

# FIREBALL GAZETTE



SWISS FIREBALL ASSOCIATION • erscheint viermal jährlich • Nr 2 Juni 1990

## Vorstand

---

### Präsident

Stefan Ritzler, Rüeigerholzstr. 46,  
8500 Frauenfeld 054/ 21 32 69 (p)  
054/ 51 18 24 (g)

neu!

### Sekretariat

Dorett Hanhart, Breitestr. 5,  
8400 Winterthur 052/ 28 40 72 od.  
054/ 41 24 79 (p)

### Kassierin

Christine Härdi-Landerer,  
Kantonsstr. 15a, 7240 Küblis  
081/ 54 21 88 (p)

### Regattawesen

Jürg Vetterli, Lohnstr. 4,  
8200 Schaffhausen 053/ 24 11 93 (p)

### Pressechef

Erich Moser, Bettenstr. 60  
8400 Winterthur 052/ 23 17 24

### Besitzer

Technik  
Bruno Holtmann, Wildbachstr. 20,  
8424 Embrach 01/ 865 15 54 (p),  
01/ 860 45 45 (g)

Selektion  
Martin Stolz, Bellevuestr. 36,  
3073 Gümligen, 031/ 52 51 84 (p)

Gazette / Redaktion  
Ruedi Moser, Bettenstr. 60,  
8400 Winterthur 052/ 23 17 24 (p)

Gazette / Layout  
Markus Heilig, Looslistr. 61,  
3027 Bern 031/ 56 32 40 (p)

neu!

### SFA-Bazar

Trudi + Thomas Gautschi  
Feldeggstr. 21, 3322 Schönbühl  
031/85 42 39 (p)

### Post an die SFA:

Breitestr. 5, 8400 Winterthur  
Einzahlungen:  
Postcheckkonto 80-61962-5 Zürich

### Floottenchefs

Bodensee  
Kurt Baggenstoss, Heereguet 5,  
8197 Rafz 01/ 869 00 18 (p)

Neuenburgersee süd – Murtensee  
Markus Heilig, Looslistr. 61,  
3027 Bern, 031/ 56 32 40 (p)

neu!

Neuenburgersee nord  
Adrian Huber, Sägeweg 11,  
3303 Jegensdorf, 031/ 96 05 88  
038/ 33 62 62 (g)

neu!

Vierwaldstättersee  
Jürg Schneider, Kreuzbühlweg 42  
6045 Meggen, 041/ 37 14 52

Thunersee:  
Heinz Wyss, Dorf, 3510 Häutligen  
031/ 99 17 14 (p)

Hallwilersee  
Thomas Bossard, Unterdorf 57  
5703 Seon, 064/ 55 26 39 (p)

Zürichsee, Sihlsee, Greifen- und  
Walensee:  
Ivo Helbling, Zypressenstr. 123  
8004 Zürich, 01/ 242 17 86

## Editorial

Liebe FireballerInnen,

Der erste Saisonhöhepunkt ist vorbei: Dank grossem Einsatz der Organisatoren ist die Euro trotz prekärer Windverhältnissen zu einem gelungenen Anlass geworden. Die Saison soll damit aber keineswegs abgeschlossen sein! Vor uns liegen noch viele tolle Regattawochenenden und natürlich die SM. Zur geistigen Vorbereitung sind die Innereien dieser Gazette gedacht, zur körperlichen empfehlen wir viel viel Wasser...

Öfters werden wir angefragt, ob irgendwer Segel, Ruder oder sonstiges Material zu verkaufen hätte. Eigentlich sollte unsere Occaslonenliste darüber Auskunft geben. Sie ist nicht nur gedacht für ganze Boote. Wir nehmen jegliche Angebote und Kaufgesuche darin auf. Übrigens weiss Stefan Ritzler immer über den neusten Stand Bescheid, was jedoch nur möglich ist, wenn er auch über allfälligen Erfolg orientiert wird.

Chers Fireballistes,

Le point culminant de la saison est passe.

Grâce à l'engagement remarquable des organisateurs, le Championnat d'Europe est devenu un événement réussi, bien que le vent n'aie pas toujours été au rendez-vous.

Malgré cela, la saison n'est pas encore bouclée. Beaucoup de régates nous attendent encore ainsi que le Championnat de Suisse. Le contenu de cette Gazette vous renseigne au sujet de la préparation psychologique. Quant à la préparation physique, nous vous recommandons de passer des heures et des heures sur l'eau...

Souvent ces derniers temps, on nous a demandé si quelqu'un avait des voiles, des safrans ou du matériel quelconque à vendre. Pour ceux qui ne le savent pas encore, nous avons une liste d'occasions qui offre à chaque membre la possibilité de mettre gratuitement une annonce soit pour une demande d'achat ou pour une vente.

Afin que Stefan Ritzler soit toujours au courant au marché d'occasion, il faut absolument qu'on lui indique toute vente ou achat.

**Redaktionsschluss**  
**Délai de rédaction**

**15.8.1990**



# EURO 90

Die Europameisterschaft war sicher der Höhepunkt der laufenden Fireball-saison, stimmte doch beinahe alles! Freitag und Samstag standen ganz im Zeichen der Vermessung und der Vorbereitung. Der letzte Finish, die letzten Reparaturen wurden gemacht. Wer hat wohl das feinste Unterwasserschiff? Am Samstagnachmittag gab es dann eine Trainingsregatta, die jedoch an der 2. Kreuz abgebrochen wurde. Schade für Epper/Schneider, die als erste die Luvtonne gerundet hatten.

**B**is am Samstagabend hatte auch jedermann/frau seine Unterkunft in Zelten, Hotels, auf Yachten oder in der Herberge von Vaumarcus bezogen. Sogar dieses Massenlager wurde zu guter Letzt noch als passabel befunden, da die Massen ausblieben. Im Festzelt gab es fast rund um die Uhr etwas für den Magen und die Leber, was sehr geschätzt wurde.

**S**onntagmorgen, es konnte losgehen. 54 Mannschaften aus 8 Nationen waren am Start: 2 Deutsche, 3 Holländer, 4 Schweden, 11 Engländer, 4 Tschechoslowaken, 1 Irländer, 1 Australier, 10 Franzosen und 18 Schweizer. Wo blieben wohl die Römer und die Belgier? Vorwegzunehmen wäre noch, dass fast jeder Lauf erst nach 1-4-maligem Massenfrühstart gestartet werden konnte. Doch nicht jeder Frühstart ging auf das Konto der Segler. Es war für das Komitee nicht immer einfach, die Startlinie ganz optimal auszulegen, was wiederum auf die enorme Tiefe des Neuenburgersees und somit die Treibfähigkeit der Boie zurückzuführen war. Der erste Lauf wurde bei 1 Bft. und drehenden Winden ausgetragen. Das verkürzte Rennen dominierten die Engländer Jeremy Hartley / Chris Miles vor David Hall / Paul Constable und Thomas Graham/Gareth Edwards. Die Gebrüder Duvolsin folgten auf dem hervorragenden 4. Platz, während Hötter / Waber Platz 6 belegten.



**Montagmorgen,** im strömenden Regen, bei drehenden Winden mit 1-3 Bft., wurde zum 2. Lauf gestartet. Dieser wurde wiederum verkürzt ausgetragen. Die ersten drei Plätze gingen erneut an die Engländer in der gleichen Reihenfolge wie am Tag zuvor. Diesmal belegten Schär / Huber den 4. Platz, Willi / Vetterli den 11. Am Abend gab es Käsefondue und Musik mit 'Los Ramos'. Das Fondue war exzellent und mit lateinamerikanischer Musik war die Stimmung bis um Mitternacht spitzegut.

**Dienstag,** oh Schreck!! Der See spiegelglatt, eine Startverschiebung drängte sich auf. Gegen Mittag ein Hauch - und das Warten ging auf dem See weiter. Ein schneller Entscheid vom Komitee und alle 54 Boote wurden in kürzester Zeit Richtung Yverdon geschleppt, wo es mehr Wind geben sollte, was sich auch bestätigte. Bei 1-2 Bft. wurde gestartet. Die Luvtonne rundeten Holtmann/Hottinger als erste vor Räschle/Pinsini. Bravo! Doch leider musste auch dieser Lauf wegen Windmangels vorzeitig abgeschossen werden. Dem Wettfahrtleiter Peter Beck sei an dieser Stelle ein Kränzlein gewunden, weil er diese 'Grümschelete' bei 0 Bft. so schnell abschoss und unsere Nerven unter hängendem Spi nicht unnötig weiter strapazierte.

**Mittwoch,** oh Schreck!! Wieder kein Wind. Von Startverschiebung zu Startverschiebung verbrachten wir den Tag an der Sonne. Doch kein Tag ohne Race: Ruderrennen mit Optimisten. Alles war erlaubt. Nicht nur rudern, sondern auch schwimmen, Untwerwasserkämpfe, Kenterungen und Padelschläge austeilen und einstecken musste man beherrschen um als Tagessieger zu enden. Das Finale gewannen die Engländer vor Schnei-

der/Bauer. Am Abend lud der CVB auf einem Kursschiff zum Nachtessen ein. Um Mitternacht trafen wir nach einer ganzen Runde um den Neuenburgersee wieder in St. Aubin ein.

**Donnerstag,** oh Schreck!! Kein Wind. Prognose: gegen Abend eventuell Bise, was alle hoffen liess. Pesche Beck machte uns darauf aufmerksam, dass, wenn Wind käme, wir alle sofort einwassern sollten, sibb-sibbl Ein Startversuch am Nachmittag endete wieder auf dem 2. Raumschenkel mit zwei Schüssen. Räschle/Pinsini waren zuerst am Fass gewesen, schade! Den Abend verbrachte man im Festzelt bei Fireball International Sitzung und Diaschau.

**Freitag,** judihuil! Bise 3-4 Bft. Sibbl Auslaufen! Um 10 Uhr begann der 3. Lauf, der olympisch ausgetragen werden konnte. Die Engländer Marsden/Crebbin gewannen vor Hartley/Miles und Duvoisin/Duvoisin. Schär/Huber belegten Rang 5, Moser/ Moser Rang 7. Zwischendurch wurden wir auf dem Wasser mit Sandwiches gepflegt. Anschliessend konnte gleich der 4. Lauf ausgetragen werden. Schär/Huber gewannen vor Hall/Constable und Marsden/Crebbin. Ein Laufsieg an der Euro war somit Adrians Geburtstagsgeschenk. Die weiteren Schweizer unter den ersten zehn waren Moser/Moser auf Rang 8. Nach neun Stunden auf dem Wasser waren alle mehr oder weniger geschafft. Für diejenigen, die noch nicht genug müde waren, sorgte eine Jazz-Band für weitere Unterhaltung.

**Samstag,** Bise 4—5. Sibbl Auslaufen! Sofort wurde gestartet. Den abgekürzten 5. Lauf gewannen die Engländer Lincoln/Beloe vor Marsden/Crebbin und Hartley/Miles. Schär/Huber belegten Rang 7, Duvoisins Rang 8. Wer auf

dem 2. Raumschenkel mit waagrecht flatterndem Spi Geisterfahrer spielte, waren Moser/Moser, welche jetzt wohl als letzte Mohikaner, ziemlich sicher auch auf Spectra-Spischoten umsteigen werden. Dass Spectra-Spischoten alleine aber noch nicht zum Sieg reichen, mussten die Pechvögel Moser In bitterer Erkenntnis schon im 6. Lauf feststellen. Denn schlechte Materialwahl auch beim Baumniederholer, wo doch bekanntlich (den meisten!) auch noch ganz beachtliche Kräfte wirken, kann zu einem nicht ruhmhaften Resultat führen. Der 6. Lauf wurde also ohne Moser getartet. So landeten die beiden im Schlussklassement auf einem unter ihrem Niveau liegenden Platz. Dass aber das beste Material allein Immer noch nicht unbedingt zu einem Sieg reicht, mussten die Schweizermeister Schär/Huber erkennen. Im letzten Lauf führten sie Dank ihrem fachmännischen Können nach kurzer Zeit mit einem beachtlichen Vorsprung. Aber eben ... ein taktischer Tiefflug ihrerseits und schon lachten die beiden Engländern Graham/Edwards, welche sich die Leaderposition natürlich bis ins Ziel nicht mehr nehmen Hessen. Somit stand der Europameister 90 eindeutig fest, Jeremy Hartley/Chris Miles gefolgt von Thomas Graham/Gareth Edwards und auf dem 3. Platz Neil Marsden/Keith Crebbin.

