

# FIREBALLGAZETTE



SWISS FIREBALL ASSOCIATION • erscheint viermal jährlich • Nr. 2/Juni 89

# Vorstand

## Präsident

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

## 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)

## Selektionswesen

Martin Stolz, Kernstr. 35, 8004 Zürich 01/ 241 74 84 (p) , 01/ 55 79 68 (g)

## Beisitzer

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

## Gazette

### Redaktion

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

### Layout

Markus Heilig, Bethlehemstr. 120, 3018 Bern 031/ 56 77 93 (p)

## 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

## FLOTTENCHEFS

### Bodensee:

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

### Neuenburgersee süd, Murtensee:

Markus Heilig, Bethlehemstr. 120, 3018 Bern 031/ 56 77 93 (p)

### Neuenburgersee nord:

Adrian Huber, ch. des Céliers 27, 2540 La Neuveville 038/ 51 54 40 (p), 038/ 33 62 62 (g)

### Vierwaldstättersee:

Markus Aebi, Sylvinhall, 6047 Kastanienbaum 041/ 47 11 91 (p)

### Thunersee:

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

### Hallwilersee:

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

### Zürichsee, Sihlsee, Greifen- und Walensee:

Martin Stolz, Kernstr. 35, 8004 Zürich 01/ 241 74 84 (p)

## Editorial

Liebe FireballseglerInnen.

Auf diese Saison gab es einige Wechsel bei den Flottenchefs. Sie gehören zu den wichtigsten Leuten unserer Vereinigung, denn sie sorgen für Kontakte unter Fireballseglern, die nicht immer zu Regatten fahren. Sie sind auch die Bezugspersonen für Neueinsteiger und können Dir mit Rat und Tat zur Seite stehen. Damit sie diese Basisarbeit leisten können, ist es wichtig, dass Du sie kennst Sie stellen sich in dieser Gazette vor. Das soll auch der Beginn einer Rubrik darstellen, die regelmässig über Neuigkeiten aus den Flotten berichtet.

Leider ist die Flotte Lemman momentan verwaist Es wäre doch schade, wenn sie ganz von der Bildfläche verschwinden würde und damit unsere welschen "Kamerädi" noch mehr zur Minderheit werden.

---

Au debut de la saison il y a eu quelques changements relatifs aux chefs de flottes.

Les chefs de flottes font partie des plus importantes personnes de notre association puisque ils tentent, entre autres, de gagner de nouveaux membres et de les motiver pour la regate. C'est à dire que chaque chef de flotte peut plus ou moins influencer la nombre d'inscription à la regate qui se deroule dans sa region. Les tâches principales du chef de flotte comprennent également l'assurance de la bonne ambiance parml les membres de la flotte et de la communication entre l'association et les membres.

Afin qu'il puisse s'occuper de ce travail, il faut absolument que tu le connaisses. De cette raison il se présente dans cette Gazette.

C'est le debut d'une rubrique par laquelle le chef de flotte te communique les nouvelles de la flotte concernee.

O'ailleurs, le lac Lemman reste toujours sans flotte. On trouve dommage qu'il n'y ait plus de Fireballistos venant du lac Lemman. Un successeur d'Yves Lamercy est cherche qui soit assez motive pour remettre une flotte sur pieds. On a pense à Norbert Moine. Qu'est-ce que t'en penses, Norbert?

Si ce poste t'interesse, n'hesite pas à me contacter (c'est bien paye... je rigole...).



Adrian Huber

---

**Redaktionsschluss 3/89 :**

**23. August 89 !!**

**Delai de Redaction 3/89 :**

**3**

## Mitteilungen

Liebe Fireballsegler,

Durch einen tragischen Militär Unfall verloren wir am 9. Mai 1989 unseren Segelkameraden ANDRI PLOUDA.

Er war nicht nur ein begeisterter Fireball-Segler, sondern auch ein Freund, auf den man sich immer verlassen konnte.

Für uns Mammerner hinterlässt er eine nicht zu ersetzende Lücke.

