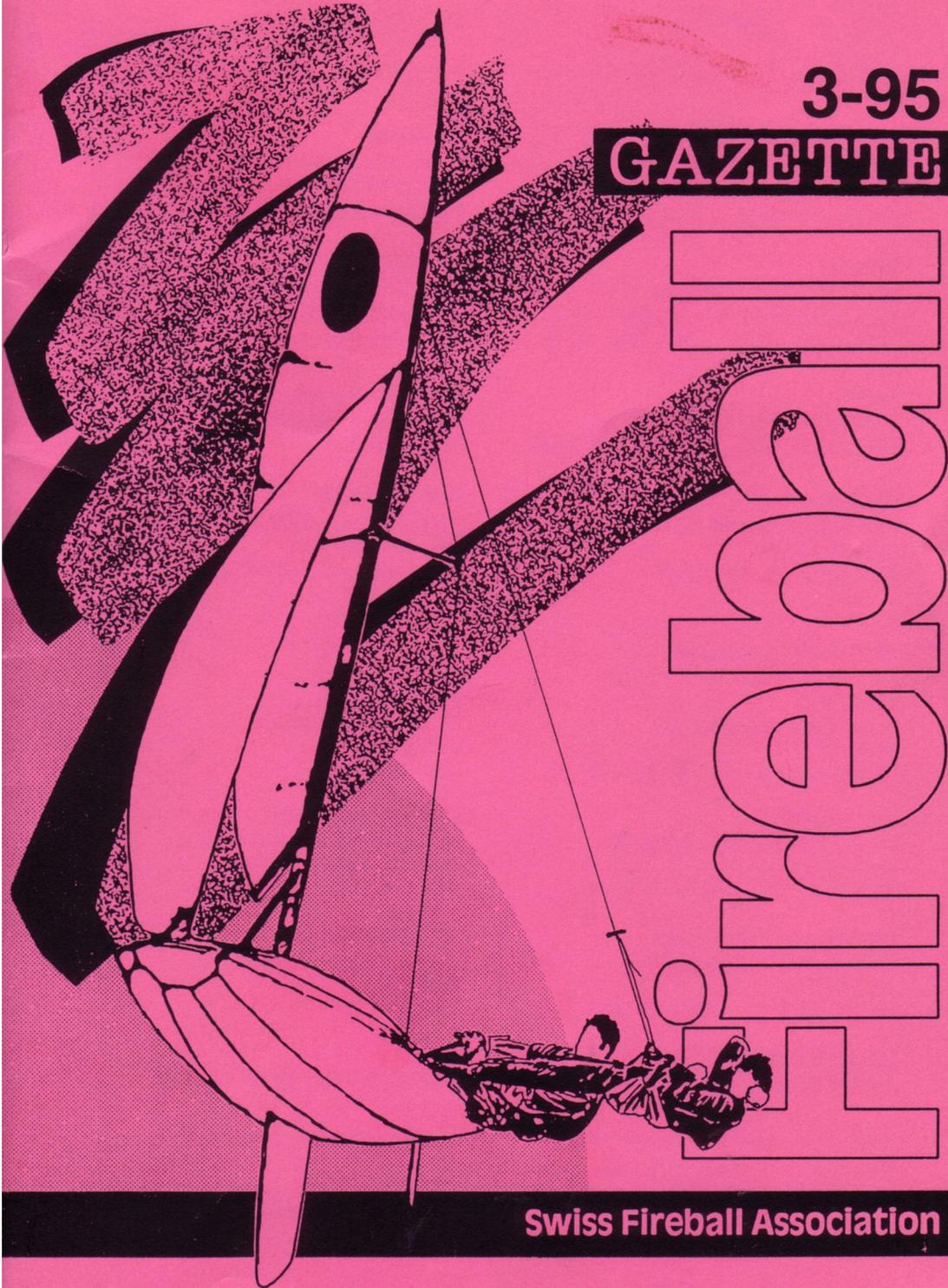


Archiv

3-95

GAZETTE



Fireball

Swiss Fireball Association



sfa vorstand

Präsidentin

Regula Baumgartner, Gesellschaftsstr. 35
3012 BERN (P) 031 301 71 74
(G) 031 337 69 50 Fax: 031 312 54 33

Sekretär

Patrik Sprecher, Tössfeldstr. 61
8406 WINTERTHUR (P) 052 202 93 59
(G) 052 262 47 42 Fax 052 262 00 02

Kassier

Bruno Holtmann, Freilerstr. 20
8157 DIELSDORF (P) 01 853 18 69

Regattachefin

Daniela Centazzo, Bei der Kirche 4
8126 ZUMIKON
(P) Tel+Fax 01 918 29 82

Pressechef

Ruedi Moser, Heiniweg 11
8404 WINTERTHUR
(P) 052 242 98 39 Fax: 052 242 02 19

Beisitzer

Gazette
H. Peter Maurer, Bei der Kirche 4
8126 ZUMIKON (P) Tel +Fax 01 918 29 82

Europa-Commodore

Fritz Widmer, Schulstrasse 4
8280 KREUZLINGEN (P) 072 72 35 38

Post an die SFA

Tössfeldstr. 61, 8406 WINTERTHUR
Fax 052 262 00 02
Postcheckkonto 80-61962-5 Zürich

REGIONEN / Flottenchefs

UNTERSEE

Stefan Erb, Glemettenstr. 145
8459 VOLKEN
(P) 052 42 10 42 FAX 052 42 13 32

WALENSEE

Markus Hofstetter, Hauptstrasse 48
8867 NIEDERURNEN
(P) 058 21 17 32 (G) 058 36 65 19

BERN(Stadt u. Umgebung)

Markus Läubli, Murifeldweg 7
3006 BERN
(P) 031 352 37 75 (G) 031 311 38 06

HALLWILERSEE

Thomas Bosshard, Unterdorfstr. 57

ZÜRICH(Stadt)

Ivo Helbling, Im Tiergarten 23
8055 ZÜRICH
(P) 01 461 45 66

LAC DE NEUCHÂTEL

Benjamin Vuillomenet, Rue Haute 10
2013 COLOMBIER
(P) 038 41 16 61

BIELERSEE(Biel)

Thomas Gautschi, Aebistrasse 58
2503 BIEL
(P) 032 25 65 45

5703 SEON

(P) 064 55 26 39

Impressum:

Swiss Fireball Association

Vierteljährlich erscheinendes Vereinsorgan in 300 Expl.

Redaktion: HP. Maurer + Daniela Centazzo, Bei der Kirche 4, 8126 Zumikon

Druck: Studentendruckerei, Chorgasse 18, 8001 Zürich



"Habt ihr mich gesehen?"

"Ich heiße **Sabrina Mirja** und war mit Karin und Patrik Sprecher-Wick an der SM am Walensee. Gesegelt habe ich allerdings (noch) nicht, denn ich bin erst 3 Monate alt."

Die SFA gratuliert allen drei recht herzlich.

Anmeldung Regatten

Liebe MitseglerInnen, Bitte tragt Euch jeweils an den Regatten am Fireball-Anschlagbrett für den nächsten Regattaanlass ein. Ihr erspart mir damit viel Arbeit und Ärger.

Danke Daniela C.

All denjenigen, die sich für mein Amt und meine Tätigkeit interessiert haben, danke ich sehr. Ob die gutgemeinten Ratschläge allerdings für eine Amtsübernahme ausreichen, ist fraglich. Wünschenswert ist nicht blosses Sondern nebenbei auch Spass und Freude am Segeln. Aber vielleicht, wer weiss?

Die Regattachefin

Nachfolge Gazette-Redaktor

Im Gegensatz zu Windows 95 ist der Ansturm auf diesen Posten bis anhin ausgeblieben.

(Wo sind bloss all diese Windows 95-Freaks geblieben?)

Bitte meldet Euch!

Auskunft erteilt: ++41 01 918 29 82
Bewerbungen mit den üblichen Unterlagen bitte direkt an die SFA.
H.P. Maurer

INHALT:

SM 95	4
Leserbriefe	10
Nationals	14
Trimm	19
Nieuwpoort	23
Regattaberichte	26
Selektion	34
EM Kreuzlingen	35
Ausschreibungen	36
Occasionen	38

GV-SFA : Sa, 13. Jan. 1996

Internationale Schweizermeisterschaft Walensee

17.-20. August 1995

Geplant war eigentlich...

vom 17.-20. August 1995 die internationale Fireball-SM auf dem Walensee durchzuführen. Von den herumgebotenen Gerüchten, von angeblich bis zu 70 Teams, erschienen zu guter Letzt immerhin noch 56 Boote aus 5 Nationen, um sich auf dem Fireball Schweizer Ehre zu erkämpfen.

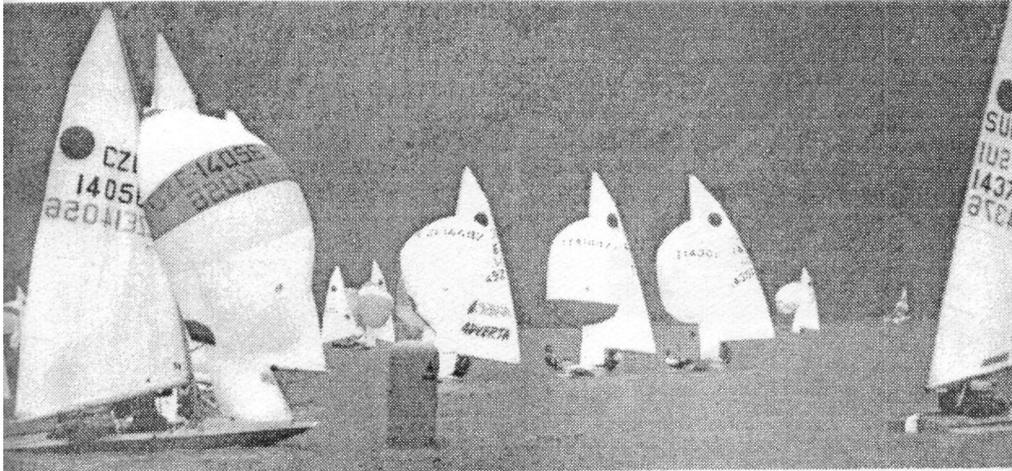
Nicht weniger als 25 internationale Teams (12 tschechische, 10 italienische, 1 deutsches, 2 holländische), und doch immerhin auch 31 helvetische, rollten ihre Segel auf dem Vermessungstisch aus. Viele sicher auch mit dem Ziel die ungebrochene Erfolgsserie der Gebrüder Moser zu brechen.

Alles begann sehr gut...

einige Teams reisten direkt nach der Vorbereitungs-Grübel-Regatta vom Sihlsee an den Walensee, um eine Woche Ferienkontingent zu verbraten. Bereits am Montag wurden Zelte aufgestellt, Plakate und Wegweiser angebracht, gebastelt, etwas gesegelt, Duschräume organisiert und mit dem Wegmeister Parkplätze abgegrenzt.



Fühlen sich sichtlich wohl: Die einheimischen Nelly und Markus



Als der Wind für alle noch aus der gleichen Richtung kam

Noch zu später Stunde arbeiteten die Gebrüder Moser an der Herstellung eines weiteren Werbeplakates für das immer noch laufende Public Relation Konzept.

Die ersten Zweifel...

brachte eine aufkommende Bise und trübte Ruedis normalerweise glänzenden Augen. Wenn man ihn darauf ansprach, mochte sich der Ortskundige nicht mehr so enthusiastisch über das Thermikrevier Walensee äussern.

Weitere Zweifel...