**Nach** wie vor darf man wohl sagen, dass die Engländer die beste Nation im Fireball sind. Liegen doch alle 11 Boote unter den ersten 20. Durchbrechen konnten diese Dominanz lediglich Schär/Huber, Duvoisin/Duvoisin, sowie unsere treuen Regattateilnehmer aus Deutschland, Hans Grundler/Jörg Nolle, welche abgesehen von einer Disqualifikation Im 6. Lauf, mit einer bestechenden Regelmässigkeit (8-9-8-12-21) brillierten. Nebst Mosers

gab es noch andere Pechvögel: Hunkeler/Bauer, zum Beispiel, die sich ihr Boot auf Bb—Bug segelnd, zu einem Briefkasten umbauen liessen. Oder die gute CH-Mannschaft Wittich/Good, die die letzten 3 Läufe nicht mehr segelten, weil ihnen nämlich 3 Tage vor EM-Ende einfach das Boot abgekauft wurde. Oder war es Glück? Wir wünschen ihnen bei den Contendern auf alle Fälle viel Glück. Alles in allem war die EM 90, trotz anfänglich und zwischenzeitlichem Bedenken, ein absolut faires und sportliches Ereignis. Wehte doch für alle Mannschaften während mindestens zweier Läufe ihre Lieblingswindstärke. Bei der Preisverteilung gab es für alle Segler tolle Preise zu gewinnen. Die Champions fielen, wie es sich gehört, ins Wasser, der eine sogar ohne Hosen!

Zum Schluss möchten wir allen, die zum SUPER—Gelingen dieser EM beigetragen haben, recht herzlich danken. Es war eine erlebnisreiche, schöne Europameisterschaft.

Sibbl Sibbl ZI 3979 Mermod/Mermod

SNr	Nat	Mannschaft	Club	WI	P1	
1	14169	K	Jeremy Hartley/Chris Miles	B+FYC	1	0.0
2	14071	K	Thomas Graham/Gareth Edwards	GSC	3	5.7
3	13684	K	Neil Marsden/Keith Crebbin	B+FYC	9	15.0
4	14100	K	David Hall/Paul Constable	RYA	2	3.0
5	14166	Z	Urs Schär/Adrian Huber	SCM	11	17.0
6	14181	K	Tony Lincoln/Paul Withers	GSC	18	24.0
7	14078	Z	Christoph Duvoisin/Antony Duvoisin	CVN	4	8.0
8	14064	K	Martin Lewis/Richard Bailey	DSC	5	10.0
9	14137	K	Duncan Knowles/Paul Reeve	LOS	7	13.0
10	14019	G	Hans Grundler/Jörg Nolle	SVD	8	14.0
11	14117	K	Steve Lincoln/Nick Beloe	GSC	29	35.0
12	13945	K	Davies Malcome/Ian Capwallader	PSC	22	28.0
13	13990	K	John Turley/Andrew Davies	LSC	21	27.0
14	13944	KA	Heather Payne/Chris Payne		13	19.0
15	13898	F	Eric Basset/Jean F. Nohel	CV A	27	33.0
16	14043	F	Frédéric Cordelle/Eduard Koch	CNP	20	26.0
17	14027	S	Per Vester/Lars Vester	ASSS	28	34.0
18	13247	H	Finn Lyden/Jan van der Pull	NIYC	38	44.0
19	13207	K	Andy Rice/John Webb	CUSC	31	37.0
20	14056	S	Mats Kihlberg/Hakan Kihlberg	LBS	35	41.0
21	14044	I	John Lavery/David Olsrien	NYC	46	52.0
22	13979	Z	Claude Mermod/Christa Mermod	CVE	10	16.0
23	13977	Z	Othmar Willi/Jürg Vetterli	YCS	15	21.0
24	14149	Z	Erich Moser/Ruedi Moser	SCOW	26	32.0
25	13840	F	Philippe Gault/Gilles Pelle	CVC	34	40.0
26	12623	Z	Klaus Hofer/Bruno Waber	CVE	6	11.7
27	14139	F	Robert/Cordelle/...	CNVsM	41	47.0
28	13666	Z	Stefan Epper/Jürg Schneider	YCT	50	56.0
29	13394	CZ	Vladimir Myslik/Jan Myslik	YVS P	19	25.0
30	13980	Z	Armin Mäder/Urs Bachmann	SCOZ	14	20.0
31	14059	F	Jean-L. Tregulier/Catherine Bontemps	CVESQ	16	22.0
32	14146	Z	Ursula Schwendimann/Markus Hellig	CVE	23	29.0
33	13415	CZ	Daniel Guryca/Marek Bachtki	CYK	17	23.0
34	14077	H	Ad Verwers/Erns Roemer	ZVO	49	55.0
35	13805	Z	Stefan Badertscher/Kurt Baggenstoss	SVM	25	31.0
36	13000	Z	Nicole Brönnimann/Martin Stolz	TYC	12	18.0
37	14055	Z	Bruno Holtmann/Lukas Hottinger	YCS	37	43.0
38	13756	Z	Thomds Gautschi/Simon König	SCH	24	30.0
39	13220	Z	Markus Räschle/Marius Pinsini	ASC	42	48.0
40	13941	Z	Fritz Widmer/Jürg Zimmermann	YCK	30	36.0
41	13514	CZ	Antonin Mrzilek/Petr Koran	CSN	32	38.0
42	13136	Z	Damian Hunkeler/Urs Bauer	YCT	40	46.0
43	13839	F	Pierre Perdon/Etienne Perdon	CVC	33	39.0
44	13512	CZ	Vojtech Kment/Jan Vrana	YVSP	36	42.0
45	12900	S	Michael Pinotti/Mats Wilander	LSS	54	60.0
46	13139	F	Olivier Patrice/Jean-Marc Pubert	CNEP	45	51.0
47	12459	S	Andreas Herne/Petter Naef	BSWI	48	54.0
48	11059	F	Denis Hernandez/Thierry Hernandez	NEF	51	57.0
49	13865	F	Andre Gromy/Morgan Gromy	CVM	47	53.0
50	13943	Z	Jürg Wittich/Michael Good	SVB	39	45.0
51	12527	Z	Peter Eichenberger/Eva Brunner	SVB	43	49.0
52	13525	G	Friedrich Hausmann/Christoph v. Klot	HSC	52	58.0
53	13286	F	Bretagne/Perocheau	ASA	53	59.0
54	14119	H	Marlen Abbenhuis/Gerhard Broeren	ZVO	44	50.0

	W2	P2	W3	P3	W4	P4	W5	PS	W6	P6	Pts
	1	0.0	2	3.0	dsq	61.0	3	5.7	8	14.0	22.7
	3	5.7	4	8.0	4	8.0	10	16.0	1	0.0	27.4
	10	16.0	1	0.0	3	5.7	2	3.0	3	5.7	29.4
	2	3.0	6	11.7	2	3.0	6	11.7	7	13.0	32.4
	4	8.0	5	10.0	1	0.0	7	13.0	2	3.0	34.0
	7	13.0	12	18.0	9	15.0	5	10.0	4	8.0	64.0
	21	27.0	3	5.7	39	45.0	8	14.0	5	10.0	64.7
	8	14.0	14	20.0	6	11.7	14	20.0	13	19.0	74.7
	5	10.0	10	16.0	20	26.0	16	22.0	9	15.0	76.0
	9	15.0	8	14.0	12	18.0	21	27.0	dsq	61.0	88.0
	20	26.0	13	19.0	27	33.0	1	0.0	6	11.7	89.7
	14	20.0	20	26.0	11	17.0	4	8.0	15	21.0	92.0
	13	19.0	11	17.0	10	16.0	18	24.0	14	20.0	96.0
	28	34.0	19	25.0	5	10.0	15	21.0	17	23.0	98.0
	16	22.0	21	27.0	15	21.0	11	17.0	10	16.0	103.0
	44	50.0	17	23.0	7	13.0	27	33.0	21	27.0	122.0
	27	33.0	9	15.0	14	20.0	20	26.0	23	29.0	123.0
	6	11.7	16	22.0	13	19.0	23	29.0	dsq	61.0	125.7
	38	44.0	15	21.0	16	22.0	9	15.0	26	32.0	127.0
	12	18.0	dsq	61.0	17	23.0	17	23.0	20	26.0	131.0
	15	21.0	25	31.0	28	34.0	19	25.0	16	22.0	133.0
	19	25.0	40	46.0	22	28.0	43	49.0	19	25.0	140.0
	11	17.0	39	45.0	34	40.0	26	32.0	25	31.0	141.0
	18	24.0	7	13.0	8	14.0	dnf	61.0	dns	61.0	144.0
	30	36.0	dsq	61.0	30	36.0	12	18.0	12	18.0	148.0
	37	43.0	30	36.0	25	31.0	28	34.0	31	37.0	149.7
	23	29.0	28	34.0	18	24.0	29	35.0	22	28.0	150.0
	32	38.0	24	30.0	23	29.0	24	30.0	18	24.0	151.0
	22	28.0	33	39.0	21	27.0	39	45.0	30	36.0	155.0
	29	35.0	27	33.0	24	30.0	36	42.0	35	41.0	159.0
	24	30.0	22	28.0	dns	61.0	38	44.0	32	38.0	162.0
	47	53.0	26	32.0	19	25.0	25	31.0	40	46.0	163.0
	45	51.0	23	29.0	36	42.0	32	38.0	27	33.0	165.0
	26	32.0	18	24.0	32	38.0	22	28.0	37	43.0	165.0
	35	41.0	31	37.0	26	32.0	31	37.0	24	30.0	167.0
	31	37.0	49	55.0	29	35.0	45	51.0	34	40.0	181.0
	17	23.0	32	38.0	38	44.0	30	36.0	39	45.0	184.0
	25	31.0	dnf	61.0	37	43.0	41	47.0	38	44.0	195.0
	36	42.0	35	41.0	43	49.0	13	19.0	42	48.0	198.0
	42	48.0	37	43.0	40	46.0	35	41.0	29	35.0	201.0
	48	54.0	34	40.0	44	50.0	40	46.0	33	39.0	213.0
	41	47.0	42	48.0	33	39.0	34	40.0	ymp	43.0	215.0
	43	49.0	44	50.0	dsq	61.0	dsq	61.0	11	17.0	216.0
	39	45.0	41	47.0	42	48.0	42	48.0	28	34.0	216.0
	40	46.0	29	35.0	31	37.0	dnf	61.0	36	42.0	220.0
	34	40.0	38	44.0	41	47.0	33	39.0	dnf	61.0	221.0
	51	57.0	36	42.0	35	41.0	37	43.0	41	47.0	227.0
	49	55.0	43	49.0	47	53.0	47	53.0	45	51.0	261.0
	52	58.0	45	51.0	49	55.0	48	54.0	43	49.0	262.0
	33	39.0	dnf	61.0	dns	61.0	dns	61.0	dns	61.0	267.0
	dsq	61.0	46	52.0	45	51.0	49	55.0	dns	61.0	268.0
	50	56.0	48	54.0	50	56.0	46	52.0	44	50.0	268.0
	46	52.0	50	56.0	46	52.0	44	50.0	dns	61.0	269.0
	dsq	61.0	47	53.0	48	54.0	dnf	61.0	dns	61.0	279.0

## Material News

Die anwesenden Engländer fahren brandneue Boote, vor allem aus Kunststoff:

- Polyester/Kevlar von Northampton Sailboats:  
Sind sehr funktionell eingerichtet, sehen aber nicht allzu langlebig aus und weisen überall im Cockpit scharfe Kanten auf.
- Guy Winder Composit:  
Epoxy/Kevlar/Airex-Schaum mit Holzdeck
- die älteren (unter 14000) sind DeLange-Konstruktionen (Australien), ebenfalls aus Epoxy/Kevlar-Sandwich mit Holzdeck oder Vollkunststoff.

Bei den Segeln herrscht Vielfalt: Unter den Top-Ten sind nicht weniger als sieben verschiedene Marken vertreten!



Superspars hat einen neuen Mast entwickelt: M7 ein Superleichtprofil, wohl als Pendant zum Proctor Stratus.



Bei Regenwetter werden die Fäden in der Fock mit Silikon oder sonstigen Imprägnierungsmitteln besprayed. So kleben sie während der Regatta nie mehr!

