

Neues Decklayout 2024

Nach längerem Weg mit vielen Diskussionen, die ab September 2023 mit den konkreteren Ideen von Dave Hall (Chef FI Technical Committee und Weathermark Sailboats) und David Winder (Winder Boats) zu einem neuen Decklayout am Teilnehmermeeting anlässlich der EM in Portoroz einen bedeutenden Schritt hin zur Machbarkeit einleiteten, warten wir nun auf die Präsentation eines neuen Bootes.

Der Neubau von Fireballs ging in den letzten Jahren markant zurück und in jüngster Vergangenheit schliesslich auf Null zurück. Diese Situation bedeutet Gefahr für die Zukunft der Klasse. Das wurde schon länger erkannt. Obwohl die Haltbarkeit der Boote nicht zu toppen ist, können Occasionen auf Dauer den Bestand nicht retten. Verschiedene Massnahmen dagegen geisterten länger in den Köpfen oder auch ausgesprochen herum. Vor allem Ideen, die mit Regeländerungen zu tun hatten, förderten den Wunsch nach einem neuen Boot sicher nicht. Wer möchte schliesslich in ein neues Schiff investieren, wenn es bald nicht mehr aktuell sein könnte?

Nach Corona gab es zudem Probleme mit der Baumaterialbeschaffung. Kevlar, das als einziges Gewebe neben Glas in unseren Rümpfen vorkommen darf, verschwand praktisch vom Markt. Karbon, aus Kostengründen bis anhin zum Bau verboten, hat Kevlar verdrängt und wurde zusehends billiger. Am Open Meeting an der WM 2019 in Kanada wurde Karbon in der Diskussion um Neuerungen erstmals nicht mehr kategorisch abgelehnt. Der Gedanke, dass das nächste Boot eines aus Karbon sein könnte, sass fest.

[Liste Jahr/Nummer](#)

[Ideen 2023 Portoroz](#)

Das war in Portoroz einmal eine Idee:



Der radikalste von Dave Hall's Vorschlägen in Portoroz – ein Doppelboden, um das Cockpit selbstlenzend zu machen und die heiklen Lenzklappen los zu werden – wurde nach anschliessendem 1:1 Test verworfen. Zu stark hätte das den Charakter des Fireballs ins Negative verändert. Gleichzeitig verzichtet man auf das Weglassen von Vorder- und Achtertank zugunsten einer gewünscht tieferen Lage im Wasser im gekenterten Zustand, um leichter aufs Schwert zu kommen. Für die Tests und den Beizug von Bootdesigner Phil Morrison liess FI 5000€ springen.

[Auswertung Tests](#)

An der EM 2024 in Maccagno kamen die gemachten Erfahrungen wieder vor die versammelten Teilnehmenden. Beschlossen wurde, weiter zu fahren mit der Ausarbeitung des Decklayouts, ohne die Segeleigenschaften zu tangieren. Dies führte zu sehr konkreten Proposals und schliesslich zur Abstimmung darüber im Dezember 2024.

[Vorschläge Maccagno](#)

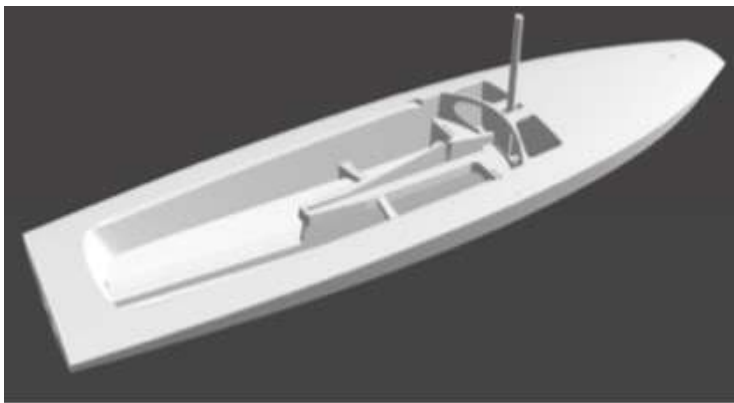
[Proposals Dez. 2024](#)

[FI FAQ zu Vorschlägen](#)

Von SF wurden alle Vorschläge mit grosser Mehrheit (bei 40 Stimmenden) gut geheissen. Auch international gab es das Go, mit nur wenig abweichenden NCA- Stimmen, z.B. bei den Punkten Achtertank, Aussparungen für Fockklemmen und 2 Spibäume.