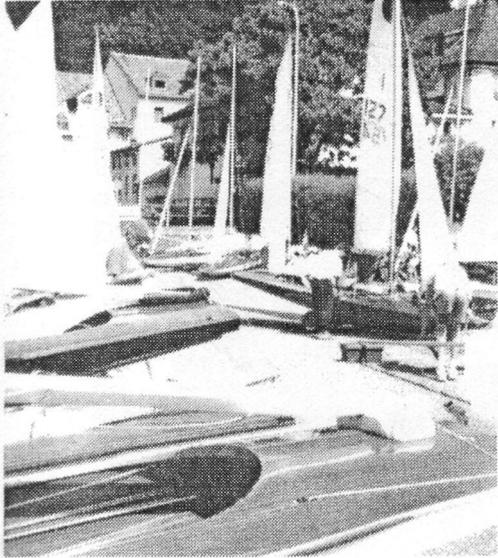
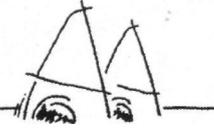
hegte man am Donnerstag Abend, nachdem man doch immerhin schon vier Stunden mit geduldigem Warten auf dem Wasser ver-

Kein Zweifel: Markus und Claude

Gestartet wurde trotzdem...

leider erst am Freitag.

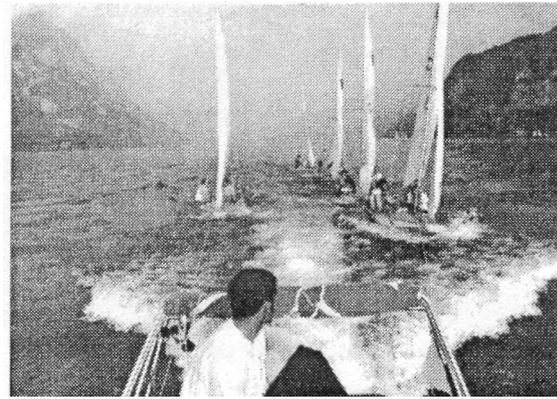




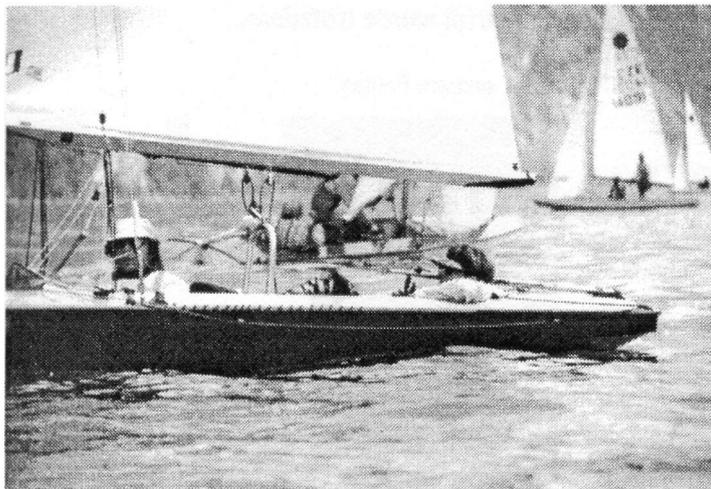
Geschleppt wurde vor und nach den „Läufen“...

Nur noch Zweifel...

kamen auf, als am Freitag nach Beendigung des Regattatages eine weitere Wettfahrt angeschossen wurde.



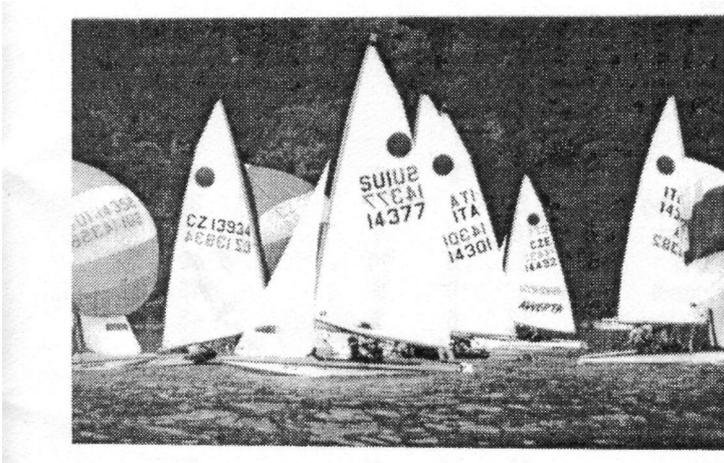
..dazwischen wurde..



...etwas gewartet z.Bsp. Jürg und Roger

Die Erlösung...

kam leider erst am Sonntag 14:52 Uhr, als uns die sehr kompetente Regattaleitung mit drei Schüssen von weiteren Leiden erlöste. Auf dem Schlepp Richtung Wesen; tausend Gedanken wie man eine Woche Sommerferien sonst noch hätte um die Ohren schlagen können!



Ohne Zweifel...
bleiben Erich und Ruedi Moser für ein weiteres Jahr Schweizermeister.

SUI 14337
Die beiden Zweifler

Keine Zweifel...

Liessen sämtliche Organisatoren, die Wettfahrtleitung und nicht zu vergessen, Lili Blumer mit Ihren zahlreichen Vorschotern.

*Für vier Tage SM etwas wenigText- dafür sieht umso mehr zwischen den Zeilen
(Anmerkung der Redaktion)*



Die Regatta-Beiz: Eine zufriedene und einladende Regatta-Athmosphäre direkt am Ufer

SM 1996 Walensee:

Rangliste		3 Läufe	56 Boote			punkte
1	SUI 14376	Moser / Moser	9	2	2	21.0
2	SUI 14377	Hofstetter / Krieg	2	1	21	30.0
3	CZE 14056	Skorepova /Cikrt	18	3	5	39.7
4	SUI 14337	Mermod / Läubli	5	8	10	40.0
5	ITA 13766	Stefanini /Orlandi	8	9	8	43.0
6	SUI 14419	Schwerzmann / Helbling	22	5	3	43.7
7	SUI 13000	Centazzo / Maurer	3	24	4	43.7
8	CZE 13389	Nolc /Myslik	17	4	14	51.0
9	CZE 14492	Sklenar /Winkler	1.	25	16	53.0
10	NED 14241	Vink A/ink	11	16	11	56.0
11	SUI 14491	Stolz / Stolz	20	26	1	58.0
12	SUI 14495	Baumgartner / Schärer	23	6	12	58.7
13	CZE 14091	Musil /Rocek	10	23	15	66.0
14	SUI 14318	Lister / Lister	7	7	35	67.0
15	Z 13977	Raschle /Pinsini	4	12	41	73.0
16	Z 13942	Willi /Ritzler	19	10	28	75.0
17	SUI 14149	Erb / Erb	6	35	20	78.7
18	SUI 14378	Liechti / Wildi	15	14	33	80.0
19	ITA 14477	Bellomo /Baretti	24	38	6	85.7
20	ITA 14301	Forni /Restuccia	30	15	24	87.0
21	SUI 14293	Birrer / Wyss	42	11	18	89.0
22	SUI 14478	Mäder/Geu	16	17	40	91.0
23	SUI 10245	Nolle/Leemann	29	20	26	93.0
24	ITA 14308	Zana /Caratoni	35	22	19	94.0
25	SUI 14166	Meier /Huber	27	18	32	95.0
26	GBR14368	Kops /Huiskamp	13	30	36	97.0
27	CZE 14438	Prucha /Benres	21	13	47	99.0
28	ITA 14382	Caffarena /Caffarena	37	27	17	99.0
29	SUI 14147	Preuss / Preuss	39	33	13	103.0
30	CZE 14351	Myslik /Paruzek	31	32	22	103.0
31	GER 13111	Fechtner / Rennecke	36	19	30	103.0
32	CZE 13422	Bachtik /Vladyka	25	37	27	107.0
33	ITA 14381	Caffarena /Bau'	43	40	9	110.0
34	ITA 14010	Marino/Mezzasalma	33	21	38	110.0
35	SUI 13701	Sprecher / Gutersohn	34	31	29	112.0
36	CZE 13934	Ondrej /Janko	28	28	39	113.0



37	Z	13295	Trüb / Casanova	12	42	42	114.0
38	SUI	13122	Pfenninger / Pfenninger	32	pms	7	114.0
39	Z	12152	Härdi /Härdi	38	34	25	115.0
40	Z	13943	Sutterlüthy / Buser	41	36	23	118.0
41	CZE	14427	Krizek/Svab	14	pms	34	123.0
42	SUI	13758	Zobrist / Schnetzler	46	29	45	138.0
43	ITA	12754	Zanone/Zanone	49	41	37	145.0
44	SUI	14319	Ganz /Schellenberg	44	pms	31	150.0
45	USA	13277	Suter / Schluchter	54	39	46	157.0
46	SUI	11192	Harrison / Myslik	53	43	44	158.0
47	SUI	14235	Bossard / Hintermann	26	pms	dns	158.0
48	ITA	14007	Fiore /Trento	48	45	48	159.0
49	CZE	1443	Maslova/Maslova	45	pms	43	163.0
50	CZE	1442	Vasik /Krejirik	40	pms	50	165.0
51	Z	8808	Sauer / Wyss	50	46	51	165.0
52	Z	13059	Zimmermann /Bühlmann	51	44	52	165.0
53	CZE	13647	Sistek /Sedivcova	47	49	54	168.0
54	ITA	14008	Musso /Martineiii	55	47	49	169.0
55	Z	12147	Müller/Deuble	52	48	53	171.0
56	SUI	14472	Widmer / Widmer	dns	dns	dns	189.0



Grosszügiger Bootspark



Ein Vorschoter macht sich seine Gedanken

Ja, Ich gebe es zu: Ich habe Deine Seele, oh meine Skipperin, verletzt.

Dabei wollte ich bloss ehrlich sein und Dir eine wohlüberlegte Antwort geben. Aber Du warst etwas ungeduldig und ich spüre, dass ich Dich tief enttäuscht habe...

Bitte akzeptiere meine Entschuldigung. Ich habe die Nerven verloren.

Es war so:

Wir sassen beide im Auto, unterwegs vom Hafen zum Hotel. Es war ca. 21.30 am Samstag und wir waren nass, müde und hungrig. Ich war in Gedanken verloren als Du, mit einem oh-so-zufriedenen Ausdruck im

Revue passieren:

Ich bin heute morgen um 6.30 aufgestanden, habe das Morgenessen um 7.00 genossen und war um Punkt 8.00 mit Dir bereit auszulaufen und habe schliesslich drei volle Stunden am Hafen auf günstigen Wind gewartet.

Dabei konnte die Warterei durch unzählige Wanderungen zum Parkplatz (um etwas Vergebenes abzuholen) etwas verkürzt werden

Die Diskussionen mit den Profis halfen auch die Zeit zuvertreiben. Schadenur, dass jeder Experte seine eigene, diametral entgegengesetzte Meinung vertritt. Trotzdem war ich, nach den guten und einleuchtenden Ratschlägen an Land zuversichtlich, unser Boot im Fall einer Kenterung wieder in die vorgeschriebene Stellung (das heisst mit Schwert unten und Mast oben) bringen zu können

Aber gäll, es hät doch no gfääät?

Gesicht mich anlächeltest und fragtest:.....

Ich überlegte mir, dachte etwas nach, liess den ganzen Tag vor meinem geistigen Auge

Um 11 Uhr sind wir losgefahren.

Als Ersatz für die kaputtgegangene Abschleppleine (eine ehemalige Spischote, die beim abschleppen den Geist aufgab) habe ich 12 Fireballs während einer halben Stunde von Hand

leserbrief

mit der angemachten Fockschote gezogen (Ich hatte zwar die Wahl: das Fockbock der meine Hand - aber so denken eben nur Landratten)

Kaum im Regattadreieck (ist dies der richtige Ausdruck?), sind wir bei einem Versuch, den Spi zu bergen, gekentert. Ich wollte das neue Wissen meisterhaft anwenden und endete, miserabler denn je, keuchend badend neben diesem blöden Schwert. Es weigerte sich mir zu gehorchen und ich konnte das Boot nur dank der Mithilfe eines Gummiboatskipper schlussendlich richtig stellen.