### Top-Ten Material EM 1990 St-Aubin

No.	Helm/Crew	Builder	Sails	Spar
1	K14169	Hartley/Miles	Guy Winder/Comp. Hartley special	Sailtech D
2	K14071	Graham/Edwards	Northampton Sb	Rush
3	K13684	Marsden/Crebbin	DeLange (AUS)	Alpha Stratus
4	K14100	Hall/Constable	Northampton Sb	Hyde Stratus
5	Z14166	Schär/Huber	Guy Winder/Comp.	Storrar&Bax Stratus
6	K14181	Lincoln/Withers	Northampton Sb	Hyde M7
7	Z14178	Duvoisin/Duvoisin	Duvoisin/Comp.	Vogel&Meier M3
8	K14064	Lewis/Bailey	Guy Winder/Holz	Alverbanks
9	K14137	Knowles/Reeve	Northampton Sb	Hyde
10	G14019	Grundler/Nolle	Guy Winder/Comp.	Number One M3

D = Proctor D      Stratus = Proctor Stratus      M3/M7 von Superspars

# Neuchâtel

Das wunderbare Wetter lockte 25 Crews in den Port du Nid du Cro. Die Schäden aus dem Frankreichabstecher waren geflickt, und man freute sich allgemein auf die zu erwartenden Leichtwinde, Fast alle folgten dem Startschiff in die Flaute hinaus, um vor dem Hafen zu dümpeln.

Am späten Nachmittag kam ein schwaches Südwestlüftchen auf, eine Startlinie wurde ausgelegt und los ging's. Wer an Land gewartet hatte, kam unweigerlich zu spät. Im Verlauf des Rennens drehte der Wind immer mehr auf West und frischte auf. Schär/Huber konnten sich jedoch ständig an der Spitze halten und Hessen auch auf der Zielkreuz, die zum spitzen Raumkurs wurde, niemanden passieren. Obwohl es schon spät war, wurde ein neuer Kurs entsprechend dem inzwischen steifen Joran gesetzt. Aber schon auf der Startkreuz ging ihm allmählich die Puste aus. Schliesslich ballten sich die Boote kurz vor der Halsetonne auf einem Haufen zusammen. Der Kampf um Innenpositionen konnte beginnen: grosses Geschrei, schlaffe Spis - nur raus an die frische Luft! Das gleiche Theater gab's dann nochmal an der Leeboje. Der Hunger trieb uns über den Kurs, der Wind schaffte das schon längst nicht mehr. Die Sonne war bereits untergegangen, als die Spis zum Zieleinlauf nochmals gehisst wurden. Schlussendlich waren Zentimeter entscheidend. Wieder hatten Schär/ Huber die Nase vorn, vor Willi/Vetterti.

Aufzug zum dritten Akt am Sonntagmorgen bei leichter Flaute. Trotzdem legte die Wettfahrtleitung eine Startlinie aus (eine von vielen möglichen), und alle schafften die Luvboje ohne Wende. Der Wind hielt bis nach der

zweiten Kreuz, dann kam das lange Bangen. Claude und Christa lernten, dass eine Zielkreuz nicht unbedingt mit Kreuzen zu tun haben muss: In Führung liegend nahmen sie am Fass die Schoten dicht, während ihnen Schär/Huber unter Spi enteilt, ihren dritten Laufsieg holten und damit den Pokal. Auch die Startkreuz zum letzten Lauf wurde zum Anlieger. Die beim Startschiff auf Steuerbord startenden Boote setzten sich vom Rest ab. Steiger/Kägi lieferten Räschle/Pinsini ein hartes Duell um die Leaderposition. Auf der Zielkreuz schafften sie schliesslich den Durchbruch. Das muss wie Balsam auf die in Port Camargue durchlöcherter Bodenplanke sein!

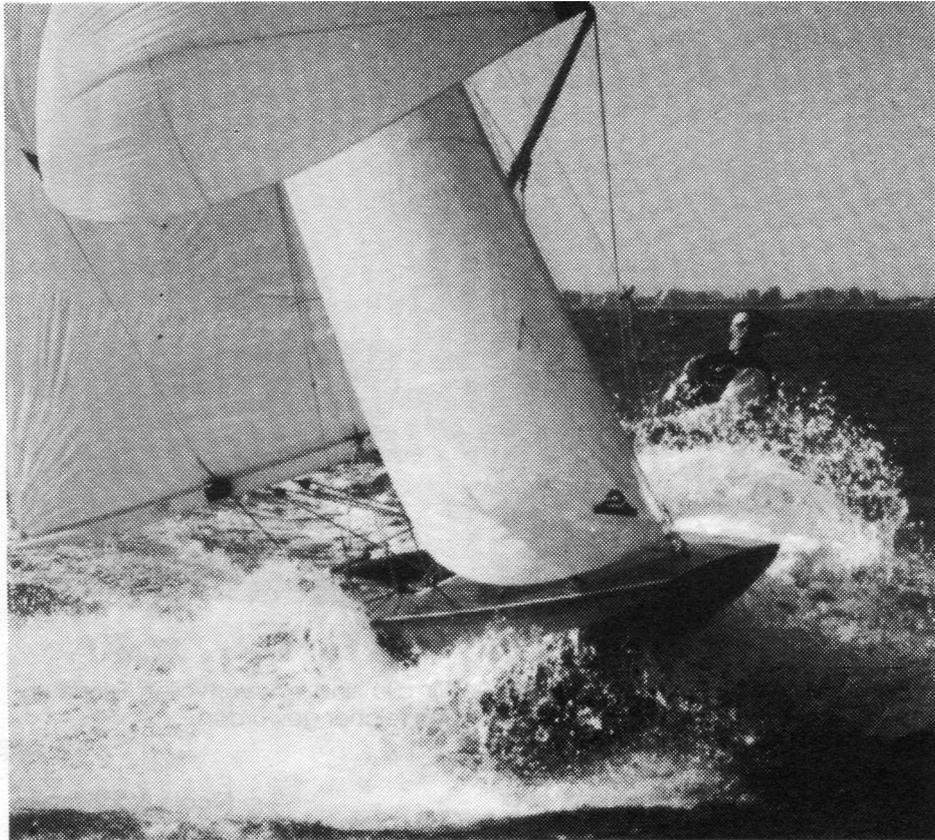
## Klassement nach 4 Läufen

1.	Schär/Huber	<b>0</b>
2.	Mermod/C.Mermod	<b>204</b>
3.	Moser/Moser	<b>21.7</b>
4.	Willi/Vetterli	<b>22.7</b>
5.	Räschle/Pinsini	<b>25.7</b>
6.	U.Schwendimann/Heilig	<b>35.7</b>
7.	Epper/Schneider	<b>39</b>
8.	Steiger/Kägi	<b>42</b>
9.	Bossard/Wildi	<b>45</b>
10.	Duvoisin/Duvoisin	<b>45</b>
11.	Holtmann/Hottinger	<b>46</b>
12.	N.Brönnimann/Stolz	<b>49.7</b>
13.	Wittich/Good	<b>52</b>
14.	Hofer/Waber	<b>53.7</b>
15.	Widmer/Zimmermam	<b>54</b>
16.	Gautschi/König	<b>55</b>
17.	Hanhart/Eichenberger	<b>62</b>
18.	Donner/Geu	<b>64</b>
19.	Wirth/Santschi	<b>64</b>
20.	Badertscher/Baggenstoss	<b>66</b>
21.	Moder/Bochmann	<b>67</b>
22.	Grob/Duvoisin	<b>73</b>
23.	Gindraux/S.Duvoisin	<b>73</b>
24.	Ritzler/Beck	<b>75</b>
25.	Haeny/Hedlger	<b>93</b>

# PORT CAMARGUE

**Auch** in diesem **Jahr** fuhren zwanzig Fireball-Teams, darunter eine Crew aus Deutschland, in Frankreichs wind-sichere Gegend Port Camargue. Viele Unfälle und Staus erschwerten manchem die Reise. Die Geschichte der abenteuerlichen Fahrt von Lindy und Lucien lässt man sich am besten von ihnen selbst erzählen. Der Wind hat es während den ersten zwei Trainingstagen noch gut mit uns gemeint. Es wehte eine schöne Seebrise von zwei bis vier Beaufort. Als Trainer konnte Lindy wiederum Ian und Andy, zwei erfolgreiche englische Fireballsegler, engagieren. Doch die Trainingswoche stand heuer nicht nur unter einem

günstigen Stern. Bereits am Dienstag erschien unsere Organisatorin Lindy Preuss mit einem Gips am Arm. Ursache war nicht das Segeln, sie stolperte an Land und fiel unglücklich zu Boden. Köbi und Andy retteten sich mit einem riesigen Guckloch im Bootsboden noch zeitig an Land (Folge von Torstart-Übungen). Sie hatten aber Glück im Unglück. Ihr Kamikaze ist ein versierter Bootsbauer, der sofort nach dem "faux pas" selbst Hand anlegte und die Havarie wieder in Ordnung brachte. Es wäre toll, wenn man sich die Unfallpartner immer so geeignet aussuchen könnte.



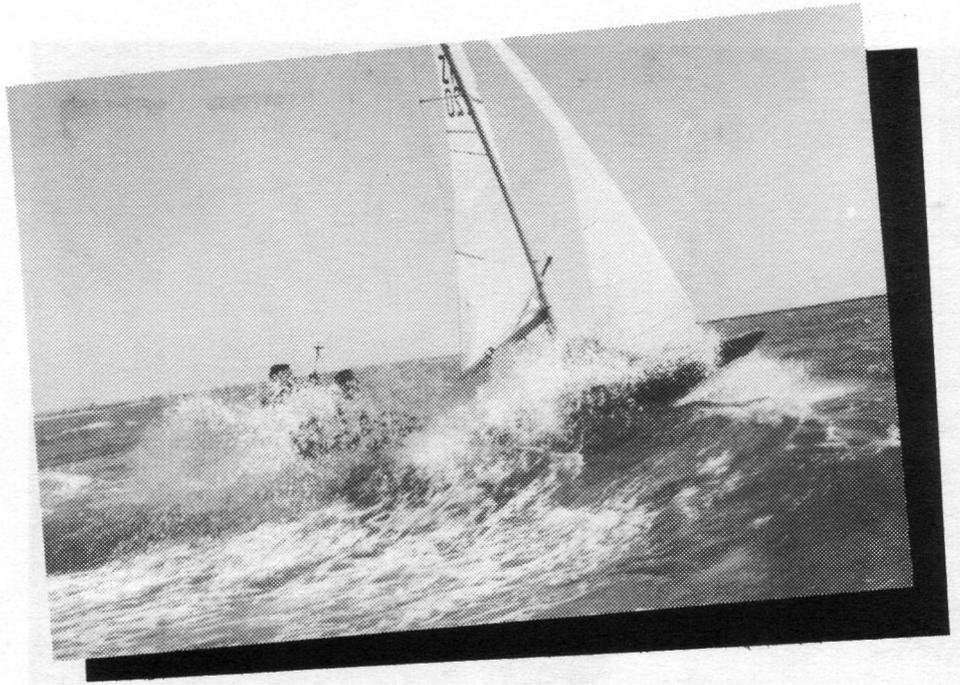
Damit aber noch nicht genug! Nebst andern kleinen Löchern In Booten hat sich Markus Heilig eins in den Kopf gemacht. Ich sage Euch, dies alles wäre noch erträglich gewesen, wenn:

- mindestens einmal in der Woche eine lauwarme Dusche möglich gewesen wäre.
- die Unterkunft ein bisschen weniger "gmüffelet" hätte.
- dem armen Damian nicht das Auto samt dem Spinnaker und Armin das Autoradio geklaut worden wäre (zum Ausgleich versenkten Armin und Urs gleich noch den Kompass und die Segeluhr...).

- Fritz sich keinen Virus geholt hätte.

Nein, nein, so schlimm wars doch nicht. Wir liessen uns die gute Laune nicht verderben! Mit einem kleinen Geburtstagsständchen für Ian, begleitet von Ivos Gitarrenklängen und einer tollen Bootstaufe war alles wieder in Ordnung.

Bei der Taufe von "Kiwi the Last", "Tschoulin" und "Purple Pain", fehlte auch Neptun der Meeresgott nicht. Selbstlos wie er Ist, hat sich Andy mit Dreizack ins kalte Wasser geworfen und ein Zeremoniell abgegeben. Es war umwerfend echt!



