a jamais réussi à quitter la plage mais heureusement, ça ne l'a pas écoeuvée. C'est à la fois sportif et facile, c'est un bateau franc. C'est surtout un bateau qui va vite, qui mouille parce qu'il est bas sur l'eau. D'accord, il est très inconfortable dans le petit temps, mais facile ; au portant on est calé.

JEAN ROBILLARD 51 ANS



Je navigue depuis 1975. Dans les années quatre-vingt-dix, je régatais sérieusement. Je navigue sur mon bateau mais c'est moi l'équipier. Je n'ai aucun mal à trouver des barreurs : ce n'est pas du tout frustrant. C'est compliqué dans le clapot, c'est tout plat ! Par rapport au 505, le Fire n'est pas trop cher, pas trop physique, c'est un bateau équilibré. À 50 ans c'est sans problème : il est abordable, suffisamment compliqué mais pas trop. C'est le bateau de mes 15 ans.

“ Double bouchain, fond plat : les bordés viennent mourir sur une étonnante marotte. ”

Longueur : 4,93 m
 Largeur : 1,37 m
 Poids coque : 79 kg
 Hauteur du mât : 6,80 m
 Surface de voile au près : 13,30 m²
 Foc : 3,30 m²
 GV : 10 m²
 Spi : 13 m²



▲ En dépit de différents essais, la classe est restée fidèle au spi symétrique, plus polyvalent.



▲ Compétition oblige, le virement bascule est de rigueur, surtout dans la pétote.



▲ L'empennage sous spi dans la brise reste délicat mais le Fire se redresse facilement.



▲ Les coques colorées et les ponts bois animent encore les lignes de départ.

JEAN-YVES RENON 44 ANS



Petit, je naviguais en Optimist. Et puis un jour des gens ont fait un don au club : un vieux Fireball. Je n'en suis plus jamais redescendu. Je suis auvergnat d'origine et il y avait plein de Fire là-bas, on l'appelait le bateau Michelin. Beaucoup de gars de l'usine de Monluçon couraient dessus. Le seul défaut que je veux bien admettre, c'est que c'est un peu humide, mais côté qualités, c'est sûrement le meilleur compromis plaisir/dépense/ambiance à terre.

ANNE LEWANDOWSKI 42 ANS



Je fais du Fireball depuis six ans. Je suis familière du Val André et c'est un peu l'une de places fortes de la série. Donc quand on a voulu un bateau, on s'est naturellement tournés vers le Fireball. Pour la beauté du bateau et pour l'ambiance. Nous courons huit à dix régates par an. Le défaut du Fireball, c'est qu'il ne pardonne rien, d'autant que nous sommes un équipage léger. Mais au grand large quand tu pars en surf, la montée d'adrénaline est impressionnante.