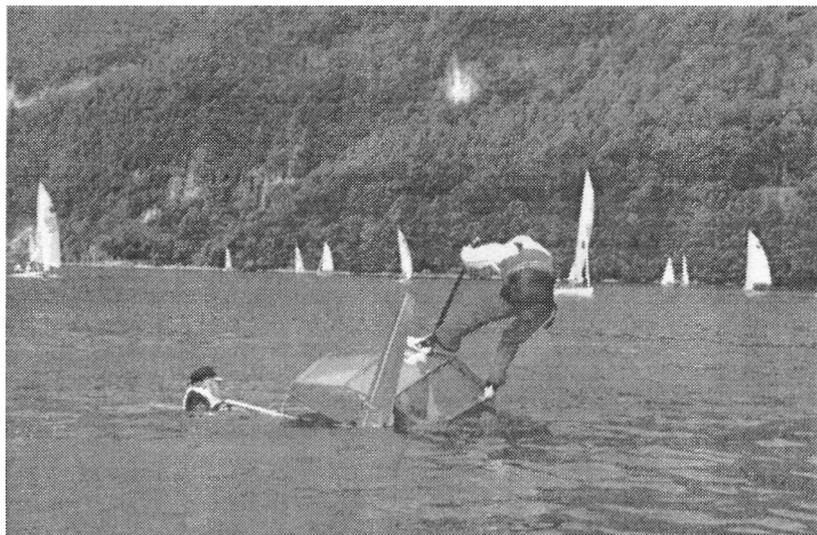
Dann spürte ich die wahre Kamaraderie der Segelleute. Keiner, der unsere unterwasserische Tätigkeit bemerkt hatte, wollte uns die humorvollen Bemerkungen, die ihm oder ihr dabei einfielen vorenthalten.

Das Rennen ging los und wir hatten kaum Zeit, zusammen zu diskutieren. Bloss kurze (und nicht immer sehr freundliche) Anweisungen gabst Du mir ununterbrochen: dichter nehmen, flaches Boot, loslassen, flaches Boot, raus, flaches Boot, rein, flaches Boot, fielen, flaches

Boot, schneller, flaches Boot, nicht so hastig, flaches Boot, flaches Boot, etc, etc...

Während der ersten Kreuz erlebte ich am eigenen Leib die berühmte Geschichte von Dr. Jekyll and Mr Hide. Ein freundlicher und netter Herr (am Land) verwandelte sich in einen unbiegsamen Strafrichter und verlangte streng, dass wir ein Karrusell (720er) drehen. Zugegeben, wir hatten ihm ganz wenig den Weg abgeschnitten, aber...

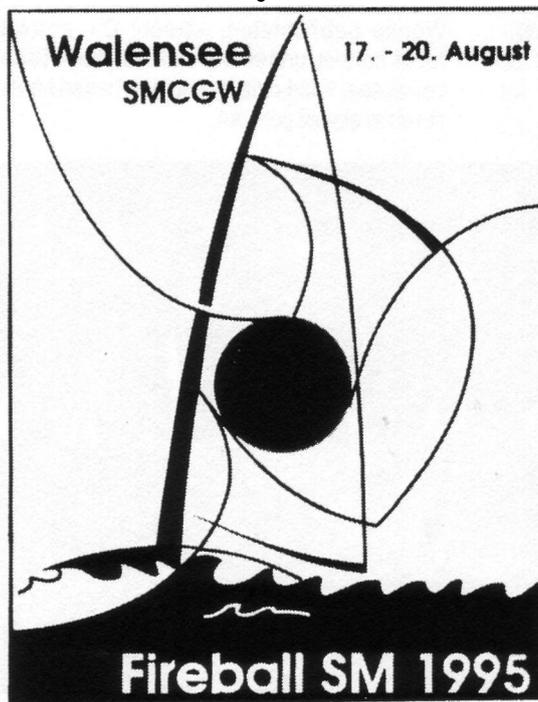
Ich konnte kaum ertragen, wie alle Vorbeisegelnden unsere Fahrt ohne Spi und unsere Q-Wende betrachteten, obwohl Du absolut recht hattest und es war sicherer, kein Risiko bei diesem Wind einzugehen! Wir hatten heute ja schon einmal gebadet.



Die Folgen des Spi-Bergens; bei diesen Windbedingungen-wen wundert's?!?!??

Bei der zweiten Kreuz war ich so beschäftigt meine Spi- und Fockschoten auseinander zu halten (auf Empfehlung vom S. hatten wir sie am Trapezhacken festgemacht), dass Du mich mehrmals betont freundlich fragtest, ob ich hier zum vorschotten oder zum nuscheln dabei sei!

Bitter wurde ich aber erst nach der Feststellung, dass die Regattaleitung unsere Position im Feld ständig beobachtete: jedesmal, wenn wir in einer guten Position waren, haben sie nämlich das Rennen abgeschossen!



Während des zweiten Laufes war ich sehr stolz über meine Fähigkeiten, wie eine Katze aus und zurück ins Boot zuspringen. Ein Dämpfer war es schon, von Dir zu hören: „Du hast eher die Tendenz, etwas früh ins Boot einzusteigen!“

Die Rückfahrt, nach mehr als 8 Stunden eingesperrt auf einem Platz von kaum mehr als 2 m² wäre eine wohlverdiente Entspannung gewesen, wenn ich nicht Deinen Rat befolgt hätte und das Folgeboot so tief am Mast angebunden hätte, dass die Schot neben unserem Kompass lag. Aber ich hatte ja noch eine brauchbare Hand (siehe oben) und konnte während der Rückfahrt einen Schaden am Kompass durch Abstoßen der Abschleppleine verhindern.

Nach der wilden Ankunft und den Kämpfen an der Wasserungsrampe (offenbar wird Mr Hyde erst wieder zu Dr. Jekyll, wenn er aus dem Boot gestiegen ist) haben wir das Boot zur Ruhe gelegt, seine Segel sorgfältig gerollt, es freundlich getrocknet und seine Wunden bemitleidet

Und als kröhnenden Abschluss bemerkte ein wohlgesinnter Konkurrent, dass meine Trapezkünste eigenartig seien: er fand meine Art, im Trapez zu sitzen sehr unterhaltsam (man kann sich totlachen, wenn man Dich im Trapez sieht. Du musst Dich strecken - nichtsitzen!).



Nun verstehst Du vielleicht, o verherrte Skipperin, dass ich Zeit brauchte, um mir zu überlegen, ob es wirklich „gefäägt“ hatte oder nicht. Ich wollte Dir sagen, wie froh ich war, mit Dir an dieser SM teilnehmen zu dürfen und wie ich mich freue, die nächsten Rennen besser zu absolvieren. Aber ich hatte keine Zeit dazu. Denn Du warst während meinen Überlegungen ungeduldig geworden und fragtest, mit einem vorwurfsvollen Ton, gemischt mit Humor:

... und wo blübt dini Begeischerig?

Und dann, statt mich bei Dir zu bedanken, habe ich hysterisch geschrien:

**es hät gfäägt, es hät gfäägt, es
hät gfäägt.....**

Vorschoter
US 13277

Dank an unsere Spitzen-Cracks

Ja, es hat sich gelohnt und bestätigt, Erfolg haben kommt nicht von selbst, der ist nur mit sehr viel Training möglich.

An dieser Stelle möchten wir es nicht unterlassen der **Trainingsgemeinschaft vom Walensee** für ihre offene und spontane Unterstützung recht herzlich zu danken. Es ist nicht selbstverständlich, dass sich Spitzenmannschaften derart Zeit nehmen, ihren Mitkonkurrenten mit Rat und Tat beizustehen. Bravo! Ohne ihre Hilfe wären viele Seglerinnen in unserer Klasse ziemlich sicher noch nicht auf diesem Leistungsstand.

Die Bereitschaft, das seglerische Wissen und

Könnenweiterzuvermitteln, zeugt von Grösse - andere Klassen haben da mehr Mühe. Auch die Kameradschaft, der Geist in unserer Bülle-Vereinigung finden wir, ist super.

Wunsch an alle

Liebe MitseglerInnen, wir sollten weiterhin bestrebt sein, aktiv, kämpferisch und fair an Regatten teilzunehmen um unseren Leistungsnachweis zu vertärken, damit es uns nicht wie anderen Klassen geht.

Bis bald Kurt und Thomas
SUI 14358



Czech Nationais 1995

With only two Swiss boats going to the 1995 Czech Nationais, Regi and I realized that another boat would have to go or there would be no report on the Regatta...

...and since we were very interested in Hearing about this regatta we decided to go, but only to mite the report you understand.

We considered long and hard whether or not to take our boat along with us as we were pretty sure that we'd have little time for sailing, being immersed in the writing of the report. In the end we decided to take the boat but only for the novelty of getting funny looks on the autobahn.

The border

It's an 8.5 hour drive to Lake Lipno but we turned it into about 12 hours due to passport and visa drama. But we finally arrived at the regatta site in Cerna where the Moser boys and Nellie and Markus were already spread out like gypsies at a picnic. The dates posted

in the Gazette were somewhat creative so we arrived a day early but at least we were able to set up the boat on Wednesday without being under pressure. That evening after a tune up sail, the Swiss Fireball Team and „The Journalists" went to Chesky Krumlovo for dinner, a very pretty town that has been well maintained and where money can be changed and cash advances procured.

Go Shopping on the water?

Thursday there was not enough wind to race but feeling a little like Tom Sawyer I managed to coerce Ruedi into spending the majority of the day with me upgrading and fine tuning our boat. Finally on Friday the thermal wind kicked in and we had two days of classic sailing conditions (B 2-4). With 53 fireballs on the line and three other classes to provide obstacles (not to mention the holiday makers all learning to sail their windsurfers) the racing was intense. Due to the scheduling problems Regi and I had to head home on Saturday night but unfortunately there was not enough wind to start on Sunday so we didn't miss any racing. The Czechs proved very fast on their home waters (taking 2nd and 3rd) and some newer boats made an appearance including a new Duvoisin all-plastic

nationals

boat. Many of the boats are sponsored to some extent and the variety of advertising on the sails and hulls made for a colorful sight. We had trouble deciding whether to go sailing or Shopping.

Peoples boat

The Czech's, perhaps without much choice, have managed to preserve to some extent the original idea of the fireball as a homebuilt, peoples boat. A walk around the dinghy park brought home the effort and ingenuity the Czech's have put into their boats. Lacking the materials and perhaps some of the money that we take for granted here in Switzerland, they have gone to considerable lengths to pursue their love of racing fireballs. Thenicething isthey don't seem to resent our presence and we felt very welcome. The Czechs took every opportunity

to Checkout our boats, looking for new ideas and Systems to incorporate into their own boats. It seems that there is currently a renaissance going on that will hopefully see a lot more newer boats emerging. The class is clearly very healthy and very competitive in the Czech Republic. We had great weather, good companionship, and two days of great racing...the trip was well worth the effort and I think we'll go again next year to report on the regatta!

To the astonishment of everyone Eric and Ruedi Moser won the 1995 Czech Nationals!

„The Journalists" Z 14318

Rangliste	5 Läufe	54 Boote	punkte
1 SUI 14376 Moser / Moser	9	1 1 1	0.0
2 CZE 14056 Skorepova /Cikrt	1	4 2 3	16.7
3 TCH 14427 Krizek /Svab	3	3 4 4	22.4
4 SUI 14377 Hofstetter / Krieg	2	9 14 2	29.0
5 SUI 14318 Lister / Lister	6	2 18 9	35.4
6 CZE 14351 Myslik /Paruzek	7	5 3 10	43.7
7 CZE 14437 Mrzilek /Koran	4	10 8 6	46.7
8 CZE 14091 Musil /Rocek	15	7 6 5	50.7
9 CZE 14492 Sklenar /Winkler	5	15 12 7	52.7
10 CZE 13422 Verner /vladika	14	6 16 8	59.7

Campionato Italiano 1995 Alghero - Sardegna

Dank der Organisation von Luigi Fornaciari und Dieter Vohwinkel konnten auch wir trotz Terminschwierigkeiten vom günstigen Fährenpreis profitieren: Dreihundert Franken kostete uns die Überfahrt, die immerhin einen ganzen Tag dauert.