Stephan Ritzler

Chers Fireballistes,

Le 9 mai 1989 nous avons perdu, par un accident tragique à l'armée, notre ami de voile, ANDRI PLOUDA.

Il n'^tait pas qu'un Fireballiste enthousiaste mais aussi un copain sur lequel on a toujours pu compter.

Pour nous, gens de Mammern, il restera toujours irremplaçable.

Stephan Ritzler

### Jollensegler aufgepaßt: Die neuen Regattaregeln

Die wichtigsten Änderungen der Internationalen Wettsegelbestimmungen (IWB). Sie gelten ab dem 1. Mai 1989.

1. Die International Yacht Racing Union (IYRU) hat die **Regel 33.1** (Annahme einer Strafe) zur Grundregel „D“ erhoben. Diese beinhaltet, daß eine Yacht im Falle einer Regelverletzung unverzüglich die Regatta aufgeben oder eine Ersatzstrafe (720-Grad-Drehung, Setzen der Flagge „M“) annehmen muß, wenn die Segelanweisungen solche Strafen vorsehen.

2. Verstößt eine Yacht gegen **Regel 54** (Vortriebsmittel: Pumpen, Rocken etc.) oder gegen die Grundregel C (Faires Segeln), so kann sie die fällige Disqualifikation nicht als schlechtestes Ergebnis einer Regattaserie aus der Wertung streichen.

3. Eine Tonnenberührung kann in Zukunft entweder durch nochmaliges Runden der Bahnmarke oder durch eine 720-Grad-Drehung bereinigt werden.

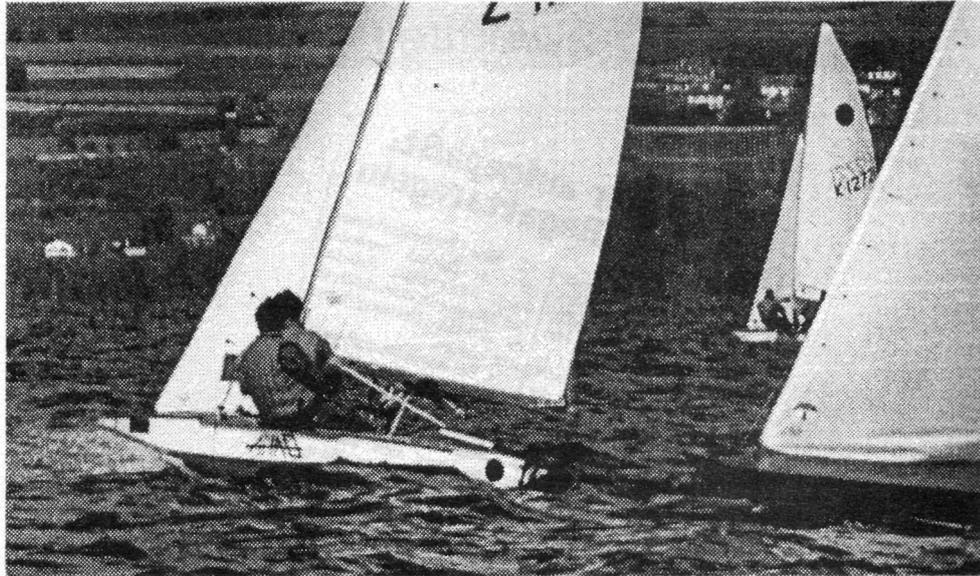
4. Bei einem Verstoß gegen **Regel 54** (Vortriebsmittel) kann die Jury die Yacht ohne Protestverhandlung von der Wettfahrt ausschließen, sofern die Yacht nicht ausdrücklich auf einer Verhandlung besteht.