Bei sehr starkem Wind in den letzten drei Tagen übten wir uns im Starten, Bootshandling und Spinnakern. Auch Geschwindigkeitsteste gehörten zum Tagesprogramm. Zu bemerken war auch das all halbstündliche Einlaufen von Mägen und Pinseln, welche stets Mängel am Boot behoben. Ihnen schlugen wir vor, eine Werkbank samt Schraubstock im Boot einzubauen. Nicht zu vergessen sind unsere allmorgendlichen Spaziergänge zum Knotenmesser und die Mitternachts-Stehparties vor der Toilette.

Rückblickend konnte jeder vom Training mit Ian und Andy profitieren. Dank Lindy ist dies alles zustande gekommen! Ein herzliches Dankeschön auch an Rene und Gregor, welche unsere beiden Motorboote sicher durch die Wellen steuerten.

Wir alle sind an wertvollen Erinnerungen reicher geworden.

Nicole Brönnimann

# HENRI-LLOYD

**Die führende Marke  
im Rennen**



## FOREMOST

- Einteiliger Anzug mit 3 Taschen, aus wasserdichtem Bri-Nylon
- praktisch unzerreissbar
- lieferbar in verschiedenen Farben

➤ Erhältlich in  
Ihrem Fachgeschäft

Der Grossist der besten Marken:

**bucher  
+ walt**

2072 St-Blaise/NE

rte de Soleure 8 • 038/33 62 62

## Coupe Mediterranee Vitrolles

---

Was wir in Port Camargue geübt hatten, würde uns am 100 km östlich liegenden Etang de Berre zugute kommen. Jedenfalls den Wetterfröschchen nach, denn sie versprachen für Ostern "vent assez fort". Romy und Ivo wurde aber bereits am Freitagabend der Wind aus den Segeln genommen: Während des gemütlichen Nachtesens wurde ihr Wagen mitten auf dem Dorfplatz ausgeräumt. Alles weg - auch die Segelklamotten.

Am Samstagnachmittag starteten 45 Boote, die Hälfte etwa Schweizer, bei massigem Mistral und Sonnenschein. Schär/Huber und Räschle/Pinsini übernahmen die Spitze vor weiteren Schweizern. Das Training zeigte seine Früchte! Es sah nach einem Start-Zielsieg der beiden Mannschaften aus. Sie vermuteten aber, weil die Luvboje auf der zweiten Kreuz versetzt worden war, das Ziel zu weit rechts. Grundler/Nolle navigierten besser und liefen als erste ein. Schär/Huber konnten sich noch als zweite über die Linie retten, während ihre härtesten Verfolger Räschle/Pinsini unglückliche siebte wurden. Die Wettfahrtleitung liess sich Zeit, eine ganze Stunde, bis endlich zum zweiten Lauf geschossen wurde.

Der Mistral hatte inzwischen stark zugelegt. Auf dem Raumschenkel gingen nur einzelne Spis hoch, dafür umso mehr Mannschaften baden. An der Halsetonne wurde es zunehmend schwerer einen Weg durch die Gekenterten zu finden. Einige fuhren von dort weg mit einem schwarzen, stinkigen Dreieck im Segel, aber dennoch happy, den Mast nicht gebrochen zu haben. Gewonnen wurde dieser Hacklauf von den Duvoisins, die sich mit einem 1. und 3. Platz eine gute Ausgangslage geschaffen hatten.

Am Sonntagmorgen konnte sich die Wettfahrtleitung trotz leidlichem Westwind nicht zu einem Start durchringen. Das Signal zum Auslaufen kam erst als der Wind bereits abflaute. Wir produzierten einen Fehlstart. Während wir die Startwiederholung abwarteten, setzte der Mistral ein - und wie! An einen Start war nicht zu denken; das Feld fegte ans Ufer.

Als am Montag das Wasser immer noch flog, wurde die Regatta noch vor Mittag beendet. Damit standen Duvoisin/Duvoisin als Sieger fest.

---

1	Z14078	Duvoisin/Duvoisin	10	0	10
2	G14019	Grundler/Nolle	0	11.7	11.7
3	Z14161	Schär/Huber	3	10	13
4	F14043	Scall/Koch	22	3	25
5	ZI 3220	Raschle/Pinsini	13	14	27
6	F13840	Gault/Brun	8	20	28
7	F13839	Perdon/Perdon	21	8	29
8	ZI 3980	Mäder/Bachmann	23	13	36
9	F14139	Robert/Cordelle	19	17	36
10	F14059	Treguier/Bontemps C.	14	23	37
11	Z13977	Willi/Vetterli	25	15	40
12	F13255	Cordelle/Blanc	27	18	45
13	F12875	Giaume/Flamang	24	21	45
14	Z14146	Schwendimann U./Heilig	26	26	52
15	F12431	Schneider/Tierce	31	24	55
16	Z12624	Gindraux/Duvoisin S.	30	25	55
17	F13139	Olivier/Pubert	34	22	56
18	Z13666	Epper/Schneider	dsq	5.7	57.7
19	Z13943	Wittich/Good	5.7	dnc	57.7
20	Z14149	Moser/Moser	11.7	dnc	63.7
21	Z13942	Ritzler/Koch	15	dnc	67
22	Z13805	Badertscher/ Baggenstoss	dsq	16	68
23	F12880	Kremer/Sotteau	16	dnf	68
24	F13939	Funfschilling/Goulet	43	27	70
25	F13898	Basset/Daniels	18	dnf	70
26	F13286	Bretagne/Perocheau	dsq	19	71
27	Z 14055	Holtmann/Hottinger	14	dnc	72
28	Z13136	Hunkeler/Bucher	28	dnf	80
29	113766	Manzi/Annese	29	dnc	81
30	F12122	Ramezl/Gacoin	32	dnf	84
31	F12106	Brothier/Tourlonias	33	dnf	85
32	F12980	Berneyron/Vermet	35	dnc	87
33	F12597	Le Bas/Petitbon	36	dnf	88
34	Z13000	Brönnimann N./Stolz	38	dnf	90
35	F12582	Tigoulet/Jacquin	39	dnf	91
36	F13179	Bousquet/Pineda	40	dnf	92
37	F 2875	Sotteau/Sotteau	41	dnf	93
38	F 1243	Ravel/Spennato	42	dnf	94
39	F 3307	Torchet/Torchet	44	dnc	96
40	F11791	Pichon/Pierot	45	dnf	97
41	Z12376	Wirth/Wirth	dsq	dnf	104
41	F10111	Barilley/Guibaud	dnc	dnc	104
41	Z12527	Eichenberger/Trachsel	dnc	dnc	104
41	Z13001	Steiger/Kägl	dnf	dnf	104
41	Z13979	Mermod/Mermod C.	dsq	dnc	104

## Mammern

---

Wie immer herrscht auch dieses Jahr wieder grosses Gedränge in der Nähe des Schiffsteges. Alles ist verstellt mit Contendern, Korsaren und natürlich haufenweise Fireballs; 31 ganz genau. Der Grill ist zur Freude aller bereits eingeheizt. Da kann nichts mehr schiefgehen. Sogar das Wetter spielt mit, auch der Wind. Obwohl die Bise nicht mehr so stark weht wie die Woche davor, reicht es doch für zwei Läufe. Den Ersten stecken Urs und Adrian ein, den Zweiten die Duvoisins. Da beide auch je einen 3. Platz verbuchen sind sie am Abend Kopf an Kopf.

Das Abendessen für die ganze Seglerbande wird in der neuen Mehrzweckhalle aufgetischt, wo anschliessend auch geschlafen werden kann.

Am Sonntagmorgen erwartet uns überraschenderweise bereits ein kräftiger Westwind. Vor dem Auslaufen aber noch schnell etwas essen. Leichter gesagt als getan: Die Inner-schweizer Kuhbuben bringen die Ser-viertochter arg in Verlegenheit: Sie bestellen je einen halben Liter Milch - die Ärmste weiss nicht wie servieren, zur Blumenvase kann sie sich nicht entschliessen. Nachher ist sie schlicht ausverkauft. Damian, bring doch das nächste Mal die Milch inklusiv passendem Geschirr selbst mit!

Leider flaut der Wind während des 3. Laufes ständig ab. Auf der Zielkreuz wählt die Spitze des Feldes, angeführt von Schär/Huber das deutsche Ufer - den direktesten Weg zum Parkplatz. Plötzlich ist der Wind ganz weg, während Boote, die es über Mam-mern versuchen, in einem schmalen

Windstrich aufkreuzen können. Gewinner sind Wittich/Good. Mit einem weiteren Lauf und einem Streicher würden sie auch zu den Pokalanwärtern gehören! Aber vorerst weiss der Wind nicht was er will, was uns Zeit für eine Grillwurst gibt. Die Duvoisins räumen bereits zusammen, sie haben einen weiten Heimweg.

Obwohl der Hauch das Wasser nicht einmal überall zeichnet, entschliesst sich die Wettfahrtleitung doch noch zu einem weiteren Start. Die anderen Klassen starten nach unserem Frühstart zwar, geben aber an der Luvboje auf. Den abgekürzten Superkurzlauf gewinnen Urs und Adrian und sichern sich damit den Gesamtsieg.

---

#### Klassement nach 4 Läufen

1	14166	Schär/Huber	1-3-7-1	<b>2.9</b>
2	14078	Duvoisin/Duvoisin	3-1-3-dns	<b>5.8</b>
3	13943	Wlittich/Good	2-8-1-5	<b>6.6</b>
4	13977	Willi/Verterii	9-2-14-2	<b>12.2</b>
5	14019	Grundler/Nolle	25-4-4-7	<b>15.0</b>
6	14149	Moser/Moser	6-7-12-3	<b>15.9</b>
7	13000	N. Brönnimann/Stolz	7-6 18-9	<b>22.0</b>
8	13979	Mermod/C.Mermod	4-10-10-13	<b>24.0</b>
9	13941	Widmer/Zimmermann	8-17-2-dnf	<b>26.6</b>
10	13942	Ritzler/Koch	12-9-20-6	<b>27.0</b>
11	13805	Badertscher/Baggenstoss	27-15-5-8	<b>28.0</b>
12	13666	Epper/Schneider	10-5-15-20	<b>30.0</b>
13	12527	Eichenberger/Hanhart	18-19-8-10	<b>36.0</b>
14	14055	Holtmann/Hottinger	5-18-25-14	<b>37.0</b>
15	13136	Hunkeler/Bauer	11-12-19-15	<b>38.0</b>
16	13756	Gautschi/König	19-13-6-dnf	<b>38.0</b>
17	14146	U.Schwendimann/Heilig	21-11-17-12	<b>40.0</b>
18	12226	Antenen/Michel	14-26-23-4	<b>41.0</b>
19	13980	Mäder/Bachmann	13-20-dsq-ll	<b>44.0</b>
20	13701	Sprecher/K.Wick	15-28-13-16	<b>44.0</b>
21	11958	Aebi/Birrer	22-23-9-19	<b>50.0</b>
22	13001	Steiger/Kägi	20-24-16-17	<b>53.0</b>
23	13297	Donner/Geu	16-25-22-18	<b>56.0</b>
24	12377	E.Brunner/Lehmann	26-14-21-21	<b>56.0</b>
25	13465	Junker/Wehrle	24-29-11-23	<b>58.0</b>
26	13056	Matt/Vogel	28-16-24-dnf	<b>66.5</b>
27	12997	Wyss/C.Bodenmann	23-22-26-22	<b>67.0</b>
28	13220	Räschle/Pisini	17-21-dnf-dns	<b>68.5</b>
29	13665	Harrison/W.Harrison	30-27-28-dnf	<b>81.5</b>
30	988	Frei/Carrillo	31-dnf-29-24	<b>84.0</b>
31	13057	Beck/Beck	29-30-27-dns	<b>86.0</b>

## Walenstadt

---

**Neun (!)** Fireball-Mannschaften warteten am frühen Samstagnachmittag am Strand von Walenstadt gespannt auf das, was der Walensee dieses Jahr bieten würde: Zuerst sorgte er dafür, dass man ihm nicht nachsagen kann, es gäbe da keinen Wind: Westfront 7-8 Bft. Nach etwa einer Stunde behinderten uns nur noch Wellengang und haufenweise Treibholz beim Auslaufen. Schön, die frischverschneiten Berge rundherum.

Bei 3 Bft. West mit einigen Drehern konnte es losgehen. Bei der Luvboje kündigte sich schon an, was zu befürchten war: sterbender Wind unter der Felswand! Zwei Passable Raumbgänge noch, eine konfuse Kreuz, ein verzweifelter Vorwind... Schluss. Alle trieben in der Nähe der Leeboje, 470er, Fireballs und 505. Man wartete auf die erlösenden Schüsse.