Einem weiteren Tag benutzten wir dazu, der Nordküste von Sardinien entlangzufahren, bevor wir schliesslich in Alghero ankamen und herzlich begrüsst wurden.

Alghero ist eine alte katalanische Stadt, liegt in einer grossen Bucht und hat einen riesigen Hafen. Das Meer ist unglaublich blau, sauber und warm. Die hohen weissen Klippen und das wilde Hinterland taten das ihrige dazu, dass es uns gefiel.



**Redaktionsschluss
Gazette Nr. 4-95
15. Nov. 1995**



Vor und nach der Meisterschaft war jeweils etwas Zeit um entweder zum Spass segeln zu gehen oder für eine Besichtigungstour in die Umgebung.

Sensationell *(das Umfeld-nicht die Rangierung: die Red)*
Die Geschichte der Rennen ist schnell erzählt:
34 Italiener und wir segelten drei "Outer-

Es war sensationell: Ein bisschen segeln, vom späten Morgen bis zum frühen Nachmittag, warme Temperaturen und schönes Wetter, italienische Gastfreundschaft und gutes Essen- ich kann mir keine schöneren Ferien vorstellen. Bin ich wohl der Einzige, der so empfindet?

Erich Sui 14376



loops" zwei Linearkurse und ein Dreieckskurs. Vier Läufe gewannen wir, die andern zwei wurden Beute der italienischen Meister Galletti/Orlandi. Fünf Läufe wurden bei leichtem bis massigem Wind ausgetragen, einer bei Starkwind.

Rangliste:
1. SUI 14376

Moser/Moser

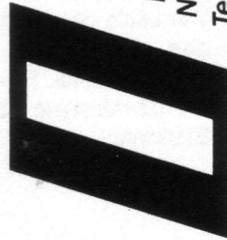
Need we say more

1994 RESULTS

- 1st** EUROPEANS
(4 RACE WINS OUT OF 7)
- 1st** FRENCH NATIONALS
- 1st** DUTCH NATIONALS
- 1st** CZECH NATIONALS
- 1st** SWISS NATIONALS
- 2nd** WORLDS



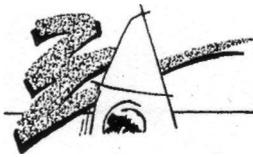
Number One Sails,
New Road, Wakefield, West Yorkshire WF4 4NS, England.
Telephone: 44 924-274073



K.1375

Ring Erich Moser on 052 213 17 24 or complete the coupon and mail to
Number One Sails to find out more about the easy way
to order fast sails fast!

Name _____
Address _____



FIREBALL TUNING

Chris Payne, Ausfalian Newsletter

Heather Payne (AUS), mit ihrem Mann Chris im Trapez, gewann unter anderem in Durban die Fireball International Week. Mit 130 kg (75 am Draht) sind sie vergleichsweise leicht. Sie haben ein Rigg Set-up, mit dem sie bei allen Bedingungen zu den schnellsten Fireballern der Welt gehören! Sie vergleichen ihren Trimm mit der Gangschaltung beim Autofahren: überpowert - runterschalten, unterpowert- höherschalten!

Leichtes Crewgewicht bringt viele Vorteile, besonders bei wenig Wind. Probleme können bei Starkwind auftreten. Da man schneller überpowert ist als die Schweren, muss das Rigg extremer verstellt werden können.

Wir verwenden australische Irwin **Segel**, die den englischen Segeldesigns sehr ähnlich sind. (Wir haben mehrere Jahre in England gesegelt.) Wir fahren einen kleinen Spinnaker, der sowohl exzellente Raum-, als auch Vorwindigenschaften hat.

Unser Proctor Stratos II etched **Mast**, ist eine Spur weicher als der Standard Stratos II und dem neuen Proctor Cumulus sehr ähnlich. Die Salingesind mit 385 mm (Mastwand- Draht) relativ kurz. Der Mast ist in der aufrechtsten Position ca. 45mm vorgebogen. Die verstellbaren Salinge (Winkel) erlauben uns aber, bei Leichtwind den Mast stärker zu biegen, damit das Gross flacher wird und leicht zu twisten ist. Die Heckschotführung erlaubt es uns, das Gross bei allen Rakestellungen wenn nötig, mittschiffs zu ziehen.

Wind (kts)	Rake	Spreaders	Strut	C/board	Jib sheet
0-4	6945mm	max aft	max fwd	straight	230mm
5-10	6945mm	max aft	max fwd	fwd 150-200mm	230mm
11-12	6945mm	max aft	max fwd	straight	250mm
13-15	6885mm	max fwd	neutral	15°	280mm
16-18	6805mm	max fwd	fwd 5mm	30-45°	300mm
19-20	6805mm	max fwd	fwd 10-25mm	30-45°	350mm
21-25	6720mm	max fwd	fwd 25mm	30-45°	350mm
25+	6720mm	max aft	fwd 25mm	30°	350mm

NOTE FOR NON-ENGLISH SPEAKERS : max ~ maximjm fwd s forward, bck=backwards

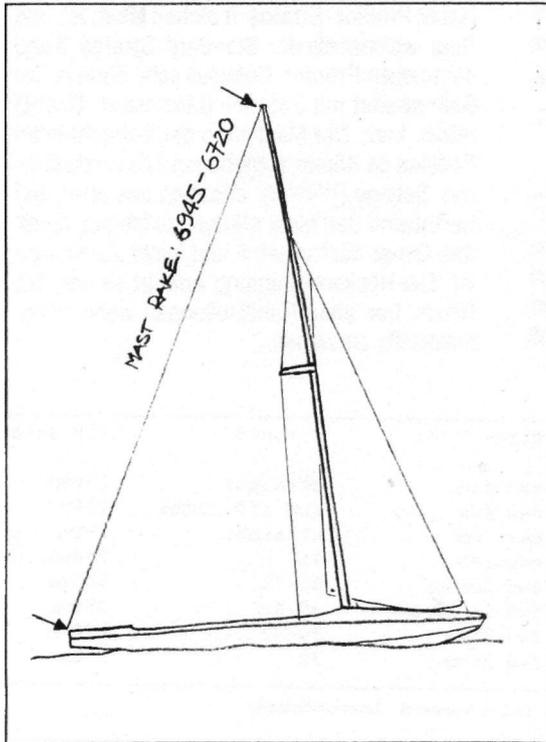
Red: Leider hat Chris seine Riggspannung nicht angegeben. Wegen der kurzen Salinge ist wahrscheinlich eine hohe Spannung nötig. Üblich wären ca. 200 kg auf dem Fockdraht.

Die folgende Tabelle gibt lediglich Anhaltspunkte. Wir wechseln die 'Gänge' eigentlich nach Gefühl, je nachdem, wie sich das Schiff anfühlt. Beim Autofahren schauen wir schliesslich auch nicht ständig auf den Tourenzähler, sondern verlassen uns auch aufs Gefühl. Wir glauben, für Leichtgewichte ist es enorm wichtig, das Rigg sofort den ändernden Windbedingungen anpassen zu können. So lässt sich der Gewichtsnachteil minimieren und die Vorteile eher nutzen.

Noch einige kurze Erklärungen zu den Massen:

Mast Rake:

Wir binden das Messband an unserem Dyneema Grossfall fest, ziehen es bis zum Anschlag hoch und messen bis zur Mitte der Oberkante des Spiegels. (Zeichnung)

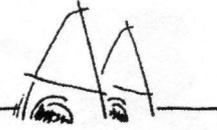


Mast Rake

Strut (Mastkontroller):

Unsere Strutschiene ist auf den Mast montiert. Die Massangaben beziehen sich auf die Bewegung des Wagens auf der Schiene bezüglich der Neutralposition. Die Neutralposition ist dort, wo der

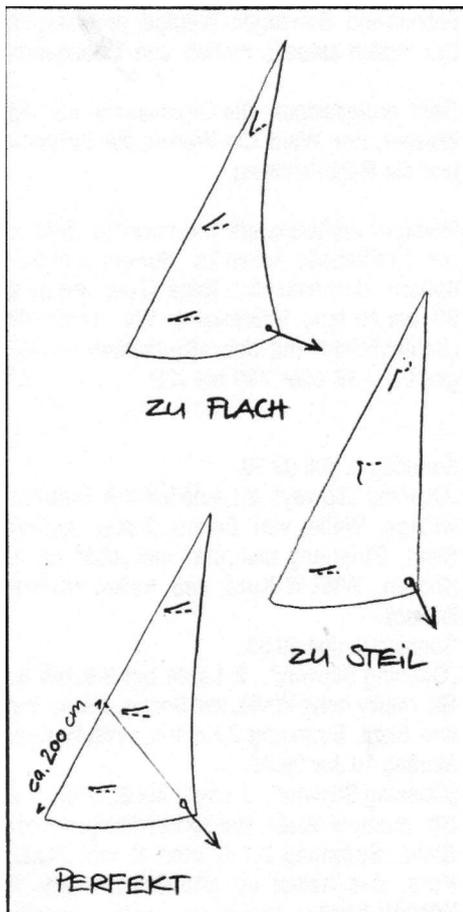
Wagen steht, wenn volle Riggspannung gesetzt ist, ohne Baumniederholer, mit korrektem Salingwinkel. Zu jeder Rakestellung gibt es eine eigene Neutralposition. Wie man aus der Tabelle entnehmen kann, bleibt unser Strut aber meistens unverändert an der selben Stelle, wenn wir das Rake ändern.



Fockschot:

Wir messen die Fockdüse beim Mast, von der Mittschiffslinie zur Fock. Beim Schotwinkel achten wir auf das optimale Auswehender Teiltales.

Wir können das Mastrake über Flaschenzüge an



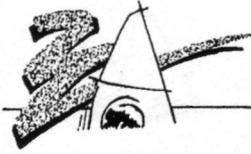
den **Wanten** mühelos auch beim Segeln stellen. Pinnell lässt für den selben Effekt (mehr Rake) einfach ein wenig Riggspannung gehen. Er hat aber einen viel schwereren Vorschoteram Draht. Wir hingegen brauchen viel radikalere Rakepositionen, welche sich durch einfache Riggspannungsänderungen nie erreichen lassen würden.

Für uns Leichtgewichte ist es unerlässlich immer im richtigen 'Gang' zu fahren und auf Änderungen in der Windstärke sofort die nötigen Anpassungen vorzunehmen!

Dies zur australischen Philosophie. Erich und Ruedi verfolgen etwa den gleichen Weg. Sie benützen dabei anderes Material (Superspar M7, No1 Segel), was aber nur zu leicht unterschiedlichen Massen führt. Um seinen eigenen Magic Trimm zu finden, ist es wert, verschiedene Einstellungen miteinander zu vergleichen, um die Ideen dahinter zu erfassen. Experimentieren ist danach unerlässlich.

Die Leichtgewichte par excellence bei uns sind Markus und Nelly. Dass sie uns allen bei Leichtwind um die Ohren sausen, ist ja noch verständlich. Aber was tun sie bei viel Wind? Auch dort sind sie vorne dabei. Welches Material und welche Einrichtungen haben sie in ihrem Boot und wie setzen sie diese ein? In nächsten Gazette erfahren wir mehr.

Übersetzung: R. Moser



Nieuwpoort Week 1995

Mercedes Trophy 8. bis 11. Juli

Mit einem Peugeot zur Mercedes Trophy!!
Geht das überhaupt? Werden wir da zugelassen?

Ein Preisgeld für den Gewinner - etwas völlig Neues in der Fireball - Klasse ist ebenfalls angesagt! 15'000 Franken.