5. **Regel 54**, Pumpen (Segel drehen und wieder hängen) ist nur noch einmal pro Wellen und Bö erlaubt (vorher dreimal). „Oochen“ (plötzliches Verlagern des Körpergewichtes der Mannschaft in Längsrichtung), das zum Beschleunigen einer Yacht in ein Wellental erlaubt war, wird verboten, ebenso das Pumpen mit dem Achterholer des Spinnakers. (YACHT)

### Neue Pumpvorschriften (YACHTING)

Neben den bereits extensiv besprochenen neuen Regeln für die Werbung werden die überarbeiteten IWB 89-92 auch eine neuformulierte Regel 54 enthalten, die das Pumpen regelt. Ohne dem in deutscher Sprache noch nicht veröffentlichten Reglementstext vorzugreifen, läßt sich aus dem englischen Originaltext jetzt schon herauslesen, dass sowohl der Begriff des Segels neu definiert worden ist, wie die ganze Regel jetzt einfacher gefasst und daher auch leichter zu kapieren ist. Alle die diversen Segel- und Körperbewegungen werden beschrieben. Neu ist nur noch einmaliges

Pumpen erlaubt, um das Boot vor Wellen ins Surfen zu bringen oder um es in Böen zum Gleiten zu bringen. Bisher waren drei Pumps gestattet. Auch die Rollwenden und -halsen sind nun besser definiert. Insbesondere darf der Mast nicht mehr als einmal aus der Vertikalen ausgelenkt werden. Es dürfte also nicht mehr durchgehen, extrem ins Lee zu krängen, bevor das Manöver ausgeführt wird. Der deutsche und der französische Text wird durch die USY nach Konsultationen mit dem Deutschen Segelverband und der Fédération Française de la Voile in Bälde publiziert werden.



# AMWIND - HANDLING

*Die halbe Kreuz ist mühsam zurückgelegt. Einmal mehr Leichtwind, wie du es so liebst. Die Leader sind bereits am Luvfass. Zum x-ten Mai hatten sie unglaubliches Schwein. Du verfluchst deinen Kahn und den Fockaffen.....und überhaupt ist es viel zu heiss zum Regattasegeln !*

*Bethwaite beschreibt, wie du bei solchen Bedingungen das "Glück" auch auf deine Seite bringen kannst:*

Bei Leichtwind zahlt es sich aus, mindestens die Gross-Schot aus der Hand zu fahren. So kann die Kraft des Segels gespürt und schnell darauf reagiert werden. Wenn es keine Wellen hat, wird die beste Amwind-Geschwindigkeit erreicht, wenn das Boot bewusst tief und mit leichtem Schrick in den Schoten gesegelt wird. Nur in den Bö-aa und erst, wenn das Boot beschleunigt hat, steuert man höher und holt die Schoten dichter.

In «ehr leichtem Wind (0-1Bft besteht das Hauptziel darin, Fahrt aufzunehmen und sie unter allen Umständen zu halten; Wichtig ist vor allem der obere Teil der Segel und

dementsprechend die Windrichtung dort, Beobachte also besonders den Stander und nicht etwa die Spione weiter unten an den Wanten. Falle ab und kränge das Boot nach Lee. Nimm Gross und Fock nur soweit dicht, dass die durch die Schwerkraft nach aussen gefallenen Achterlieken offen bleiben. Die Mannschaft muss so plaziert sein, dass die Abrisskante eben das Wasser berührt (maximale Wasserlänge). Nicht mehr bewegen ! Das Schiff wird Fahrt aufnehmen. Bei einem solchen Hauch von Wind ist der Unterschied der Windgeschwindigkeit zwischen dem Segeltop und dem Fuss am grössten. Wenn das Boot keine oder nur



# BEI LEICHTEM WIND

sehr wenig Fahrt hat, kommt der Vortrieb hauptsächlich aus dem obersten Teil des Gross-Segels, der untere Teil dagegen entwickelt beinahe keine Kraft. Wenn nun durch tiefes Segeln beschleunigt wurde, entsteht auch weiter unten eine Strömung. Die daraus resultierende Gesamtkraft wird etwa doppelt so gross sein, wie diejenige bei einem beinahe stehenden Boot. Wegen der grossen Differenz der Strömungsgeschwindigkeiten in der oberen und unteren Segelhälfte ist auch der Richtungsunterschied des scheinbaren Windes in diesen Zonen beträchtlich ! Darum ist viel