Am Sonntagmorgen regnete es zuerst einmal, kein Wind. Schwendimann/Heilig packten zusammen. Bei aufgehelltem Wetter wurden wir bis nach Quinten geschleppt, wo zwar rechter Wellengang aus West herrschte, der Wind aber aus allen Richtungen säuselte. Bei Ostwind schickte man uns auf die Bahn. Der mitlaufende Schwell erlaubte uns am Wind zu surfen, - ist noch ganz glatt. Schon kurz nach dem Start hatten Birrer/Hohl im See draussen einen guten Vorsprung herausgefahren. Die Schiffe näher den Felsen fielen zurück. An der Luvboje waren 4 Boote wieder nah zusammen: Birrer/Hohl, Steiger/Kägi, Mäder/Bachmann und Moser/Moser. Man versuchte sich unter Spi auszutricksen und schaffte den Anschluss an die 470er, was das Spiel nicht eben vereinfachte.

Der Wind entschärfte die Situation auch nicht! Zahllose Dreher bei 0-1 Bft. Spi runter, Spi rauf, Spi runter, Spi rauf... Mäder/Bachmann erhaschten zuerst eine Böe und rauschten ab. Später konnten Moser/Moser die Verfolgung aufnehmen. Abkürzungssignal. Auf der halben Kreuz waren die Führenden eingeholt, da sie im Abwind von 470ern segelten. Ein spannendes Finish war zu erwarten. Nach einer überraschenden Wende der Mosers, welche beinahe zu einer Kollision geführt hätte, mussten Armin und Urs einen 720 fahren. Die beiden andern waren nicht mehr einzuholen. Den 2. Lauf, ebenfalls abgekürzt, starteten wir bei 4Bft. Westwind. Endlich wieder einmal ein fetziger Raumbgang. Der Wind hielt aber erneut nicht durch und flaute auf der Zielkreuz ziemlich ab. Mit einem Start-Zielsieg holten Erich und Ruedi Moser den Pokal.

Beim Heimfahren nach Walenstadt frischte es nochmals kräftig auf. Heisse Spigänge und einige Kenterungen waren die Folge. Schade, dass sich der Walensee einmal mehr von seiner störrischen Seite gezeigt hatte. Auch der SCOW hofft darauf, das Jollenweekend endlich einmal wieder bei richtiger Thermik durchführen zu können. Es gibt sie nämlich wirklich!

---

#### Resultat nach zwei abgekürzten Läufen

1	14149	Moser/Moser	1-1	<b>0</b>
2	13980	Mäder/Bachmann	2-2	<b>3.2</b>
3	13220	Räschle/Pinsini	5-3	<b>7.9</b>
4	11958	Birrer/Hohl	4-5	<b>9.0</b>
5	13665	R.Schwerzmann/Helbling	6-4	<b>10.0</b>
6	13001	Steiger/Kägi	3-dsq	<b>12.9</b>
7	2	T. Harrison/Harrison	7-6	<b>13.0</b>
8	13054	I.Wäspi/Wäspi	8-7	<b>15.0</b>
9	14146	U.Schwendimann/Heilig	dns-dns	<b>18.0</b>

## **Punkteregatta St.Aubin**

---

Etwa 20 Fireballs trafen sich am Wochenende vor der EM in St. Aubin, um sich mit dem Revier vertraut zu machen. Doch leider fiel die 'International Week' der Flaute zum Opfer. Wie heisst es doch: Eine verpatzte Hauptprobe...

# Fireball/Regattakalender 1990

	Januar	Februar	März	April	Mai	Juni
1.						
2.		Antibes				
3.		S				
4.						
5.					Mammern	
6.					S, J	
7.						
8.				Trainings-		
9.				lager		Walenstadt
10.				Port		J
11.				Camargue		
12.					St, Aubin	
13.					S, J	
14.				Vitrolles	Selektions-	
15.				S	schluss	
16.						
17.						
18.					EM	
19.					St, Aubin	
20.						
21.				Neuchâtel		
22.				S, J		
23.						Stansstad
24.						J
25.						
26.						
27.						
28.				Training		
29.				Mammern		
30.						
31.						



## **Fireball International Meeting**

Haupttraktanden waren die Welt- und Europameisterschaften dieses und der kommenden Jahre:

**WM ENOSHMA/JAPAN  
26. SEPT-12. OKT 90**

Transport der Boote ist stark gesponsert. Anmeldung für den Europa-Container bei Paul Withers (Fax 0044 392 423794)

Kosten 250£ + Flug Unterkunft bei Familien oder in Hotels/Bungalows zum halben Preis.

Boote und Zubehör dürfen in Japan nicht verkauft werden !

**WM ANGELHOLM/SCHWEDEN  
10.-25. AUG 91**

**EM LAKE LIPPNO/CSFR  
7.-15. SEPT91**

**WM 92 USA/HAWAII**

**EM 92 ITALIEN oder IRLAND**

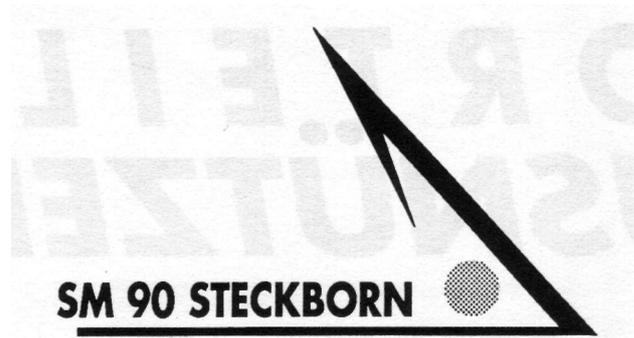
**WM 93 BELGIEN**

Weiter stellte Tony Procter die Frage, ob in einem Jahr, in dem die WM in Europa stattfindet, auch eine EM stattfinden soll. Es herrschte darüber geteilte Meinung. Die NAs wurden gebeten, eine Stellungnahme der Fireballers des Landes an die FI einzusenden. Die FI sucht eine Möglichkeit, die Konkurrenzfähigkeit von Holzbooten gegenüber Sandwichkonstruktionen zu erhalten. Man wäre dankbar für Ideen!

St.Aubin, 24. Mai 1990

### **Terminänderung**

18.- 24. 8.  
Französische Meisterschaft Port Haliguen/Baie  
de Quiberon/Bretagne



### **SM FIREBALL 1990**

Der Yacht Club Schaffhausen freut sich, Sie zur Internationalen Schweizermeisterschaft 1990 auf den Untersee in Steckborn einladen zu dürfen.

**Datum: 27.-30. September 1990**

Wo der Untersee liegt? Er ist der westlichste Teil des Bodensees. Seine Ufer sind eine Wohltat fürs Auge, schön und idyllisch. Parallel zu seinen Längsufern - in der Mitte des Sees - verläuft die deutsch-schweizerische Grenze. Beim Segeln kennen wir natürlich keine Grenzen!

Wir freuen uns auf Ihre Teilnahme. Der YCS mit dem OK-Präsident, Martin Wüst, bemühen sich, Ihnen mit einem speziellen Rahmenprogramm drei tolle Tage zu bieten.

YACHT CLUB SCHAFFHAUSEN

### **CHAMPIONNAT DE SUISSE FIREBALL 1990**

Le Yacht Club Schaffhausen se rejouit de vous inviter au championnat international de Suisse 1990, et ceci à Steckborn, sur le "Untersee"

**Date: du 27 au 30 septembre 1990**

Où se trouve donc ce fameux "Untersee"? Il s'agit de la partie ouest du Lac de Constance. Ses rives sont belles et idylliques, un vrai plaisir pour les yeux. Parallèlement à ces bordures latérales - et au milieu du lac - se situe la frontière germano-suisse. Bien sûr, les amateurs des sports de voile ne connaissent pas de frontières!

Votre participation nous fera le plus grand plaisir. Le YCS et son Président du comité d'organisation, Martin Wüst, s'efforceront de vous offrir trois folles journées de plaisir avec un Programme spécial d'animation.

YACHT CLUB SCHAFFHAUSEN

# VORTEILE AUSNUTZEN

*Regattataktik von Oskar Paulich, Laser-Weltmeister und FD-Coach, aus Yachting 88.*

Wie wichtig der Start sein kann, wissen die meisten Regattasegler aus eigener Erfahrung. Das Erlebnis dagegen, nach einem guten Start fast automatisch in der Spitzengruppe zu segeln, ist leider nur wenigen bekannt.

Viele Segler, die sich gewohnt sind, meistens Ränge im Mittelfeld zu segeln, finden sich nach einiger Zeit mit diesen Gegebenheiten ab und starten weiterhin zu reserviert. Ich kenne Leute, denen plötzlich der "Durchbruch" in der Segellaufbahn gelungen ist, nachdem sie ein paar Male nach einem guten Start vorne mitgefahren sind. Natürlich setzt dies voraus, dass Dinge wie die Bootsgeschwindigkeit oder die Manöver auch genügen, um einen Spitzenrang zu erreichen.

## **Was ist ein guter Start?**

Ich bin mit meinem Start zufrieden, wenn ich folgende drei Ziele erreicht habe:

- 1. ich habe freien Wind.**
- 2. Ich bin in der Lage, meine Strategie auszuführen.**
- 3. Ich habe keinen oder nur geringen Rückstand auf das Schiff, das am besten gestartet ist.**

Um diese Ziele zu erreichen, stelle ich folgende Überlegungen an: **Wie liegt die Startlinie im Verhältnis zur Windrichtung? Wie ist das Feld auf der Linie verteilt?**

Es ist sogar für die beste und erfahrenste Wettfahrtleitung schwierig, die Startlinie so zu plazieren, dass sie genau in einem Winkel von 90 Grad zum Wind zu liegen kommt. Darum gibt es fast immer einen sogenannten Luv- oder Leevorteil.

Wie in Grafik 1 zu sehen ist, hat das Schiff, das bei einer Startlinie mit Luworteil an Luv startet, sofort einen Vorsprung auf ein Schiff, das auf der benachteiligten Leeseite gestartet ist.

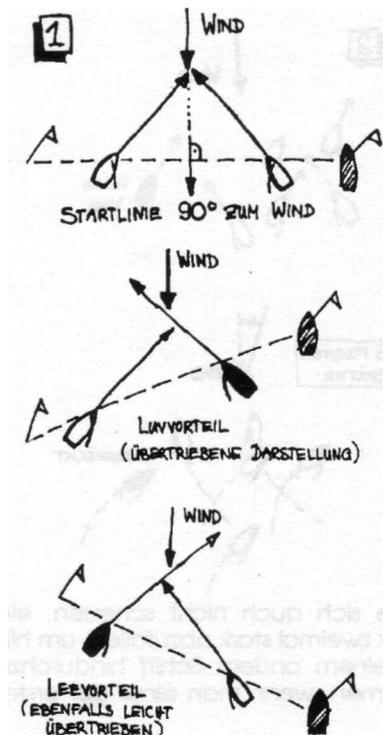
Ist dagegen die Leeseite der Linie bevorteilt, so wird das im Lee gestartete Schiff im Vorsprung liegen.

Je schiefere die Linie liegt, desto krasser fallen die entsprechenden Vorsprünge aus.

Die einfachste Methode, die Lage der Startlinie zu bestimmen, ist auf der Linie in den Wind zu schießen, so dass der Baum mittschiffs steht. Zeigt nun der Bug mehr Richtung Startschiff, so ist dieses Ende bevorteilt. Zeigt er auf die Seite der Boje, sollte man in ihrer Nähe starten. Hat das Boot einen Kompass, stellt man zuerst die Wind-

richtung fest (zum Beispiel 100 Grad), und anschliessend fährt man auf Backbordbug genau entlang der Startlinie. Wenn der jetzt anliegende Kurs um mehr als 90 Grad von der vorher gemessenen Windrichtung abweicht, so ergibt sich ein Luworteil, das heisst, die gegen den Wind gesehen rechte Seite der Linie ist bevorteilt. Ist die Differenz kleiner als 90 Grad, ist die Leeseite (gegen den Wind gesehen die linke Seite) bevorteilt.

Wenn man keinen Kompass auf dem Boot hat, kann man feststellen, ob man auf Backbordbug oder auf Steuerbordbug den grösseren Winkel zum Wind macht, wenn man entlang der Linie segelt. Als Hilfsmittel kann der Stand der Segel betrachtet werden. Auf Backbord raumer segeln heisst Luworteil, auf Steuerbord raumer segeln heisst Leevorteil.