Es ist zwar ein nettes Sümmchen - aber leider nur ein belgisches! Trotzdem kann man sich dafür bereits ein kleines Stück Mercedes kaufen z. B. ein Ventil für den Beifahrer-Airbag.

Chaotisch professionell

Die neue Nieuwpoort Week - sie wurde allerdings schon letztes Jahr im Sommer durchgeführt - wird von 3 verschiedenen Clubs organisiert und ist recht gross, aber auch etwas chaotisch aufgezo-gen.

Professionelt Überall in den verschiedenen Hafengebieten waren alle möglichen Typen und Modelle dieses typischen Fireball-Zugfahrzeugs ausgestellt.

Weniger professionell: Man wusste häufig nicht welcher Bon für welche Paellia galt oder wo welches Barbeque abgehalten wurde.

Professionelh Überall Drei-Sterne Banner, -Fahnen und -Bandagen. Weniger professionell: Der täglich aktuelle Wetter- und Tidenbericht.

Sehr professionel: Die Organisation auf dem Wasser, der Wind, die Wellen, die Strömung und die Regattaleitung.

Weniger professionell. Die mickrige Zahl von nur 13 Fireballs neben 35 505ern und ca. 7 490ern, die tatsächlich keine 470er waren, da 20 cm zu lang. Interessant: Wir teilten das „Schlachtfeld“ mit den IMS-Jachten von Melges bis J-38 oder X99 bis J22.

Samstag 8. Juli 09.30:

„Opening Slipway“, 2 Läufe bei 3-4 Beaufort, witzige Welle, viel Sonne, diesig, mittlere Sicht, Strömung mal „ufä“ mal „abä“ ca. 1.9 Knoten, WWLW-Kurs das heisst normales Dreieck.

Sonntag 9. Juli 09.30:

„Opening Slipway“, 2 Läufe bei 3.5 bis 4.5 Bft. relativ hohe Welle, viel Sonne, diesig, mittlere Sicht, Strömung 2 Knoten, WWLW-Kurs

Montag 10. Juli 09.30:

„Opening Slipway“, 3 Läufe bei 2.75 bis 3.25 Bft stumpfe Welle, viel Sonne, diesig, mittlere Sicht, Strömung 2.1 Knoten, 2 mal „UAD“-Kurs, das heisst up and down und 1 mal WWLW-Kurs.

Dienstag 11. Juli 09.30:

„Opening Slipway“, 1 Lauf bei 2-3 Bft. flache

regatten

Welle, viel Sonne, diesig, mittlere Sicht, Strömung 2.2 Knoten (es geht Richtung Vollmond!), WWLW-Kurs.

Trotz eifrigem Zurücksegeln nach dem Zieldurchgang unter Zuhilfenahme des runden DWVW-Segels (DwarsWind-VorWind) kamen wir nur bis ca. 300 man das Startschiff heran. Nach Erreichen dieser Höchstmarke wurde die Distanz wieder grösser und grösser und das Startschiff vor unseren Augen kleiner und kleiner. Die Yachten wurden ausgeschickt und nahmen uns auf den Hacken. Offensichtlich wollte



man nicht warten, bis wir in ca. 10 Stunden von Holland her wieder herangeschwemmt werden. 15.00 „Closing Slipway“.

Wie gewonnen, so zerronnen

Es hat sich wieder einmal gelohnt, die lumpigen 2 x 9 Stunden im Auto zu verbringen, um dazwischen volle 26 Stunden bei praktisch idealen Bedingungen zu Segeln, auch wenn wir nur 6

Boote waren, die sich fast permanent in die Quere kamen. Interessant: Es gab immer wieder andere Bergpreis-Sieger und die Plätze während den Regatten (auf dem Wasser nicht auf den Booten) wurden intensiv getauscht, so dass nicht immer dasselbe Boot die mühsame Führungsarbeit übernehmen musste. Hierbei hat es sich gezeigt, dass die Idee mit dem „Malliot Rosa“ für die Bergpreis-Sieger mit Schwierigkeiten behaftet ist. Kaum hatten wir nämlich auf einem Vorwinder einen Pakt mit demjenigen der das Wasser immer wieder hin und her schickt geschlossen und uns vom 4. auf den ersten Platz an der Tonne (Bergpreis =>Juhuü!) vorgekämpft, verloren wir schon beim Gedanken an den Leibchenwechsel vom Vorgänger fast den ganzen Vorsprung wieder.

Facts

Für uns wichtige facts: Die Nieuwpoort Week findet in dieser Form auch die nächsten Jahre statt. Der Sponsor Mercedes, der sich in diesem Jahr sehr spät für sein Engagement entschloss, (deshalb die späte Einladung) hat sich für die nächsten 3 Jahre engagiert. Die Wettfahrtleitung würde sich freuen, im nächsten Jahr 30 Fireballs in die Strömung auszusetzen. Die NieuwpoortWeek ist für uns immervor oder nach der SPA- Youth Regatta vorgesehen. Diese findet immer in der ersten Woche im Juli statt. Alle die sich die Woche 28 vom 6. bis 9. Juli reservieren liegen wahrscheinlich goldrichtig. Also bis zum nächsten Mal!

SUI 14472 „Schnüggel 7“
diesmal mit Tina am Draht

Gesellschaftsteil

Auch für mich war Nieuwpoort, leise umweht vom Duft der Pommesfrites, eine Reise wert.

Lieber wäre ich natürlich im Merzer gekommen, aber Fritz' kleines rotes Auto hat's auch getan und Fritz ist der ideale Reisegefährte,

Habt Ihr gewusst, dass man mit ihm von früh bis spät über Gott und die Welt sprechen kann?? Natürlich nicht beim Segeln, da will er mehr wissen, was die anderen so treiben, ob sie's vor oder hinter einem tun, wie der Strom steht, ja sogar wo die Tonnen liegen, die zumindest in den ersten zwei Tagen elendig weit voneinander entfernt waren. Nachdem Fritz mich als Hänger angeworben hatte, war ich reichlich aus dem Häuschen, denn es ist schon ein paar Jahre her, dass ich das Vergnügen hatte auf der hohen See zu segeln. Dafür habe ich glatt mein "Julchen" verliehen, mit reichlichen Skrupeln, wie man sich denken kann, -allerdings, was wäre eine Regatta ohne Erik und Ruedi für unsere Tochter?-.

Tatsächlich habe ich das *Mutti* bei diesen herrlichen Segelbedingungen und den meist Tinafreundlichen Winden gut für die paar Tage verdrängen können. Am zweiten Tag unseres Segelabenteuers, als wir recht lange auf der Bahn herumschaukeln mussten und auf den Start warteten, und mirdie Wellen minütlich höher erschienen, hätte ich jedoch fast den heimischen Herd eintauschen wollen. Dank Fritz' tröstlichen Zuspruchs und der Tatsache, dass einmal gestartet die Sache gut zu handeln war, -blaue Flecken hatte ich schon reichlich vom ersten Tag-, hat es sogar richtig Spass gemacht. Ausserdem verleiht es Mut, diese 490 und zum Teil

auch 505 ohne Spi, die Mannschaft meilenweit auseinander sitzend, unangefochten von widrigen Elementen, über die Bahn kreuzen zu sehen. Einige von jenen übrigens, trotz extrem unansehnlicher Form rasend schnell. Jan aus Belgien, vielleicht erinnert Ihr Euch aus Steckborn noch an ihn, war auch ganz demoralisiert, wie schnell diese 490 fuhren.

Anne-Marie wäre als Cheerleader auf ihre Kosten gekommen. Denn so gut wie mit dem Fritz und seinem Superschnüggel ging's mir noch nie auf der Bahn. Auf manch einem Nachhauseweg unter Spi, hätte ich mir allerdings noch versehentlich meine Zunge inden Block gedreht, zwei lange Wettfahrten hinterlassen doch ihre Spuren, und erwiesenermassen bin ich nicht mehr das Jüngste', das kombinierte Mannschaftsalter liegt eben bei stolzen 86 Jahren.

Nightlife,..desolat, erst nachdem die anderen Klassen abgereist sind, wird es richtig nett mit den Fireböllern. Doch die auserwählte Klasse! Wir lernen uns kennen und es wird aus Turnschuhen getrunken und Eis und Waffeln und Pommes und Gambas durcheinander gegessen. Es macht Spass und ich habe immer gute Karten am Büffet mit "ladys first", denn Inge die einzige andere Frau, läuft, statt zu Essen eben mal 10km um den Block. Meine Hochachtung! Ich will nicht mal das Stückchen in unsere Pension, -riesen Frühstück charmante Bewirtung, Moskitos, billig, und mächtig Strassenlärm, die spinnen die Belgier, jedenfalls beim Autofahren,- zu Fuss gehen.

Jetzt hoffe ich eigentlich nur, dass ich mal wieder mitdarf, und dass wir vielleicht mal einige von den Holländern und Belgiern hier sehen, wir haben versucht Ihnen den Walensee als das Revier der Europameister schmackhaft zu machen. Vielleicht bringt das in mehrfacher Hinsicht frischen Wind... aber bitte in Tinastärken.

Tina

Rangliste

7 Läufe

13 Boote

1	NED	14130	Huiskamp	0.75	0.75	0.75	3.0	3.0	0.75	2.00	13.00
2	BEL	14260	Claerbout	5.00	2.00	2.00	0.75	2.00	4.00	0.75	17.25
3	BEL	14365	Rosseel	4.00	3.00	5.00	2.00	0.75	5.00	4.00	28.75
5	SUI	14472	Widmer/Ha	3.00	5.00	4.00	4.00	5.00	3.00	5.00	35.00

24

Wenn bewundernd gepfiffen wurde, galt das immer dem Dampfer...

DUVOISIN Constructions nautiques

Material Fireball

1. SEGEL :	<u>Gross</u>	<u>Fock mit Fenster</u>	<u>Spi</u>
Hyde Sails	Fr. 895.-	Fr. 385.-	Fr. 605.-
Pinnel & Bax	Fr. 905.-	Fr. 390.-	Fr. 620.-
Number One	Fr. 870.-	Fr. 385.-	Fr. 600.-

Bei Bestellung eines kompletten Satzes (Gross, Fock, Spi) wird ein Rabatt von 5 % gewährt

RIGG'S

2. Superspars :

2.1 Ausgerüsteter Mast (M2 / M7)			Fr. 820.-
2.2 Kompletter Mast (M2 / M7)		ab	Fr. 1'049.-
2.3 Baum, am Ende abgeschrägt, Endbeschläge, 3 Schlitten			Fr. 274.-
2.4 Baum wie 3.3, mit Unterliekstrecker 4:1 (am Baum)			Fr. 307.-
2.5 Baum wie 3.3, mit Unterliekstrecker 4:1 (im Boot)			Fr. 294.-
2.6 Spibaum mit Endbeschlägen			Fr. 108.-
2.7 Spibaum komplett			Fr. 125.-

3. Proctor :

3.1 Rohr alleine (D, Stratos, Epsilon)			Fr. 640.-
3.2 Kompletter Mast (D, Stratos, Epsilon)			Fr. 1'460.-
3.4 Kompletter Baum, mit Hebel für Unterliekstrecker			Fr. 445.-
3.5 Spibaum mit Endbeschlägen			Fr. 105.-

4. RUDER - SCHWERTER :

4.1 Steckruder Duvoisin, Rondar, Milanese, Stanley & T.			Fr. 580.-
4.2 Aufholbares Ruderblatt Duvoisin, Rondar, Milanese, Stanley & T.			Fr. 485.-
4.3 Ruderkopf für aufholbares R., aus Alu, von Yachspeed, ohne Pinne			Fr. 146.-
4.4 Ruderkopf für aufholbares R., aus Alu, von Rondar, mit Pinne			Fr. 266.-
4.5 Schwert Duvoisin, Rondar, Milanese, Stanley & Thomas			Fr. 700.-
4.6 Weiss gestrichen für Ruder und Schwert			+ 10 %

5. DECKEN - VERSCHIEDENES :

5.1 Flache Oberdecke PVC			Fr. 238.-
5.2 Flache Oberdecke Acryl			Fr. 354.-
5.3 Hohe Oberdecke PVC			Fr. 270.-
5.4 Hohe Oberdecke Acryl			Fr. 400.-
5.5 Unterwasserdecke PVC-Nylon			Fr. 217.-
5.6 Unterwasserdecke Acryl			Fr. 335.-
5.7 Mastkontroller Z-Spar komplett			Fr. 160.-
5.8 Wasserungsrolli, Duvoisin			Fr. 680.-
5.9 Strassentrailer Harbeck mit Wasserungsrolli		ab	Fr. 2'600.-

DUVOISIN Constructions nautiques
2013 Colombier/NE - Battieux 3



Biel

10.-11. Juli 1995

Schon zwei Wochen sind vergangen seit Biel. Ich weiss nüt meh! Markus hilf! (Brummel, Brummel). Wir fahren schon am Freitag gen Westen, kurze Hosen sowie dicke Wollsocken im Gepäck. In Biel angekommen, rollt unser Búslein im Schritteempo und bestaunt frech das grosse Polizeiaufgebot.