ESTELLE GUIDEL 30 ANS

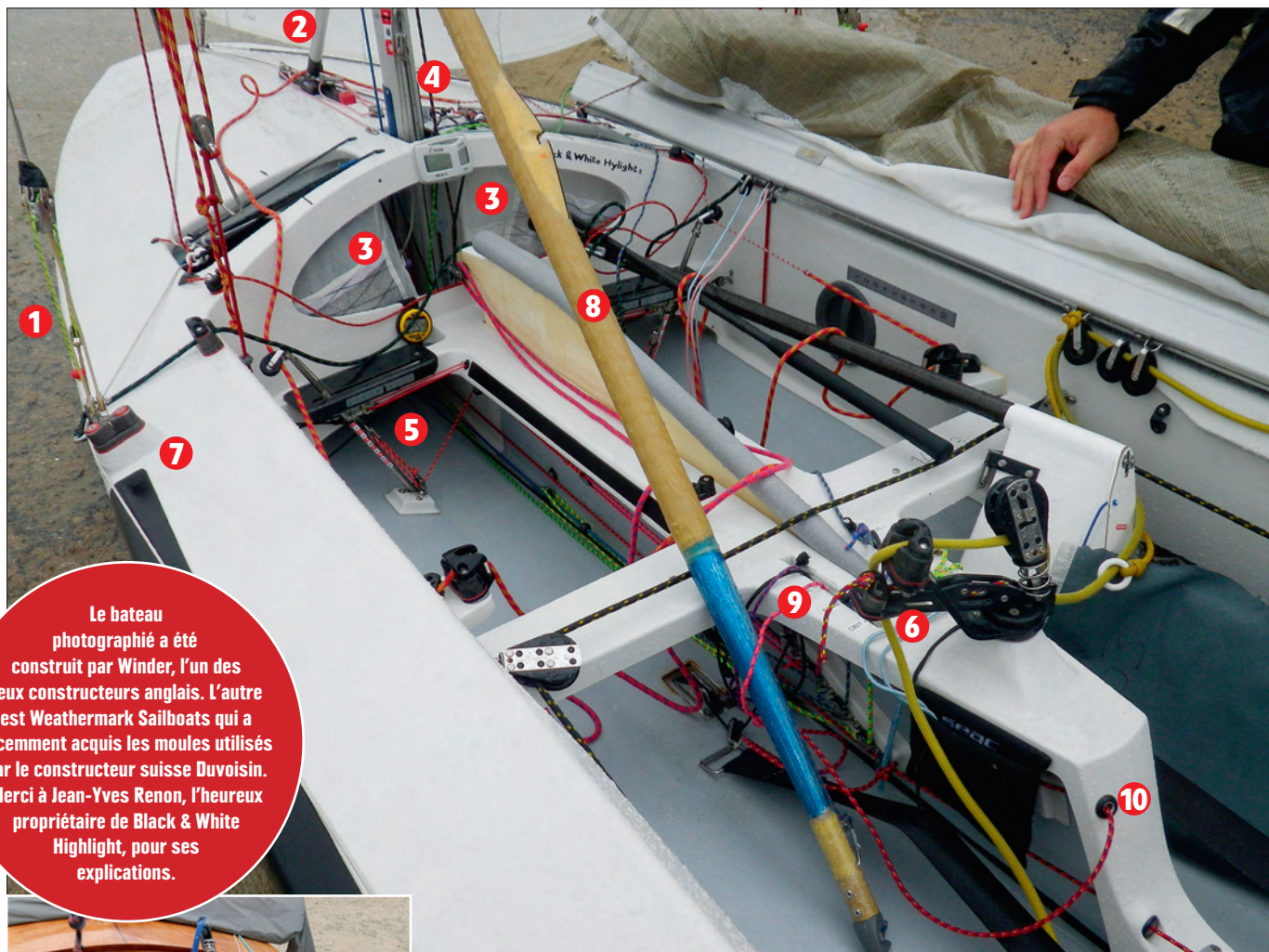


Avant je naviguais en Europe avec un bon niveau mais je n'étais pas une championne pour autant. Et puis le Fireball me tentait. C'est un beau bateau et j'ai eu l'occasion de l'essayer un jour où ils cherchaient des filles pour une épreuve mixte. Et puis derrière, on m'a proposé un autre embarquement, et puis un autre... C'est une série qui accueille volontiers les nouveaux. Tout le monde se connaît et l'on est très vite intégré.

ERIC ROBERT 52 ANS



J'ai commencé à 14 ans en Auvergne où le Fireball était la série phare, il y avait souvent trente-cinq bateaux au départ. J'ai été équipier pendant quatre ans avant d'avoir mon Fireball en 1978. Plus tard, j'ai été président de l'association pendant douze ans, de 1994 à 2005. Maintenant je navigue avec mes filles. Le Fireball c'est de la convivialité avec une pratique sportive de bon niveau. Tu peux pratiquer quels que soient tes objectifs, et tu te fais plaisir.