## Die Verteilung der Schiffe auf der Linie

A) Wenn eine Seite der Linie tatsächlich bevorteilt ist, werden sich dort auch die meisten Schiffe versammeln. Bei einer langen Startlinie ist es ratsam, ein wenig unterhalb (bei Luworteil) beziehungsweise oberhalb (bei Leevorteil) des grossen Gedränges zu starten. Man ist dann immer noch auf der richtigen Seite der Linie, verliert nur wenige Meter auf die besten Starter und hat eine viel grössere Chance, nach dem Start sofort freien Wind zu haben.

Am wichtigsten aber ist es, niemals zu denjenigen Schiffen zu gehören, die im Gedränge versauern und keine Chance auf freien Wind haben.

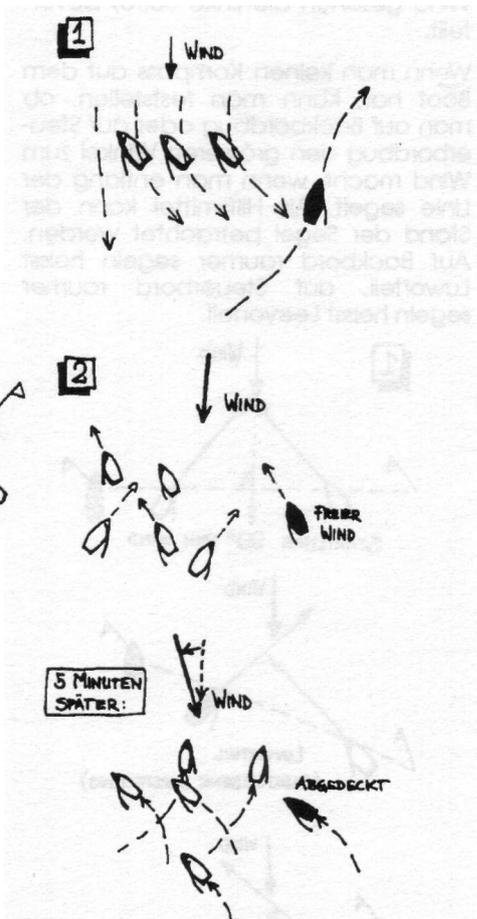
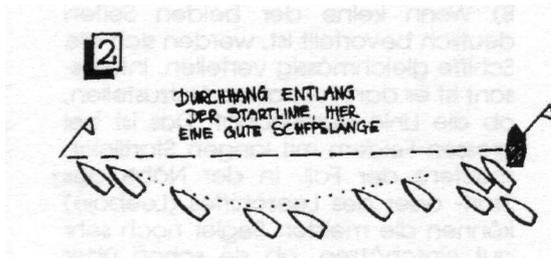
B) Wenn keine der beiden Seiten deutlich bevorteilt ist, werden sich die Schiffe gleichmässig verteilen. Interessant ist es dann vor allem festzustellen, ob die Linie durchhängt. Das ist bei grossen Feldern mit langen Startlinien meistens der Fall. In der Nähe des Start- oder des Leeschiffes (Leeboje) können die meisten Segler noch sehr gut einschätzen, ob sie schon über der Linie sind oder nicht. In der Mitte der Startlinie ist das viel schwieriger. Darum bleiben die meisten hier in einem gewissen Sicherheitsabstand von der Linie, was den in Grafik 2 gezeigten Durchhang bewirkt.

Das kann bis zu 3 Schiffslängen oder sogar mehr ausmachen, speziell, wenn die "Sudden Death Rule" (verschärfte Startregel = bei Fehlstart ist man automatisch disqualifiziert) in Kraft gesetzt wurde. Da ist es nun ratsam, etwa 3 Minuten vor dem Start einen Blick auf die Verteilung der Schiffe auf der Linie zu werfen. Das macht man am besten, indem man im Luv vom Startschiff her oder im Lee

von der Boje her entlang der Linie visiert. Falls man einen Durchhang konstatiert, segelt man zur Linienmitte, wo dann einige Sekunden vor der benachbarten Konkurrenz dichtgenommen wird - wie viele Sekunden früher, das hängt vom Ausmass des Durchhangs ab.

Direkt nach dem Start gibt es nur ein Ziel: freien Wind bekommen respektive ihn behalten. Wenn man die ersten paar Minuten nach dem Start in den Abwinden anderer Schiffe segelt, handelt man sich einen beachtlichen Rückstand auf diese ein. Sogar Schiffe, die, strategisch gesehen, auf dem falschen Bug, aber mit freiem Wind segeln, werden besser im Rennen liegen als ein Schiff, das zu lange in den Abwinden geblieben ist.

eines von wenigen Schiffen auf Steuerbord (SB) sehr guten Wind haben. Die Abströmung des Windes aus den Segeln der BB-Schiffe ist vorteilhaft für ein StB-Schiff, was Grafik 1 verdeutlicht. Ich weiss, dass es manchmal sehr schwierig ist, kurz nach dem Start Platz für eine Wende zu finden, ohne die Regeln zu verletzen; aber das ist kein Grund, selbstmörderisch in einer schlechten Position zu bleiben. Man



### Wie kommt man in freien Wind?

Wenn man wegen einem schlechten Start keinen freien Wind hat, muss man schnell und aggressiv etwas unternehmen. Wir gehen davon aus, dass der grösste Teil des Feldes auf Backbordbug (BB) gestartet ist. Die Erfahrung lehrt, dass es immer eine Weile dauert, bevor die ersten Schiffe ihre erste Wende machen. Wenn man als eines von vielen Schiffen auf BB keinen guten Wind hat, wird man als

sollte sich auch nicht scheuen, ein- oder zweimal stark abzufallen, um hinter einem andern Schiff hindurchzukommen, wenn man einer der ersten

auf StB-Bug ist, lohnt sich das allemal.

Der jetzt eingeleitete StB-Schlag kann, wenn das die Taktik erfordert, durchgezogen werden, oder man kann warten, bis genügend Platz vorhanden ist, um wieder auf BB in den freien Wind zu wenden.

### **Wie bleibt man im freien Wind?**

Wenn man nach einem gelungenen Start eine schöne Position erreicht hat, muss man natürlich dafür sorgen, dass man diese auch behält. Man beginnt so bald wie möglich, im Rhythmus der Winddrehungen seine Wenden zu machen. Im Moment, wo der Kurs auf BB schlechter wird (Wind dreht nach links), bleibt man noch ein paar Sekunden, um sicher zu sein, dass sich die Winddrehung durchsetzt. Ist das so, wendet man sofort.

Was passiert, wenn man das nicht macht, zeigt Grafik 2. Man landet wieder mitten im Feld, und der Vorteil des freien Windes geht verloren.

### **Weiter auf der Kreuz**

Die Kreuz legt man am schnellsten zurück, wenn man den Winddrehungen folgt.

In gewissen Ausnahmesituationen muss jedoch von dieser Strategie abgewichen werden; das Mitnehmen der Windbewegungen muss man als Standardrezept sehen. Wenn aber, wie manchmal auf Schweizer Seen, der Wind "spinnt", so muss man reagieren und seine Strategie anpassen. Oft kennen die einheimischen Segler diese Eigenheiten und wissen, welches die bessere Seite ist. Sind diese Informationen nicht zu bekommen, muss man früh genug vor dem Start

auslaufen und die revierbedingten Einflüsse (Strömung, Landeinflüsse) selber analysieren.

Unter solchen Umständen ist es ratsam, eine gute Position nach dem Start zuerst einmal während der ersten Kreuz zu konsolidieren. Das heisst, dass man immer im Auge behält, wo die Mehrheit der Konkurrenz hinsegelt, um sich tendenziell auch in dieser Richtung zu orientieren.

Das hat nichts zu tun mitverteidigend segeln", was auf der ersten Kreuz fehl am Platz wäre. Vielmehr geht die Überlegung dahin, dass es wenig Sinn hat, mit vier Gegnern nach links zu segeln, wenn fünfzig Konkurrenten nach rechts segeln.

Bei unberechenbaren Verhältnissen folgt man also einem Grundgedanken, den man etwa so formulieren könnte: Wenn ich mit der grossen Gruppe mitfahre und in dieser Gruppe bei den ersten drei bleibe, können mich von der kleinen Gruppe nur wenige Schiffe überholen - weil es dort nur wenige Schiffe hat.

Dagegen umgekehrt: Wenn ich mit der kleinen Gruppe mitfahre und sogar in Führung liege, können mich noch sehr viele von den Schiffen, die auf der andern Seite der Kreuz für mich ausser Kontrolle sind, überholen; und das ist ein enormes Risiko. Durch solche Fehler werden Regatten verloren!

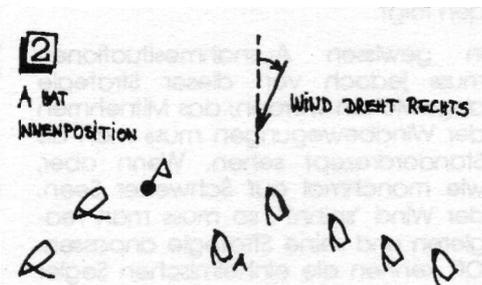
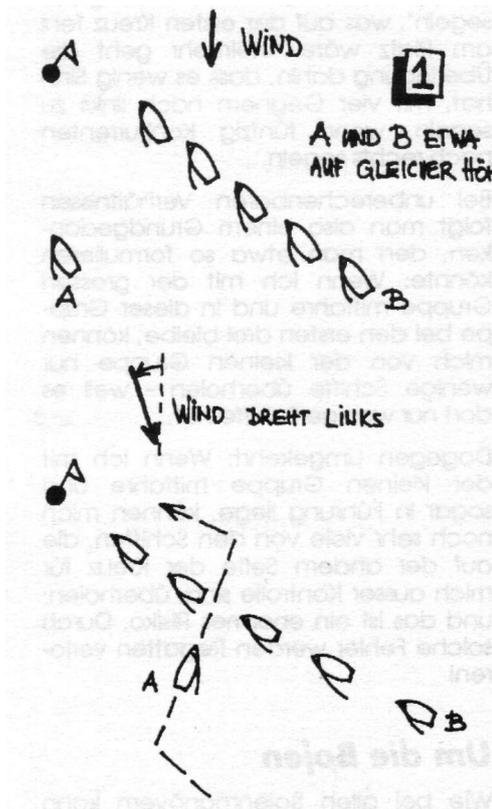
### **Um die Bojen**

Wie bei allen Bojenmanövern kann man auch an der Luvboje einige Plätze gewinnen, speziell in grossen Feldern mit geringen Abständen zwischen den Booten. Eine alte Seglerweisheit sagt, dass man die Luvboje am besten auf BB anlegt, weil man auf StB keinen Vortritt hat und das Risi-

ko läuft, einige Boote auf BB passieren lassen zu müssen, bevor man selber die Boje runden kann. Weil sehr viele Segler diese Weisheit kennen, sieht man meistens eine rechte Anzahl Boote, die die letzten paar hundert Meter auf BB anlegen. Jedes Schiff, das sich in diese Reihe einordnet, muss ein bisschen höher liegen als das vordere, weil es sonst in den Abwinden segelt und die Boje nicht mehr anlegen kann.

man diesen Platz fast immer findet: Wenn auf den letzten hundert Metern der Wind nur ein bisschen nach links dreht, werden die eingeordneten Schiffe trotz ihrer Überhöhe starke Abwindprobleme bekommen, und die BB-Reihe wird sich in die Länge ziehen. Damit entsteht mehr Platz zwischen den einzelnen Booten. Eine weitere Auswirkung dieses Linksdrehers: der StB-Schlag wird sehr gut, man findet leicht eine Lücke zum Wenden (Grafik 1).

Wenn der Wind nur ein wenig nach rechts dreht, haben die eingeordneten Schiffe sofort massiv Überhöhe. Dies wird meistens erst kurz vor der Boje erkannt, die Schoten werden geschrickt, und die letzten Meter werden abgefallen. Die Schiffe werden also schneller, und es ist für ein SB-Schiff fast unmöglich, einen Platz zum Wenden zu finden. In einer Distanz von 40 bis 50 Meter von der Boje lässt sich dieser Platz aber leicht finden, wegen der Überhöhe der andern Boote sogar unterhalb deren Linie. Man kann nach der Wende ohne Probleme die Boje anlegen und hat erst noch Innenposition. Ein weiterer Grund, etwa 50 Meter unter die Boje zu zielen, sind die Boote, die schon auf dem Raumschenkel sind (Abwinde). Grafik 2 zeigt diesen Vorgang.