Ja klar! Der WOkm-Lauf wurde eben gestartet. Ich zücke meine Rennschuhe, aber mein Steuerli beschliesst, lauffaul wie er ist, sofortiges Durchstarten und Abhauen.

Fridolin muss draussen schlafen

Bis nach Wingreis ist es nur noch ein Katzensprung und fast auf Anhieb finden wir den Hafen. Oh jemineh! Der Eisenpfosten mitten in der Einfahrt heisst uns nicht gerade freundlich willkommen. Alles Gefluce und Gerüttel nützt nichts. Ich überzeuge meinen Gefährten, dass Fridolin ganz gut mal wieder draussen in Freiheit übernachten könne. So erlösen wir den Armen von seinen Spanngurten, wünschen ihm eine erholsame Nacht und inspizieren noch rasch die Hafenanlage. Hübsch... wirklich sehr hübsch. Komisch, ...was...SBB (rollendes Getöse). Hoppla-Schorsch, kann ja heiter werden mit unserer Nachtruhe. Na, wir fahren erst mal ins Dörflein und suchen uns einen

ruhigen Schlafplatz: Mitten in den Reben. Sehr idyllisch gelegen- wahrhaftig - und sehr, sehr laut. Innerhalb von 10 Min. donnern mind. drei Schnellzüge in 50 m Entfernung an uns vorbei. Wir packen zusammen: das hält das stärkste Schwein nicht aus. Nahe beim einzigen Restaurant der Gegend parkieren wir verstohlen in Schatten eines Bulldozers. Hoffentlich arbeitet der am Samstag nicht. Vorhänge, Pyjama montieren, am improvisierten Wasserhahn Zähne putzen etc. na dann gute Nacht.

Eine Regatta will vorbereitet sein

Acht Stunden später: Herrlicher Sonnenschein weckt uns, schnell raus. Der Eisenwächter steht immer noch stramm und einhaltgebietend: Geht uns nichts mehr an. Wir zirkeln den Fridl auf dem Rolli vorsichtig durch. Gut haben wir uns für eine schlanke Klasse entschieden. Der dicke, pardon, vollschlanke Korsar nebenan hat etwas Mühe; hochkant ginge er durch! Ein einsamer Mensch vom Club (leider ohne Schlüssel) wartet seit einer Stunde auf Instruktionen. Wir helfen ihm dabei, und er darf uns dafür beim z'Mörgelen zuschauen. Nach und nach füllt sich die Anlage mit allerlei Menschen und dazugehörenden Schiffen: Fireballs, Korsaren, Piraten, Flibustiers. Wir entscheiden, noch Brot kaufen zu müssen (es landet schlussendlich bei den Chüngeli) und marschieren nach Twann. Auf dem Rückweg treffen wir den Franz und den Werner. Wir luchschen ihnen die Velos ab, nehmen dafür ihren Rolli in Schleptau mit nach

regatten

Wingreis. Eine Stunde später heissen wir die beiden im Hafen willkommen. Ah ja, irgendwann müssten wir ja mal noch zum Segeln. Am Nachmittag ist es soweit; es hat zwar keinen Wind, aber vielleicht ist es hier so üblich; und überhaupt falls er kommt, er, der legendär berühmt, berüchtigte Bergwind (Uhhhu!), sollen wir bereit sein.

Das Einwassern gestaltet sich als relativ langwierige Prozedur - Eine Stunde muss die Regattaleitung schon rechnen, bis alles endlich draussen ist. Vor allem die Piraten-Cracks müssen naech genügend Biernachschub verstauen, um die Ragatten zu überstehen. Komisch, muss ich auch mal probieren.

Vom ersten Lauf weiss ich nur noch, dass Claude mit Markus am Draht die besten Nasen haben. Sie erwischen die besten Dreher und fahren wie ein toll eingespieltes Team, welches seit Jahren zusammentrainiert. Auch Romi und Ivo haben einen guten Riecher und fahren auf Rang zwei. Die Mosers platzieren sich auf dem begehrten dritten, und wir mit Ach und Krach auf den vierten Platz.

Leider beginnt es irgendwann dann doch noch zu regnen. Wir fahren zurück in den Hafen und harren der feuchten Dinge die da noch kommen mögen.

In den Heimatclub von Thomas Gautschi eingeladen, unternehme ich zuerst einen kritischen „Hafenrundgang“. Ich stelle dabei allerdings fest, dass auch dieses wunderschön gelegene Häflein nicht von etwelchen Schrott verschont bleibt. Mir machen v.a. die paar Darts Eindruck. A propos Darf: Verschont bleibe ich auch nicht vor Kurts Geschichte von annodomini.als er am Silvaplannersee...- aber die Geschichte kennt ihr sicher auch schon.

Süsse Boote

Item, nach währschafftem Aperitif (Brot und Chäs) wird feines Gegrilltes und Salatiges aufgetischt. Eind Dreifachhoch auf die lieben Organisatoren und Ausführenden Trudi und Thomas, Franziska und Theo. Wirklich super! Den absoluten Höhepunkt jedoch, stellt alles bisherige in den Schatten: Thomas präsentiert einen, extra für diese Regatta angefertigten Fireball aus meiner Lieblingsspeise. Das Schokoladenschiff gelangt zusammen mit verschiedenen Bieler Weinspezialitäten in die grosse Samstagabend-Verlosung. Am Sonntag wird noch ein zweites Schoko-Schiff verlost. Den glücklichen Schleckmäulern wünsche ich bon appetit.

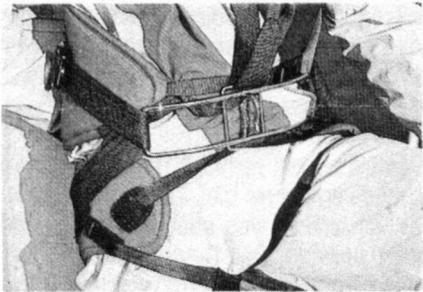
Das Wetter am Sonntag zwingt uns in den Tröcheler. Missliche Windbedingungen können uns und der Wettfahrtleitung nichts anhaben. Also wird gestartet, Diesmal sind es Erich und Ruedi, die ihr Riechorgan am besten einzusetzen wissen. In diesem Windroulette spielt Glück eine grosse Rolle; mit Segeln an und für sich hat das nicht mehr viel zu tun. Tatsächlich aber startet das Komitee-Boot noch zu einem dritten Lauf.

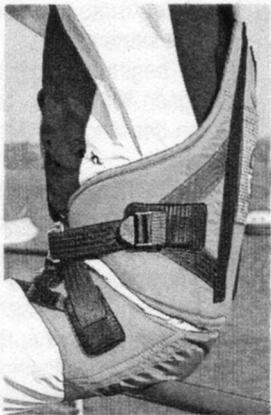
Mir gefällt's nicht mehr: Ich friere, bin hungrig, müde und muss mal. Zu dem Zeitpunkt hoffe ich schon, was später nämlich auch prompt passiert. Das Roulette steht still - sprich Flaute! Nach einem klassischen Frühstart beginnen wir von vorn und kämpfen noch mit Tinas Rosalie um die Gunst des Letzten, als die erlösenden Schüsse fallen.

Gleich im Tröcheler zusammenpacken, Rangverlesen und tschüss und weg!

SUI 14377, die wo hangt!

Rangliste	2 Läufe	21 Boote			punkte
1	SUI 14376	Moser / Moser	3	1	5.7
2	SUI 14337	Mermod / Läubli	1	4	8.0
3	SUI 14377	Hofstetter / Krieg	4	2	11.0
4	SUI 14419	Schwerzmann / Helbling	2	7	16.0
5	SUI 14318	Lister / Lister	9	3	20.7
6	SUI 14378	Liechti / Wildi	8	5	24.0
7	SUI 14491	Stolz / Stolz	6	8	25.7
8	SUI 14235	Bossard / Bossard	5	12	28.0
9	GER 13111	Fechtner/Rennecke	14	6	31.7
10	SUI 14166	Baumgartner / Schärer	13	10	35.0
11	SUI 13758	Zobrist / Schnetzler	15	9	35.0
12	SUI 13000	Centazzo / Maurer	10	14	36.0
13	SUI 14055	Aebi /Aebi	7	18	37.0
14	SU113122	Pfenninger / Gutersohn	11	15	38.0
15	SUI 14319	Ganz /Zbaeren	18	11	41.0
16	USA 13277	Suter / Schluchter	12	17	41.0
17	SUI 14478	Mäder/Geu	17	13	42.0
18	SUI 13756	Gautschi / Gautschi	16	16	44.0
19	SU111192	Harrison /.....	19	19	50.0
20	SUI 12384	Adler / Sutter	20	20	52.0
21	SUI 14055	Müller /Deuble	21	dnc	55.0





North Sails ERGOFIT - Ermüdungsfrei Trapezsegeln

SAIDA
Sailor Sport AG
 Boots- und Sportbedarf
 Jurastrasse 17, 5035 Unterentfelden
 Tel. 064 43 87 10
 Fax 064 43 38 73

exklusiv
bei





Kreuzlingen 24. / 25. Juni 1995

Nach kurzer Nacht donnerten wir Richtung Bodensee. Wenigstens wurde das Wetter immer besser, denn wir hatten noch etwas wichtiges vor: Nicht nur unser eigenes Boot musste aufgeriggt werden, auch das neue Boot von Regula und Stefan musste fertig werden.

Auch Mosers durften mittun

Auf dem See blies eine schöne Bise. Als zum ersten Lauf gestartet wurde, waren wir gerade fertig mit Eintrimmen. Um 14.00 Uhr konnten wir endlich auch auslaufen und kamen gerade recht zum Zieleinlauf. Es siegten Markus und Nelly vor Liechti /Wildi und Stolzens.

Im zweiten Lauf konnten wir auch mittun und meisterten die Bedingungen zusammen mit Regula/Stefan und Fritz/Adrian sogar am besten.

Eine geglückte Hauptprobe

Sonntagmorgen, schönes Wetter und sehr leichte Bise. Schon beim Auslaufen wurde klar, dass es nicht leicht sein würde. Bei dieser Windstärke machte sich auch die Strömung bemerkbar. Na denn Prost...

Souverän segelten Kurt/Thomi an der Spitze und zogen sich die zwei Läufe vor Markus/Nelly rein.

Es war eine geglückte Hauptprobe für die EM 96. Und einen Vorteil haben wir Schweizer gegenüber allen anderen Teilnehmern: Wir wissen bereits, dass die Bedingungen mit der Strömung nicht ganz einfach sein werden...

Wer es wirklich wissen will, kann ja am Wintertraining vor Ort mittun.