[Details SF Resultate](#)

[Details FI Resultate](#)



Eine weitere Annäherung an das zukünftige Decklayout mit abgeschrägten Seitendeckkanten und eingelassener Fockschot-Einrichtung.

DER WEITERE FAHRPLAN

Bevor diese neuen Regeln in die Class Rules aufgenommen werden können, müssen die bestehenden Class Rules in das von World Sailing geforderte Format umgeschrieben werden. Ändern sollte sich dabei nichts, dazu sind Spezialisten am Werk. Neu soll alles so formuliert sein, dass nur noch definiert wird, was erlaubt ist. Was nicht steht, ist nicht erlaubt. Das sollte bis Ende Jahr erledigt sein und anschliessend von World Sailing und der Klasse genehmigt werden.

Erst dann können die neu einzuführenden Regeln von World Sailing begutachtet werden lassen. Man ist optimistisch, dass das klappen sollte, da wir uns in einer zwischenolympischen Zeit befinden und die zuständigen Gremien nicht überlastet sein sollten. Wenn das durch ist, wäre das Ziel, Ende Februar an der Dinghy Show in London ein neues Boot präsentieren zu können. Es ist also schön viel los im Hintergrund...

FI TECHNICAL COMMITTEE

Diese Gruppe wird angeführt von Dave Hall. Er und sein Team haben nun den Auftrag die angenommenen Änderungswünsche in klare Regeln umzusetzen. Im Wissen, dass sich der Fireball zu einer bestens bewährten fast One-Design-Klasse entwickelt hat, muss beim Ausarbeiten sehr vorsichtig agiert werden. Abgestimmt wurde lediglich über die Möglichkeiten und nicht über deren

Umfang: Zum Beispiel wurde ja gesagt zu einer Verkürzung des Achtertanks, aber nicht zu einem bestimmten Mass, genauso bei der Abschrägung des Seitendecks usw. Das zu entscheiden, liegt nun in deren Hände.

Die Klasse ist nun offen, Karbon sowohl im Rumpf, wie auch in Schwert und Ruder zu erlauben. Es gibt sehr verschiedene Arten von Karbongeweben mit sehr unterschiedlichen Eigenschaften. Da muss noch sehr genau bestimmt werden, wie viel und welches Karbon benützt werden kann. Es darf nicht sein, dass durch viel Karbon das Gewicht zentralisiert wird und die Kosten ins Unermessliche steigen. Die am Prozess beteiligten beiden Bootsbauer und Jollen Designer Phil Morrison werden hier ihre Erfahrung hoffentlich gebührend einbringen. Ungenügende Steifigkeit ist ja nicht das Problem beim Fireball. Stören tun beim Kevlar die schwierige Verarbeitung und das Reparieren und eben die Beschaffung. Nur das will man eigentlich los werden und nicht Tür und Tor öffnen für eine Materialschlacht! Das Komitee hat aus verschiedenen Lagern und NCA's deutliche Aussagen zu diesem Thema erhalten. Man will auf keinen Fall eine Spaltung der Klasse in alt und neu lostreten.

Vergleich Kevlar – Glas – Karbon:

Kevlar hat ganz ähnliche Elastizitätswerte wie im Bootbau üblich verwendetes E-Glas. Mit Kevlar lässt sich im Gegensatz zu Glas Gewicht sparen, um auf die verlangte Laminatdicke zu kommen, da es dicker aufträgt. Mit Steifigkeitsgewinn hat das wenig zu tun. Bei Karbon ist das sehr anders, es ist viel leichter und ist sicher doppelt so steif.

[Kommentar Nick Rees](#) (FI Commodore)

Es ist zu erwarten, dass das neue Deck sowohl auf den Weathermark- wie auch auf einen Winder-Rumpf aufgesetzt werden kann. So, dass immer noch zwischen diesen beiden Typen ausgewählt werden kann. Gespannt darf man auch auf den Preis sein. Seit den letzten Neubauten ist einiges passiert, dass diesen beeinflusst haben dürfte.

Wir werden sehen, ob der Schuss auch ein Treffer wird und nur der erwünschte Effekt eintritt...
Fingers crossed!

Januar 2025