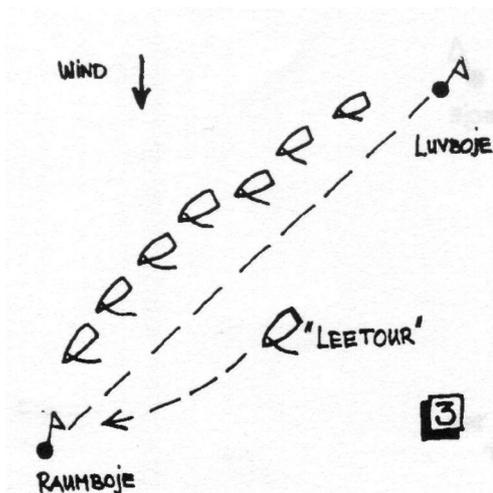


Genau da liegt die Chance für einen Segler, der auf StB kommt: Die Schiffe, die sich einordnen, müssen einen viel längeren Weg zurücklegen als diejenigen, die auf StB kommen und einen Platz zum Wenden finden. Warum

## Raumschenkel

Das taktische Verhalten auf diesem Abschnitt kommt sehr auf die Ausgangslage an. Eine Unterteilung ist notwendig zwischen einer Position in den ersten 5 oder einer solchen im Mittelfeld, zusätzlich spielt es auch eine Rolle, ob der Wind konstant ist, zunimmt oder abflaut.

Das Ziel der ersten drei bis fünf Boote sollte es sein, den Abstand zum Mittel-



feld zu vergrößern, um so dafür zu sorgen, dass die Position gehalten werden kann. Das lässt sich, theoretisch, sehr einfach machen. Die ersten Boote sollten einen Kurs genau auf die Raumboje steuern. Weil im Mittelfeld gewöhnlich viel Hektik herrscht (Luvduelle, Abwinde), segeln die Schiffe dort einen längeren Weg und verlieren den Anschluss zur Spitze. In der Praxis aber ist das manchmal schwierig; es braucht in der Spitze nur einen nervösen Segler, der zu luvnen beginnt, und schon wird das Ziel nicht mehr erreicht. Darum sollte man sich so schnell wie möglich mit den benach-

barten Booten absprechen, um sich nicht gegenseitig nach hinten zu fahren.

Aus dem Mittelfeld sieht alles anders aus. Hier muss man rasch einschätzen können, welchen Kurs die voraussegelnden Schiffe steuern. Im allgemeinen macht das Feld einen Weg zur Boje, wie ihn Grafik 3 verdeutlicht. Wenn man also sofort nach der Luvboje abfällt, hat man einen günstigeren Kurs zur Raumboje ("Leetour").

Die Vorteile sind gross: man hat den kürzeren Weg, man hat an der Raumboje Innenposition, und man hat freien Wind.

Es gibt aber ein paar Einschränkungen: Am Ende des Raumpurses muss man ziemlich stark anluven, um zur Boje zu kommen; dort wird der Gewinn meistens realisiert. Bei starkem Wind muss man da aufpassen, weil in gewissen Klassen (Spinnaker) das Anluven Probleme bringt und eher einen Geschwindigkeitsverlust bedeuten kann. Oder: man erwartet zunehmenden Wind (Erklärung weiter unten).

## Windstärke einkalkulieren

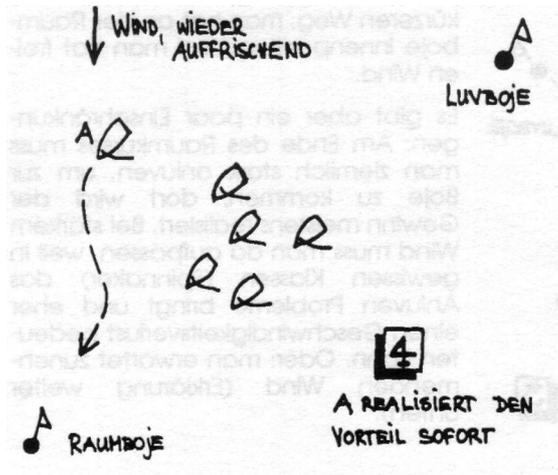
Wenn die Windstärke den ganzen Tag hindurch relativ konstant ist, gilt es in den Böen abzufallen, um Tiefe zu machen während man bei leicht nachlassendem Wind etwas anluvt, um den Speed zu halten. Katastrophal ist es, wenn man die letzten 100 Meter zur Boje noch stark abfallen muss und gleichzeitig der Wind schwach ist.

Wenn der Wind im Verlauf der ersten Kreuz deutlich abgeflaut hat und man erwartet, dass das so weiter geht, muss man das letzte bisschen Wind ausnützen um Tiefe zu gewinnen. Die Leetour ist angesagt. Für die Schiffe,

die zu weit angeluvt haben, wird es zur Qual, die ganze Höhe, die sie gemacht haben, in nachlassendem Wind wieder abzubauen. Diejenigen dagegen, die an Tiefe gewonnen haben und ziemlich weit unter dem geraden Kurs liegen, können durch allmähliches Anluven die Geschwindigkeit besser halten und werden sehr viel gewinnen. Ist es momentan eher schwachwindig, erwartet man aber, dass es wieder auffrischen wird (ziehende Wolken, am Horizont, schneller

wird den neuen Wind natürlich auch bekommen, und wenn man in diesem Moment noch immer zu viel Höhe hat, kommt man mit dem abbremsenden Abfaller vielleicht nicht mehr vor den andern an die Boje. In diesem Fall hätte das Feld zudem Innenposition.

Viel taktisches Gespür und Beobachtungsgabe sind also gefragt auf dem Raumschenkel. Alles Gesagte gilt natürlich sinngemäss zwischen der Raum- und der Leeboje.

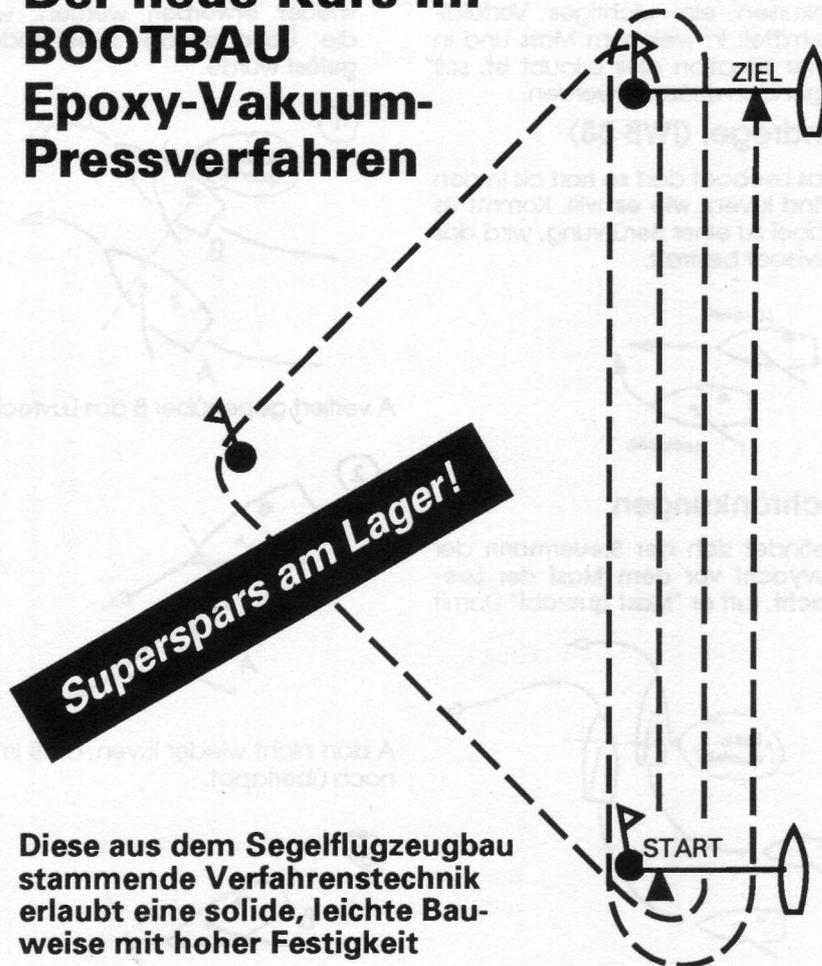


segelnde Schiffe, schwarze Regengfronten), muss man dafür sorgen, dass man auf derjenigen Seite ist, auf welcher der Wind zuerst wieder kommt. Meistens ist das die Seite, von welcher er schon blies: Luvtour steht an.

Sobald man als erster wieder Wind hat, muss man diesen Vorteil sofort ausnützen und den Gewinn realisieren: dem Feld, das noch keinen oder weniger Wind hat, muss der Weg abgeschnitten werden (Grafik 4).

Wie man sieht, ist es sehr gefährlich, extrem auf einer Seite zu bleiben, statt den Gewinn zu realisieren. Das Feld

# Der neue Kurs im BOOTBAU Epoxy-Vakuum- Pressverfahren



Diese aus dem Segelflugzeugbau  
stammende Verfahrenstechnik  
erlaubt eine solide, leichte Bau-  
weise mit hoher Festigkeit

Informieren Sie sich beim Spezialisten

**Josef Steinmayer, Bootbau**

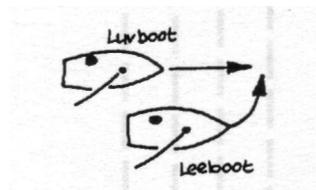
Waldstrasse 27, 8706 Meilen/ZH  
Telefon 01 923 30 30

# Regeln

Das **Luv**en ist besonders auf den Raumkursen ein wichtiges Verteidigungsmittel. In welchem Mass und in welcher Situation dies erlaubt ist, soll im folgenden erläutert werden.

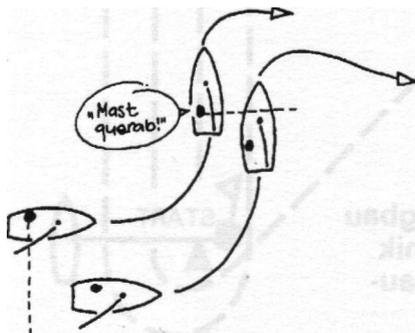
## Grundregel (IWB 38)

§ Das Leeboot darf **so hart** bis in den Wind luven, **wie es will**. Kommt es dabei zu einer Berührung, wird das Luvboot bestraft.



## Einschränkungen

§ Befindet sich der **Steuer**mann der Luvyacht **vor dem Mast** der Leeyacht, ruft er "**Mast querab!**" Damit

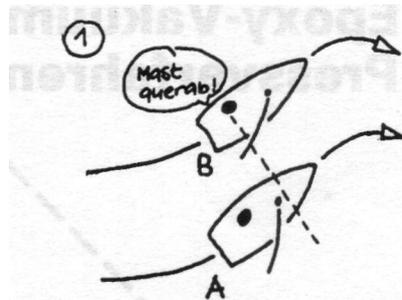


ist das Luvrecht zu Ende.

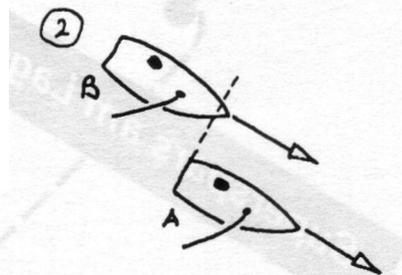
§ Ist das Luvrecht verloren, muss die Leeyacht unverzüglich ihren **richtigen Kurs** steuern.

§ Dieses Boot darf nun nicht mehr geluvt werden, selbst wenn es wie-

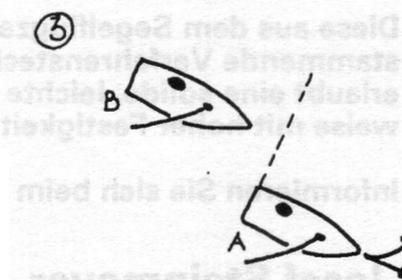
der zurückfällt. Das Luvrecht kann **wieder erworben** werden, wenn die **Überlappung** zwischendurch **gelost** wurde.



A verliert gegenüber B das Luvrecht.



A darf nicht wieder luven, da B immer noch überlappt.



Jetzt hat A das Luvrecht gegenüber B zurückerlangt.