E. Moser

Rangliste		4 Läufe	24 Boote				punkte
1	SUI 14378	Liechti / Wildi	2	4	1	1	3.5
2	SUI 14377	Hofstetter / Krieg	1	7	2	2	4.75
3	SUI 14376	Moser / Moser	dns	1	4	3	7.75
4	SUI 14166	Baumgartner / Schärer	dns	2	3	7	12.0
5	SUI 14472	Widmer / Huber	6	3	6	6	15.0
6	SUI 14491	Stolz / Stolz	3	5	8	10	16.0
7	GER 13111	Fechtner / Rennecke	11	8	5	4	17.0
8	SUI 14478	Mäder / Geu	4	6	9	9	19.0
9	SUI 14318	Lister / Läubli	5	9	18	8	22.0
10	SUI 13000	Centazzo / Maurer	13	16	10	5	28.0
11	GER 14019	Grundler / Grundler	7	10	17	13	30.0
12	SUI 14235	Bossard / Bossard	8	11	11	25	30.0
13	SUI 14149	Erb / Erb	20	14	7	11	32.0
14	SUI 10245	Nolle / Lehmann	9	13	12	22	34.0
15	SUI 13942	Ritzler / Trachsel	10	12	15	22	37.0
16	SUI 13080	Scheller /Wehrli	14	25	13	14	41.0
17	SUI 13758	Zobrist / Schnetzler	12	15	16	15	42.0
18	SUI 11192	Harrison / Widmer	15	19	19	12	46.0
19	SUI 13666	Eigen /Eigen	17	17	21	16	50.0
20	SUI 14055	Müller /Deuble	25	21	14	17	52.0
21	SUI 10479	Sauer / Wyss	16	18	24	19	53.0
22	SUI 4149	Zanger /Kieweg	18	20	23	20	58.0
23	SUI 13663	Erne /Erne	20	25	22	18	60.0
24	SUI 13943	Sutterlüthy / Lütschg	25	25	20	25	70.0

Stansstad

8. / 9. Juli 1995

Herrliches Thermikwetter mit Stärke 3-5 Bft war laut Regattaleitung angesagt. Nur 15 „Böle“ ander Zahl fanden den Weg, obwohl Hemmenhofen abgesagt wurde. Ich hatte 20 - 25 Boote erwartet:

Wo seid ihr denn geblieben?"

Abwesende waren die zwei Boote vom Walensee, die an der Tschechischen Meisterschaft teilnahmen.

Per Extrazug an die Spitze

Es herrschte reger Verkehr, an Land wie auf dem Wasser, denn ausser uns waren noch fünf weitere Klassen eingeschrieben, was auch zu einigen Startverwirrungen und

Verzögerungen führte. Am Samstag und Sonntag konnten bei 3-4 Bft je zwei Läufe gesegelt werden. Der unregelmässige und löchrige Wind provozierte geradezu diverse Extrazügelein.

Die Trainingsfleissigsten waren auch an diesem Wochenende vorne dabei. Mermod/Läubli segelten regelmässig wie eine Uhr und entschieden das Rennen für sich. Auch ich, der Schreibende, glaubte das Zwischenresultat halten zu können. Aber es kam anders, denn die immer stärker segelnden Baumgartner / Schärer mit ihrem neuen Boot verwiesen uns auf den Schreibplatz, was sicher nicht meine Stärke ist.

Bis bald SUI 14358 „Stürli“

Anregung von meiner Seite, Stansstad auszutauschen gegen Flüelen am Urnersee. Kurt

Rangliste	4 Läufe	15 Boote				punkte
1	SUI 14337 Mermod / Läubli	1	1	5	1	0.0
2	SUI 14166 Baumgartner / Schärer	3	2	1	3	8.7
3	SUI 14378 Liechti / Wildi	2	6	2	2	9.0
4	SUI 14419 Schwertmann / Helbling	4	3	4	dnf	21.7
5	SUI 14235 Bossard / Bossard	7	4	6	4	27.7
6	SUI 14149 Erb / Erb	5	5	8	6	31.7
7	SUI 14478 Mäder / Geu	8	8	3	10	33.7
8	GER 13111 Fechtner / Rennecke	6	9	10	7	39.7
9	SUI 13756 Gautschi / Gautschi	9	7	7	8	40.0
10	SUI 14319 Ganz / Zbaeren	11	10	9	5	41.0
11	SUI 13758 Zobrist / Schnetzler	12	12	11	9	50.0
12	SUI 13000 Centazzo / Maurer	10	11	dsq	11	50.0
13	SUI 13080 Scheller / Eberle	13	14	12	13	56.0
14	SUI 8808 Sauer / Wyss	15	13	13	12	56.0
15	SUI 14055 Müller / Deuble	14	15	14	14	60.0

Sihlsee

12. /13. August 1995

Das Datum lässt eine Sommerregatta in Shorts und das Revier drei bis vier Bft Thermik vermuten. Doch Petrus wollte es anders, was wir bereits auf der Hinfahrt unmissverständlich feststellen mussten. Die N1 glich nicht nur der vielen Autos wegen, sondern auch durch die heftigen Regengüsse eher einem wilden Bach.

Dies schreckte jedoch die hartgesotenen Firballe nicht von ihrem Vorhaben ab. 21 Teams bereiteten emsig ihre Böttli für die Regenschlacht vor.

Besonders erwähnenswert sind die beiden ITA-Teams, welche die Gelegenheit nutzten sich vier Tage vor der SM ans „Schweizer Klima“ zu gewöhnen.

Mal Wind, mal nicht

Gleich nachdem Skippermeeting schickte die Regattaleitung die 12 Starboote, die 12 Darts und uns Fireballs aufs Wasser. Damit verflüchtigte sich auch der schwache Wind.

Wen schon kein Wind, dann wenigstens basteln, dachten wir uns. Doch infolge der sporadischen Regengüsse war das Wetter auch dazu nicht ideal.

Mitte Nachmittag setzte dann wieder ein leichter Wind ein, was zwei abgekürzte Läufe ermöglichte.

Vom Hörensagen kann ich berichten, dass der

Wind im Vergleich zum letzten Jahr sehr konstant war. Die Kreuz wies sowohl links wie rechts „Lifte“ und Böen auf, was ein recht kompaktes Feld zur Folge hatte. Die grössten Hindernisse waren die am Luv- und Raumfass quer zur „Landschaft“ stehenden Darts. („Zu allem zueche si di Cheiben o so breit!“) Fritz und Tina setzten sich mit einem ersten und einem dritten Rang zuoberst auf die Tagesrangliste. Nicht ganz ohne war jeweils der zweite Raumschenkel, der eher einem Vorwinder glich und mit einer Leetour beträchtliche Platzgewinne ermöglichte. Wie tönt es wenn 10 Fireballs gleichzeitig ums Leefass wollen? (RR.a...RR....aaa uu u.aa a eee.....)

Ebenfalls akustisch, jedoch viel angenehmer gings am Abend amtollen Seglerfest weiter, welches uns der Segelclub Sihlsee bot. Eine sechsköpfige Band rahmte das herrliche Nachtessen mit „traditional Jazz“ ein.

Eine Regenschlacht

Der Sonntag brachte dann vor allem sehr viel Regen und knapp Wind für einen dritten Lauf. Claude und Markus holten sich mit dem zweiten Laufsieg den ersten Rang, punktgleich vor Markus und Nelly.

Wir sind nun auf dem Weg an die SM am Walensee und hoffen auf einen Superanlass. Die herrliche Bise, die wir am Murtensee verlassen haben stimmt uns jedoch sehr skeptisch.

We will see

grumpy sunshine
SUI 14495



Rangliste		3 Läufe	21 Boote			punkte
1	SUI 14337	Mermod / Läubli	6	1	1	11.7
2	SUI 14377	Hofstetter / Krieg	2	2	3	11.7
3	SUI 14495	Baumgartner / Schärer	3	4	2	16.7
4	SUI 14472	Widmer / Harrison	1	3	12	23.7
5	ITA 14381	Caffarena /Bau	5	13	4	37.0
6	SUI 14378	Liechi / Wildi	4	9	10	39.0
7	ITA 14477	Bellomo /Baretti	15	5	6	42.7
8	SUI 14478	Mäder / Geu	9	7	9	43.0
9	SUI 14419	Schwerzmann / Helbling	13	14	5	49.0
10	SUI 14494	Centazzo / Maurer	11	6	15	49.7
11	SUI 13758	Zobrist / Schnetzler	7	18	8	51.0
12	SUI 14376	Moser / Moser	12	10	11	51.0
13	SUI 14166	Huber /Gonzenbach	8	11	16	53.0
14	SUI 13122	Pfenninger / Pfenninger	16	17	7	58.0
15	SUI 14055	Müller /Deuble	17	8	17	60.0
16	SUI 13295	Trüb / Casanova	14	12	18	62.0
17	SUI 14149	Erb / Erb	10	15	dns	65.0
18	USA 13277	Suter / Schluchter	18	16	13	65.0
19	SUI 13701	Sprecher / Schlittler	19	19	14	70.0
20	SUI 13000	Adler / Sutter	21	20	19	78.0
21	SUI 12619	Stocker /Kobler	20	21	20	79.0



Einsiedler Anzeiger Nummer 64 Freitag, 18. August 1995

Regenschauer, Winddreher und Flauten beeinträchtigt

Der Segelclub Sihlsee führte am vergangenen Wochenende sein zweites Regatta-Weekend durch. Urs und Ruth Joss (Star), Claude Mermod/Markus Läubli (Fireball) und Ralf Land/Andy Forrer (Dart) konnten sich dabei als Sieger der drei Kategorien feiern lassen.

Schiffsladen Steckborn

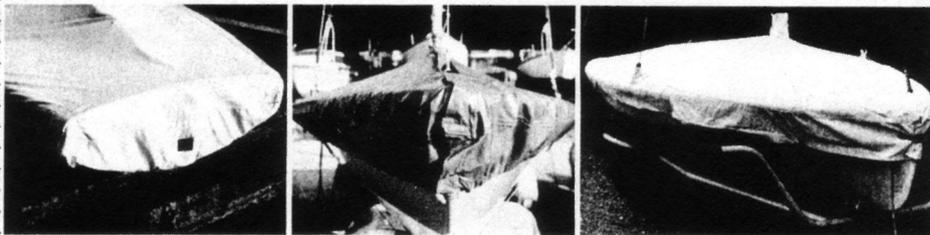
Bootsdecken

PVC-Polyester Bootsdecken:

Die Qualität wurde verbessert. Der PVC-Nylonstoff wurde durch einen Stärkeren in PVC-Polyester ersetzt.

Baumwoll Bootsdecken:

Sie werden jetzt aus einem viel widerstands-fähigerem, verrottungsfreiem Gewebe Regentex hergestellt (50% Baumwolle und 50% Polyester).



Fireball	Baumwolle	PVC	1/95
über Baum flach Unterdecke	TP 22 Fr. 449.- TP 21 Fr. 398.- TP 23 Fr. 385.-	TP 26 Fr. 358.- TP 25 Fr. 350.-	

Weitere Bootstypen auf Anfrage!

Die Bootsdecken sind jetzt blau.

Info 95

Jürg + Rosmarie Tschliemer, 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
FAX 054 61 34 00



Gestaltung: Schiffsladen Steckborn

Preisänderungen vorbehalten



SELEKTION ZUR EUROPAMEISTERSCHAFT 1996 IN KREUZLINGEN / SCHWEIZ

Nur wer sich rechtzeitig zur Selektion anmeldet, wird von der SFA für die EM 1996 selektioniert! (Im übrigen gilt das Selektionsreglement, s. Gazette 2-95)

Die Europameisterschaft 1996 findet bereits im Frühjahr statt, weshalb rechtzeitig an die Selektion gedacht werden muss. Die Anzahl der Plätze für die Schweiz steht noch nicht fest, wird sich aber zwischen 10-20 Bootsplätzen bewegen.