Twist in den Segeln erforderlich. Der Baum darf auf keinen Fall durch den Baumniederholer oder die Schot nach unten gezogen werden ! Durch die Krängung nach Lee erhält auch die Fock die richtige Form. Das Achterliek fällt nach aussen und öffnet die Düse zum möglichst flach getrimmten Gross-Segel (Unterliek dicht, evtl. Mast vorbeugen). Während das Schiff beschleunigt, ändert sich natürlich die Richtung des scheinbaren Windes. Er fällt zunehmend spitzer ein. Gleichzeitig nähern sich die Strömungsrichtungen im unteren und oberen Teil des Segels mehr und mehr an. Die Ge-

Frank Bethwaite ist in Australien ein anerkannter Iollenkonstrukteur und Segeltheoretiker. Er engagierte sich stark in den Nationalen 14-Footer-Klassen und war massgeblich beteiligt an der Entwicklung des Tasar. "Australien Sailing" veröffentlichte im Winter 87/88 mehrere seiner Artikel über die Arbeitsweise und den Trimm der Segel bei unterschiedlichen Bedingungen.

## Report

samtkraft wird stetig grösser. All das erfordert einen grösseren Schotzug, um den korrekten Trimm zu halten. Hat das Boot in der Böe 2-3 Längen gesegelt und beschleunigt, kannst du vorsichtig höher an den Wind gehen, die Schot dichternehmend. Die Lee-Strömungsfäden im Fockvorliek müssen dabei ständig anliegen oder gerade beginnen zu zucken. Die Geschwindigkeit darf dabei keinesfalls abnehmen, sonst segelst du zu hoch oder mit zu dichten Schoten ! Lässt der Wind nach, oder verlierst du an Fahrt, wird durch den leichter gewordenen scheinbaren Wind, den erhöhten Schotzug und die Elastizität des Riggs das Achterliek zu stark geschlossen. Lässt du in diesem Moment die Schot unverändert, geht der ganze Dampf wieder verloren und du hast Mühe, das Boot in der nächsten Böe wieder zu beschleunigen. Fiere die Schot jedes Mal, wenn der Wind leichter wird! Zu dichte Schoten kosten Bootslängen ! Es ist von höchster Wichtigkeit, dass du die Windrichtung genau beobachtest und entsprechend steuerst, sodass der Anströmungswinkel des Segels immer korrekt bleibt, fedes Mal, wenn du eine Änderung der Windstärke oder -richtung verpasst, verlierst du Speed, der bei diesen Verhältnissen so schwer aufzubauen ist !

Schnellste Amwindtechnik bei Leichtwind : Tief segain. mit Schrick in den Schoten Speed aufbauen. Erst dann möglichst hoch an den Wind gehen, ohne dabei Geschwindigkeit zu verlieren.

In stärkerem Leichtwind (1-2 Bft) ändern sich die Voraussetzungen: statt immer wieder von beinahe null an zu beschleunigen (was in sehr leichtem Wind, der immer dreht und seine Stärke ändert normal ist), hat das Boot nun ständig Fahrt. Es gilt nun die Böen richtig zu nutzen. Jede Krängung nach Lee wirkt sich jetzt nur noch negativ aus. Halte das Boot absolut aufrecht und in korrektem Längstrimm. Um das Gross bei

diesen Bedingungen für optimales Höhenlaufen zu trimmen, ist bereits eine beachtliche Schotspannung nötig. Aber es gilt immer noch: Erreicht das Boot leichteren Wind, segelt es am schnellsten ein bisschen tiefer mit leicht geschrickten Schoten. Fiert der Steuermann zwischen den Böen die Gross-Schot nicht, springt das flexible Masttop nach vorn: Das Achterliek schliesst und wird zur Bremse.