---

## Richtiger Kurs (IWB Teil I)

§ Ein richtiger Kurs ist **jeder Kurs**, den eine Yacht nach ihrem Startsignal in Abwesenheit der durch diesen Kurs betroffenen Yacht segeln würde, um **so schnell wie möglich durchs Ziel** zu gehen. Vor dem Startsignal gibt es keinen richtigen Kurs.

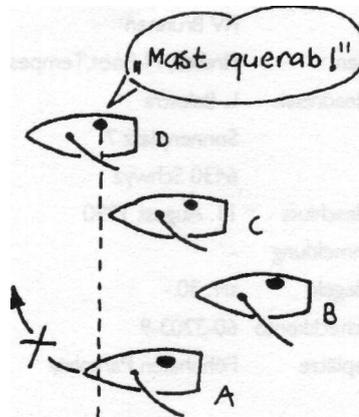
Für jedes Boot gibt es eine Reihe von richtigen Kursen, die alle zu rechtfertigen sind. Das Kriterium ist **nicht**, dass er sich **im nachhinein** als der schnellste Kurs erwies, sondern **im Augenblick guter Grund** zur Annahme bestand, dass es der schnellste Kurs sei!

Anders sieht die Luv-Regel **vor dem Startsignal** aus (IWB 40):

§ Das Leeboot darf nur so schnell luvten, dass das Luvboot **Raum** und **Gelegenheit** hat, sich freizuhalten.

- Liegt das Luvboot hinter der Mast-aerab-Position, darf es bis **in den Wind** geluvt werden.
- Liegt das Luvboot vor der Mast-querab-Position, darf es **trotzdem** geluvt werden, **aber nicht über einen Am-Wind-Kurs**.

## Luvrecht bei mehreren Booten



A darf weder B noch C luvten, da diese kein Luvrecht gegenüber D haben.

## Ausschreibungen

Regatta	<b>Herbstpreis II</b>	Regatta	_____
Datum	11/12. August 1990	Datum	_____
Club	RV Brunnen		
Klassen	Fireball, H-Boot, Tempest	Klasse	_____
Meldeadresse	L. Balestra	Segelnr.	_____
	Sonnenplatz 7	Bootsname	_____
	6430 Schwyz	Steuermann	_____
Meldeschluss	11. August 1990	Adresse	_____
Nachmeldung	-		
Meldegeld	sFr. 30.-	Club	_____
Postcheckkonto	60-3203-9	Vorschoter	_____
Liegeplätze	Föhnhafen Parkplatz	Club	_____
I. Start	11. Augustl 13.00 h	Unterschrift	_____
Ausalufen	ca 1200 h		
Regatta	<b>Lac de Joux</b>	Regatta	_____
Datum	8./9. September 1990	Datum	_____
Club	CN Vallée de Joux		
Klassen	Fireball, 470	Klasse	_____
Meldeadresse		Segelnr.	_____
Meldeschluss	8. September, 1400 h	Bootsname	_____
Nachmeldung		Steuermann	_____
Meldegeld	sFr. 35.-	Adresse	_____
I. Start	8. Sept, 1400 h		
Liegeplätze	Le Rocheray, à l'extrémité nord-ouest du lac	Club	_____
		Vorschoter	_____
Unterkunft	Camping du Rocheray	Club	_____
	Centre de Loisirs Nautiques (021 845 68 96)	Unterschrift	_____
Anfahrt:	NI > Yverdon, sortie Cossonay		

# Schiffsladen Steckborn

## Bootsdecken

Unsere Bootsdecken sind entweder aus widerstandsfähigem, beigem Segeltuch oder aus beschichtetem blauem PVC Nylon hergestellt. Die Nylon-Decken wurden speziell für Vollplastik-Boote entwickelt, wo eine Kondensation, wie sie bei Kunststoffdecken vorkommen kann, nicht von Schaden ist.

Die Verschlüsse sind mit Velcro-Bändern versehen.



Fireball	Baumwolle	PVC
über Baum	TP 22 Fr. 365.-	TP 26 Fr. 315.-
Flach	TP 21 Fr. 325.-	TP 25 Fr. 292.-
Unterdecke	TP 23 Fr. 298.-	

Info 90

Jürg + Rosmarie Tschiermer, Hafenanlage,  
8266 Steckborn, Telefon 054/61 28 55

Sommer: Mo, Di, Mi, Fr 09.30-12.00 / 13.30-18.30  
Sa 09.30-12.00 / 13.30-17.00  
Winter: Mo, Di, Mi, Fr 16.00-18.30  
Sa 09.30-12.00 / 13.30-16.00

Donnerstag geschlossen



Gestaltung Studio 24 Steckborn

15/81

## Ausschreibungen

Regatta	<b>Estavayer</b>	Regatta	_____
Datum	22./23. September 1990	Datum	_____
Club	CV Estavayer		
Klassen	Fireball u.a.	Klasse	_____
Meldeadresse	case postale 55	Segelnr.	_____
	1470 Estavayer	Bootsname	_____
		Steuermann	_____
Meldeschluss	-	Adresse	_____
Nachmeldung	-		_____
Meldegeld	?	Club	_____
Postcheckkonto	-	Vorschoter	_____
Liegeplätze	Hafen	Club	_____
I. Start	22. Sept. 1400 h	Unterschrift	_____
-----			
Regatta	<b>Reichenau</b>	Regatta	_____
Datum	15./16. September 1990	Datum	_____
Club	JS Reichenau		
Klassen	Fireball, Korsar	Klasse	_____
Meldeadresse	C. Leonhards	Segelnr.	_____
	Schwyzweg 9	Bootsname	_____
	7752 Reichenau	Steuermann	_____
Meldeschluss	1. September 1990	Adresse	_____
Nachmeldung	möglich		_____
Meldegeld	DM 30.-	Club	_____
Postcheckkonto	-	Vorschoter	_____
Liegeplätze	beim Yachthafen	Club	_____
I. Start	15. Sept. 1400 h	Unterschrift	_____

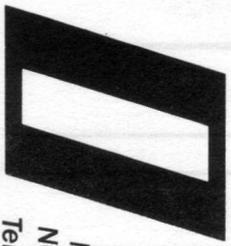
# Need we say more

## 1988 Results

- 1st Swiss Championship
- 1st Italian Championship
- 1st UK Championship
- 2nd, 5th & 6th European Championship

## 1989 results

- 1st Italian Championship
- 3 suits in top 10 at World Championship



Number One Sails,  
New Road, Wakefield, West Yorkshire WF4 4NS, England.  
Telephone: 44 924-274073

K.1375

Complete the coupon and mail to Number One Sails to find out more  
about the easy way to order fast sails fast!

Name .....

Address .....

.....

.....

.....

## Ausschreibungen

Regatta	<b>Dingelsdorf</b>	Regatta	_____
Datum	1./2. September 1990	Datum	_____
Club	SV Dingelsdorf	Klasse	_____
Klassen	Fireball, Yardstick	Segelnr.	_____
Meldeadresse	H. Grundler	Bootsname	_____
	Wallhauserstr. 3	Steuermann	_____
	7750 Konstanz	Adresse	_____
Meldeschluss	20. August 1990	Club	_____
Nachmeldung	möglich	Vorschoter	_____
Meldegeld	DM 30.-	Club	_____
Postcheckkonto	-	Unterschrift	_____
Liegeplätze	beim Campingplatz Klausenhorn		
I. Start	1. Sept. 1990, 1300 h		

### C'est chic!

#### SFA Poloshirt

- weiss • gelb • mint
  - hellblau • rosa
- ( M / L / XL )

**Fr. 35.-**

SFA-Bazar  
Trudi und Thomas Gautschi  
Feldeggstrasse 21  
3322 Schönbühl  
031 85 42 39



## neue Mitglieder

**Markus Hofstetter**, 65  
Hauptstr. 48  
8867 Niederurnen

segelt auf Z 13943, SCMGW

**Roland Weber**, 57  
Im Rosengarten 17  
4106 Therwil

segelt auf Z 11183

**Stefan Schärer**, 63  
Gesellschaftsstr. 31  
3012 Bern

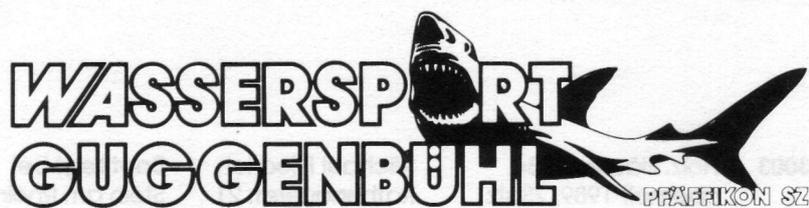
segelt auf Z 11192, SCM

**Thomas Portmann**, 53  
Obstgartenstr. 15  
8105 Regensdorf

segelt auf Z 1020, SCE

**Noëmi Trautmann**, 65  
Obstgartenstr. 15  
8105 Regensdorf

segelt auf Z 1020, SCE



### Segeln – Surfen – Wasserski

Talstrasse 31 - 8808 Pfäffikon SZ - Telefon 055 / 484369

März – September:	Mo – Fr	13.00 – 20.00 h
	Sa	9.00 – 16.00 h
Winter:	Sa	9.00 – 16.00 h

**Einzig den Wind, den gibt's nicht bei uns . . .**

## Occasionenliste

---

Boofsnr.	Beschreibung/ Zubehör	Adresse	Urteil SFA
	Baujahr 1967, Portier, Holz, Boot, Rigg, 2 Spi, 2 Fock, 1 Gross, Bloche. Preis ca. 3'000.-	Tommy Koch Castellstrasse 8274 Tägerwilen 072 69 25 62	Anfängerboot Deck überholt
<b>Z 12140</b>	Holz, frisch überholt, 2 Satz Segel, 2 Masten, Unter- und Oberblache, Trailer und Slipwagen. Preis 5'900.- ???	Jürgen Knopp St. Gallerstrasse 88 8645 Jona 055 2813 42	Anfängerboot Segelbereit
<b>Z 10434</b>	Baujahr 1976. Bopp+Rüst, Holz mit Kevlarüberzug, Bloche, 1 Satz Segel, Rolli. Preis 2'000.-	Christlan Abegglen General-Weberstr. 8500 Frauenfeld 054 21 57 57	Anfängerboot Leicht reparatur- bedürftig, sehr stabil gebaut
<b>G 13003</b>	Holz, Häusler 1984, überholt 1989, 2Satz Segel, Trailer, Slipwagen Blochen oben/unten. Preis sFr. 5200.-	Michael Friedrich Rathenauerstr. 21 D 7000 Stuttgart 1 0049 711 76 38 77	Boot liegt bei Stein am Rhein
<b>Z 11321</b>	GFK, Rondar 1977, 1 Satz Segel, Bloche Slipwagen, überholt 1987. Preis sFr. 2500.-	Bernhard Binkert Gartenstr. 6 4147 Aesch 061 78 58 66	

---

<b>Bootsnr.</b>	<b>Beschreibung/ Zubehör</b>	<b>Adresse</b>	<b>Urteil SFA</b>
<b>Z 8069</b>	Holz, kompl. mit An- hänger, Rolli, 2 Satz Segel, Preis sFr. 2000.-	Peter Imhof Rietmattstr.12a 6048 Horw 041 47 29 08	
<b>Zubehör</b>	Schwert, Ruder, Spibaum, Grossbaum, Unterwasserdecke, Mast, Segel	Franz Stengele Hauptstrasse 3 D-7700 Singen	
<b>Gesucht</b>	Fireball Gross-Segel für Proctor D, regattatüchtig, Storror & Bax bevorzugt	Stefan Schärer Gesellschaftsstr. 31 3012 Bern g 033 22 24 00 p 031 23 71 74	
<b>Gesucht</b>	1 Satz Segel für Proctor D, gebraucht	Vincenzo Carrillo Röschstr. 25 9000 St. Gallen 071 25 37 42	

**A.Z.** 3018 Bern 18

Adressberichtigungen an:  
Swiss Fireball Association  
Breitestrasse 5  
8400 Winterthur

Ihr Spezialist  
für sämtliche  
Bootsausrüstungen

Bootszubehör  
Tafelarbeiten, Spielzeug  
Wasserskis, Kanus, Cat  
Surfsport  
Wassersport- und  
Freizeitbekleidung

Inhaber Fredy Iseli  
Stöckliweg 15  
CH-3604 Thun  
Tel. 033/36 55 71

**Burger**  **FREDY ISELI**  
**WASSERSPORT THUN**