Steuerleute und Vorschoter/innen müssen sich getrennt anmelden.

Untenstehend noch einmal die **definitiv geltenden Selektionsregatten für die EM-Selektion 96.**

Mutten 95, Reichenau 95, Estavayer95, Hallwil 95, Thalwil 95, Antibes 96, Osterregatta in Südfrankreich 96, alle Schweizer Regatten 96 vor dem 30.4.96.

● ANMELDUNG

Ich melde mich für die Selektion zur EM 1996 an:

Name, Vorname:

Datum, Unterschrift:

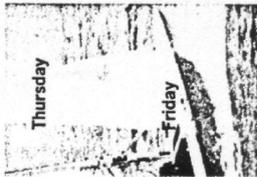
Anmeldung bis **spätestens 31. Dezember 1995** an:
Daniela Centazzo, Bei der Kirche 4, 8126 Zumikon Fax Nr 01 / 918 29 82

Selektionskriterien gemäss Gazette 2/95.

→ Selektion - Anmeldeschluss: 31.12.95.

 Schedule of Events

Saturday	11.5. Arriving	Registration 14.00 – 18.00 Measurement 14.00 – 18.00
Sunday	12.5. Measurement	Measurement 09.00 – 18.00 Practice Race 14.00 – 18.00 Opening Ceremony from 18.30 onwards Skipper's Meeting following
Monday	13.5. Sailing	Briefing 09.00 Race 1 10.30 – 13.30 Race 2 14.00 – 17.00 Price-giving winners of the day 19.00
Tuesday	14.5. Sailing	Briefing 09.00 Race 3 10.30 – 13.30 Race 4 14.00 – 17.00 Price-giving winners of the day 19.00 Social evening following
Wednesday	15.5. Sailing	Briefing 09.00 Race 5 10.30 – 13.30 Race 6 14.00 – 17.00 Price-giving winners of the day 19.00
Thursday	16.5. Sailing	Briefing 09.00 Race 7 10.30 – 13.30 Time (available) to make up cancelled races eventually Price-giving 14.00 – 17.00 19.00 Social evening following
Friday	17.5. Spareday	Briefing 09.00 Time (available) to make up cancelled races Price-giving from 10.30 onwards End of the Event following



Weitere Informationen – plus d'informations
for more information

 **Heike Widmer**
Secretary European Championship
Schulstrasse 4
CH-8280 Kreuzlingen
Phone: **41 (0)72 35 38



Europameisterschaft Championnat d'Europe
European Championship

11.5. – 17.5.1996

Kreuzlingen

Bodensee / Schweiz
Lac de Constance / Suisse
Lake Constance / Switzerland

 Yachtclub Kreuzlingen
Swiss Fireball Association



ausschreibungen

Regatta	HALLWILERSEE	THALWIL
Datum	14.115. Okt. 1995	11./12. Nov. 1995
Club	Segelclub Hallwil	Seglervereinigung Thalwil
Klassen	Fireball	Fireball, 505, 420, Laser
Meldeadresse	T. Bosshard 064 552639 (Vor Anmeldung nicht nötig!) bis 14. Okt. 12.00 Uhr Beinwil	Urs P. Rüeggsegger 8800 Thalwil 01 720 67 81 1. Nov. 1995 Clubhaus SVT bis 12.00 Uhr
Meljeschluss	-	Fr. 20.-; Nachm. 30.-
Nachmeldung	-	Hafen Farbsteig
Meldegeld	Fr. 25.-	Sa, 13.00 z Vfg 12.30 (So 10.00)
Liegeplätze	SC Hallwil	So, 14.00
1. Start	Sa, 14.00; zVfgSa:13.00, So 09.00	Nachtessen im Clubhaus mögl.
letzter Start	So, ca. 14.00	
Besonderes	Vorsicht Esel!	
Anfahrt	Beinwil a. See	frühzeitig Platz!
Anmeldung Euro 1996 Kreuzungen		Termin 31.12.95

Bitte den Vorschoter nicht vergessen!!

● ANMELDUNG

Ich melde mich für die Selektion zur EM 1996 an:

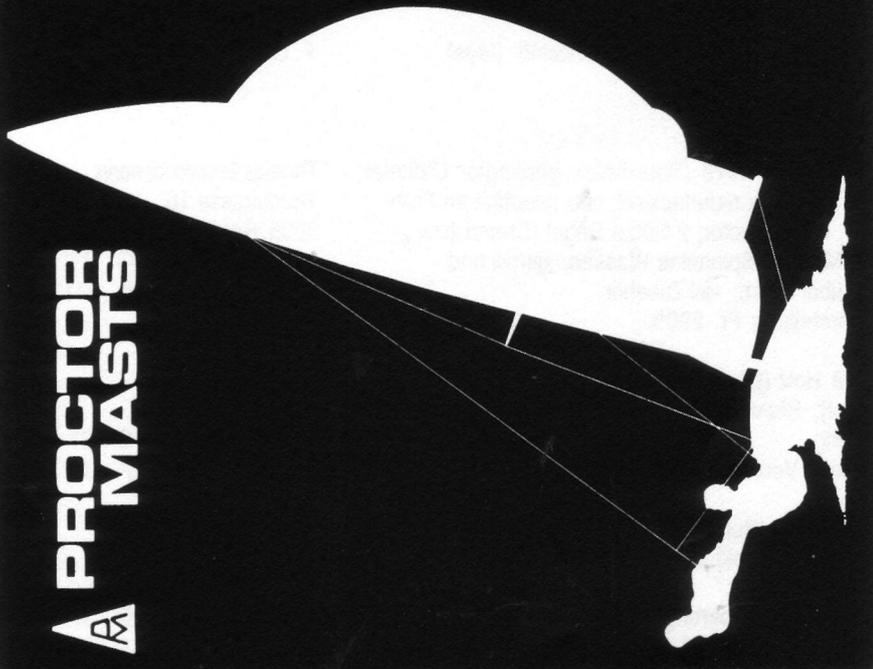
Name, Vorname:

Datum, Unterschrift:

Anmeldung bis **spätestens 31. Dezember 1995** an:
Daniela Centazzo, Bei der Kirche 4, 8126 Zumikon Fax Nr 01 / 918 29 82

Selektionskriterien gemäss Gazette 2/95.

**PROCTOR
MASTS**



**...les mâts des champions et
de ceux qui veulent le devenir**

Flying Dutchman

470

505

420

Fireball

Korsar

485

Contender

Finn

Moth

12 m

6 m

5,5 m

Toucan

Soling

Star

Tempest

Kielzugvogel



En vente chez
votre détaillant
ou chantier naval

Le distributeur
des meilleures marques :

bucher walt

2072 St-Blaise/NE

rte de Soleure 8 · 038/53 62 62



basar



Z11503 Jg. ca. 1980, Moore Kunststoff, Segel
V&M neu, regattatauglich
VP: Fr. 2500.-

F. Caprani

G 01 8121212

Z11190 Nicolet 1978 (Sperrholz); gepflegter Oldtimer;
Schale rot, Deck naturlackiert; neu gespitzt im Früh-
jahr 92; Mast Proctor, 2 Sätze Segel (Cheret bzw
Vogel&Meier) 3 Spinnaker Wasserungsrolli und
Blache über Baum; viel Zubehör
Preisvorstellung Fr. 2900.-

Thomas Schwendimann
Thunstrasse 16
3005 Bern

G 031 322 20 54
P 031 352 02 01

Z12139 Holz (Büchle, Arbon) 1979, 2 Segelsätze
(G,F,Spi), Slipwagen, Strassentrailer (Schraff)
Persening.
Preis nach Vereinbarung (ca. Fr. 3500.-)

Andreas Burri
Pelikanstrasse 3
6004 Luzern

G 01 257 51 14
P 041 36 67 44

Z 13005 Holz (Buchle, Arbon) 1980; gepflegt; 1 Satz
Segel (neuere); inkl. Strassentrailer, Slipwagen,
diverses Zubehör.
Preis nach Vereinbarung (ca. Fr 3500.-)

Catherine Martz
Daxelhoferstrasse 15 a
3012 Bern

P 031 302 29 30
G 031 901 05 36



occasionen

SUI 14166 Guy Winder 1990 Composite, top Regatta-
boot, Mast Proctor Stratus1, Segel: Pinnell&Bax,
1 Gross, 2 Fock, 2 Spi, Wasserungsrolli
Preis: Fr. 7500.-

FRA 14347 1992, peinture du pont et coque refait
en 1994, 2 jeux de voile Hyde (1neuf9), 2 spi (1Pinnell,
1Boatique;neuf), 2 mats Superspars m7 (1 neuf), Re-
morque de route Mecanorem et mise à l'eau (1992)
(sans frein d'arrêt), Bâche de dessus et dessus
prix: Fr. 14000.-

Fireball en bois avec 1 jeu de voile; 1 chariot de mise
à l'eau; 1 bâche neuve, mât en bois, avaleur de spi;
bateau stationné actuellement à Clarens (VD)
Prix: au plus offrant

Z 13295 1983 Buchle Holz, regattaklar, mit Rolli
evtl. Trailer
Preis Fr. 3000.-

Z 13756 1988 Kunststoff, Deck und Unterwasser neu
überholt; schnelles Einsteigerboot. Bootsdecke,
1 Satz Segel, 1 Spi, Mast M7 Superspar
Preis: Fr. 7000.- Rolli auf Anfrage

Doppeltrailer Harbeck 450 S; Auflaufbremse, Hucke-
pack-Slipwagen unten; Ersatzrad Nutzlast 280kg;
weniger als 500km gefahren; trocken gelagert
Preis Fr. 3000.-

Strassenanhänger (für Jolle 5,3 m) Jg. 78, verzinkt,
bis 1994 in Betrieb, kann problemlos vorgeführt wer-
den. Preis Fr. 200.-

Trapezgurt „Majic Marine“ zweimal getragen
NP Fr. 150.- VP. Fr. 100.-

GESUCHT. Fb-Schwert (Dicke 25 mm)
Ruderblatt

Stefan Schärer
Gesellschaftstr. 35
3012 Bern P 031 301 71 74
G 031 312 58 48

Frederic Duvoisin
Battieux 3
2013 Colombier
P/G 038 41 25 66

Ph. Sulliger
Rte du Pavemant 19
1018 Lausanne G 021 621 49 27
P 021 648 30 87

Patrik Trüb
Einsiedlerstr. 155
8810 Horgen P 01 725 82 40
G 01 725 78 78

Thomas Gautschi
Aebistrasse 58
2503 Biel 032 25 65 45

Hans Wittich
Service & Verkauf GmbH
8274 Gottlieben G 072 69 14 65
P 072 69 10 82

Irene West
Rütiwiesstr. 25
8645 Jona P 055 28 47 67

H. Peter Maurer
Bei der Kirche 4
8126 Zumikon P 01 918 29 82

Jo Zanger 0049 7531 53007

AZB
8126 Zumikon

Adressberichtigungen an:
Swiss Fireball Association
Tössfeldstr. 61
8406 Winterthur

BOOTSTAUFEN

**BIST DU AUCH STOLZER BESITZER
EINES NEUEN FIREBALLS??**

**AUCH WIR WOLLEN AN DEINER FREUDE TEILHABEN UND ERWARTEN DESHALB
EINE GEBÜHRENDE TAUFE DEINES JUWELS.**

**AN DEINER ERSTEN REGATA DARF DEIN BOOT ODER UNSERE KEHLE
NICHT TROCKEN BLEIBEN!**

**DU KANNST UNS ALLEN ENTWEDER EINE TOLLE KENTERUNG
VORFÜHREN ODER UNS EINEN KÜHLEN DRINK OFFERIEREN.**

**WAS FLIPPER SCHON IMMER FESTGESTELLT HAT:
"NUR GETAUFTE BOOTTE SIND
SCHNELLE BOOTTE"**

ERIMANGYHA AT 1993