In mittlerem und konstantem Wind (2-3 Bft) baut sich die Strömung über das ganze Segel gleichmässig auf. Dadurch vergrössert sich der Vortrieb sprunghaft um ein Vielfaches. Die absolute Dominanz des Windes im Masttop und damit des Standers ist vorbei. Der steife Nacken kann sich erholen. Der untere Teil des Vorsegels ist der empfindlichste Teil des Riggs bezüglich der möglichen Höhe am Wind. Die untersten Strömungsfäden im Fockvorliek werden somit zum Hauptindikator für Kurs und Segelstellung. Weil die Windgeschwindigkeit über das ganze Rigg ungefähr gleich ist, ist nun der Einfallswinkel des scheinbaren Windes ebenfalls über das ganze Segel gleich. Deshalb ist der bei leichterem Wind so wichtige Twist nicht mehr erforderlich. Das Gross muss trotzdem minim getwistet werden, und zwar aus folgenden Gründen;

1. Die Fock lenkt die Luft im unteren Gross-Segelbereich ab, sodass sie dort spitzer einfällt als im Bereich darüber. Als Faustregel gilt, dass der obere Teil des Gross-Segels gleich geschotet werden sollte, wie der untere Teil der Fock. Dies deshalb, weil beide Segel dort ungefähr den gleichen ungestörten Wind erhalten. Im Unterschied dazu sollte der untere Teil des Grosstuchs dichter und flacher getrimmt sein, in dem



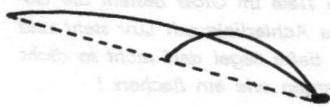
## Report

Mass, wie der Wind von der Fock abgelenkt wird (kein Gegenbauch). Niemals aber sollte der Baum über die Mittschiffslinie nach Luv gezogen werden ! Eine Veränderung an der Vorsegelstellung ruft ebenfalls nach einer Gross-Schotkorrektur.

2. Die unterschiedliche Profiltiefe in der oberen und unteren Gross-Segelhälfte erfordert ebenfalls Twist (Fig. 1 und 2).

Fig. 1

ohne Twist :



Das Achterliek steht zu dicht. Die Strömung wird abgeklammt !

Fig. 2

mit Twist :



Alle Liekpartien stehen parallel zur Mittschiffslinie.

Mit Hilfe von am Achterliek eingenähten Spionen lässt sich der optimale Twist finden: Am meisten Vortrieb wird entwickelt, kurz bevor die Leestromung zusammenbricht. Das ist dann der Fall, wenn der (oberste) Spion gerade umklappt und nur noch zeitweise ausweht.

Steigt die Windstärke auf 3Bft. kann das Boot ohne Geschwindigkeitsverlust sehr hoch am Wind gehalten werden. Der Grossbaum steht mittschiffs, das Gross-Segel

Vogel & Meier AG, Segeldesign und Fabrikation, CH-9403 Goldach

**Schnelle Einheitsklassen-Segel**  
Siege und gute Plazierungen bei Welt-, Europa- und nationalen Meisterschaften. Segler aus der ganzen Welt vertrauen VM Sails.

VM Ostschweiz, CH-9403 Goldach, Tel. 071 / 419277  
VM Zentralschweiz, CH-8050 Zürich, Tel. 01 / 3012383  
VM Suisse Romande, CH-2016 Cortaillod, Tel. 038 / 421732  
VM Deutschland, D-7770-Überlingen, Tel. 075 51 / 1044

## Report

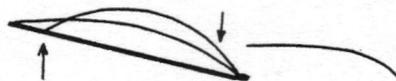
wird abgeflacht damit das Achterliek nicht nach Luv steht. Um zu verhindern, dass die Segel unter dem Winddruck im oberen Teil zu stark auswehen, müssen die Schoten entsprechend dicht sein. Die beste Höhe mit grösster Geschwindigkeit kann erreicht werden, wenn alle Lieken parallel zur Mittschiffslinie stehen. Nimmt der Wind noch mehr zu, müssen die Schoten noch dichter geholt werden. Aber noch wichtiger ist dass du sie fiers, sobald der Wind nachlasst, sonst schliessen die Lieken zu stark und bremsen ! Achtung: das dichtgeknallte Tuch fühlt sich dann immer noch kraftvoll an, weil sich viel Seitwärtskraft und damit Krängung entwickelt und der Vorschoter allenfalls ins Trapez steigen kann. Das ist eine Falle ! Lass dich nicht täuschen: steht das Gross oben zu dicht entwickelt es zuviel Querkraft und zuwenig Vortrieb - das Boot wird langsamer.