Le bateau photographié a été construit par Winder, l'un des deux constructeurs anglais. L'autre est Weathermark Sailboats qui a récemment acquis les moules utilisés par le constructeur suisse Duvoisin. Merci à Jean-Yves Renon, l'heureux propriétaire de Black & White Highlight, pour ses explications.



▲ Sur ce Fireball plus âgé, le point de tire de GV est avancé et l'écoute revient sur un arceau.

le Fireball, et là aussi, ça tombe bien, le Fireball et son association de propriétaires font tout pour vous faire aimer la course. Force est de constater qu'une régata en Fire, c'est franchement sympa. A vous donner envie d'enfiler la combi néoprène même sous la pluie, comme nous avons pu le constater à l'occasion de ce reportage à Villers-sur-Mer. Tout commence sur le parking à bateaux où ça échange, ça discute et ça se donne un coup de main pour mettre à l'eau. Après la régata, rebelote : une fois les bateaux au sec, ça discute, ça rigole, ça boit des coups. Témoins de cette bonne ambiance, beaucoup d'équipages mixtes, monsieur-madame, père-fille ou simplement compagnons

Un Fireball moderne par le menu

1. La tension des haubans est facilement réglable en course grâce à un palan.
2. La béquille contrôle le cintre du mât. On cintre dans le tout petit temps et dans la brise pour aplatir la GV et aider à ouvrir la chute.
3. Deux bailles à spi pour affaler des deux bords. Le plus souvent sur bâbord.
4. La drisse du foc arrive sur un palan très démultiplié, entre 16 et 24 brins. Comme elle fait office d'étai, cela permet de régler le mât.
5. Le point de tire du foc se règle verticalement pour ouvrir ou fermer la chute mais aussi latéralement pour rentrer le point de tire au près.
6. En sortie de tourelle de GV, deux taquets : un pour l'écoute (en jaune) et l'autre pour le hale-bas (rouge et jaune).
7. Ce taquet qui bloque le bras de spi est monté sur une cale moulée car le bras passe dans un anneau (barber). Quand il est pris, il est à 2 cm au-dessus du pont.
8. Le tangon (alu) est renforcé par du Kevlar en son milieu. Ici, l'encoche permet de caler hale-bas et balancine au milieu du tangon. Un simple quart de tour permet de l'en libérer.
9. Juste en avant de la tourelle de GV : un réglage fin de drisse de foc, le cunningham et la bordure de GV, les réglages latéral et vertical de point de tire de foc, la balancine de tangon et la béquille de mât. Ouf!
10. Sur la face arrière du puits de dérive : la sortie du palan de tension de drisse de foc.

de bordés. Le Fireball supporte des équipages jusqu'à 170 kg, mais dans la molle mieux vaut être plus léger. Pour assurer l'apport de sang frais dans la classe, l'association encourage la venue de nouveaux équipiers, elle a même par le passé prêté pour une saison un bateau à un équipage de jeunes ne visant pas la filière olympique. Cette année, la « boule de feu » est allée draguer ses futures recrues en proposant des embarquements aux jeunes participant au National 420 à Trébeurden. Comme le virus est très vite inoculé et que l'on ne connaît pas encore l'antidote, l'avenir de la série semble assuré. Reste peut-être à retrouver un niveau permettant d'aller jouer avec les Anglo-Saxons. Dans les années soixante-dix et au

début des années quatre-vingt, les frères Gault puis Delhumeau tenaient la dragée haute aux British. Depuis, il y a bien eu un championnat du Monde, à Brest en 1991, remporté par le duo Petit-Cuzon, mais il s'agissait là d'un équipage de 470 de niveau olympique venu démontrer la différence entre un entraînement professionnel au plus haut niveau pendant des années et une pratique non moins enthousiaste mais plus occasionnelle de purs amateurs jonglant avec leur emploi du temps professionnel et familial. En 1976, c'est le 470 qui a fait son entrée aux Jeux olympiques, pas le Fireball, pourtant chouchou des Anglais. Finalement, ce n'est peut-être pas plus mal pour garder l'ambiance de la série... ■