**Bei leichtem Wind** ändert sich dessen Stärke ständig und in rascher Folge. Es ist nicht möglich, das Rigg dauernd mit allen zur

keines abklemmt) und das Boot natürlich aufrecht segelt (ausser bei ganz leichtem WindXFig. 3).

Fig. 3

Die Düse schliesst sich durch vermehrte Tiefe des Gross-segels.



**Durch grosse Tiefe im Gross besteht die Gefahr, dass das Achterliek nach Luv steht und brems ! Ein tiefes Segel darf nicht so di**

Weil leichter Wind auf der Wasseroberfläche oft gar nicht zu sehen ist, muss er gefühlt werden, spätestens, wenn das Boot zu krängen beginnt, sei es nach Lee oder Luv. Merkst du, dass das Schiff nach Lee zu

**Konzentriere dich beim Steuern auf die Strömungsfäden im Fockvorliek! Sie zeigen den richtigen Kurs sehr genau an. Achte auf eine korrekte Achterliekspannung.**

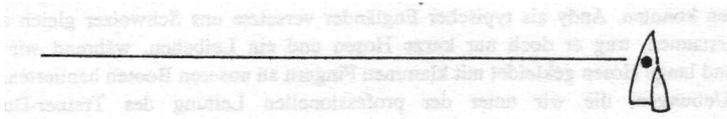
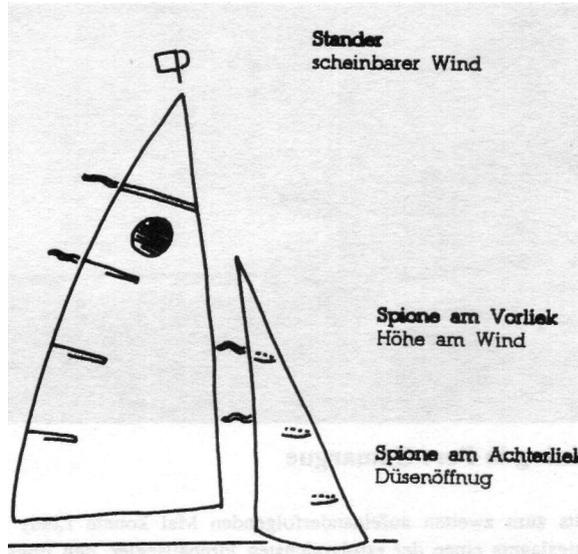
Verfügung stehenden Einrichtungen umzutrimmen. Du musst einen Grundtrimm für die herrschenden Verhältnisse finden, mit dem du in diesem Windbereich schnell bist. Den Feintrimm besorgst du dann ausschliesslich mit den drei "Grundkontrollern": Gross- und Fockschot, Pinne, Gewichtstrimm. Um das schnellste Am-Wind Rigg-Set-Up zu finden, versuche möglichst schnell zu fahren, ohne allzusehr auf die Höhe zu achten. Verbessere dann anschliessend deine Höhe, indem du den Segeltrimm optimierst ohne dabei Speed zu verlieren. Die beste Höhe wirst du erreichen, wenn alle Segel optimal tief sind, die Strömungsfäden anliegen, alle Lieken parallel zur Mittschiffslinie stehen ( und bestimmt

krängen beginnt lass die Schot ein bisschen gehen, simultan steuerst du kontinuierlich höher und holst die Schot wieder dichter. Gleichzeitig muss die Mannschaft das Boot auf ebenem Kiel halten. Diese Vorgänge sollen ohne Hektik, geschmeidig vor sich gehen, ohne dass das Boot durchgeschüttelt wird. Die Geschwindigkeit des Schiffs kannst du am Ton des Wellenschlages hören und kontrollieren: Wirst du langsamer, ändert sich der Ton. Wenn du die Böe durchfahren hast und der Wind wieder nachlasst vergiss nicht wieder auf den alten Kurs abzufallen und die Schot zu fieren. Falle dabei nie weiter ab, als bis der Lee-Strömungsfaden in der Fock eben zu flattern beginnt

10

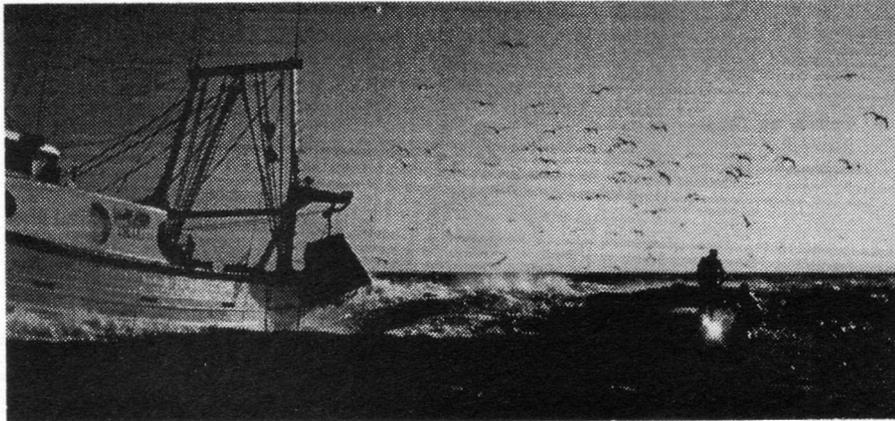
# Report

Spione im Gross-  
Achterliek  
Liekspannung, Twist



M

# PORT CAMARGUE



## Training in Port Camargue

Bereits zum zweiten aufeinanderfolgenden Mal konnte Lindy Preuss als Organisatorin des Trainingslagers einen der erfolgreichsten Fireballsegler, den Engländer Ian Pinneil, als Trainer verpflichten. Dieser kam allerdings nicht allein, sondern brachte seinen Kollegen Andy als Verstärkung mit, sodass die zwölf schweizerischen Fireball-Teams von zwei hervorragenden Seglern profitieren konnten. Andy als typischer Engländer versetzte uns Schweizer gleich am ersten Tag in Erstaunen, trug er doch nur kurze Hosen und ein Leibchen, während wir in Pullover, Jacke und lange Hosen gekleidet mit klammen Fingern an unseren Booten hantierten. Neben vielen Übungen, die wir unter der professionellen Leitung des Trainer-Duos absolvierten, wird uns vor allem das ruderlose Segeln - nicht zu verwechseln mit kopflosem Segeln - in Erinnerung bleiben. Anfänglich gerieten die steuerlosen Boote zwar immer wieder ausser Kontrolle, was zu einigen Karambolagen führte, doch mit der Zeit war es uns möglich, kontrolliert zu wenden, zu halsen und einen Dreieckskurs abzusegeln.

Während dieser Woche hatten wir mit Wind nicht gerade verwöhnten Schweizer mehrmals Gelegenheit, unser Starkwindsegeln zu verbessern. Natürlich ging dies zu Beginn etwas chaotisch zu und her, und ab und zu wurde auch ein Vorschoter gebadet, wofür die beiden Engländer den treffenden Ausdruck "tea-bagging" (tea-bag = Teebeutel) gebrauchten. Aber wir waren uns alle einig, dass wir von Ian und Andy viel profitieren konnten; und zwar speziell dann, wenn einer der beiden als Steuermann oder Vorschoter auf einem unserer Boote mitsegelte.

Am Schluss der Trainingswoche wurden sogenannte "Spezialpreise" für bemerkenswerte Leistungen verliehen: so wurden Claude und Christa dafür geehrt, dass sie in voller Ueberzeugung an der Leetonne den Spinnaker dichtnahmen und aufzukreuzen versuchten. Mägen und Pinsel schafften es gar, an der Luvtonne hängenzubleiben und diese hinter sich herzuziehen. Sie bemerkten ihr Missgeschick aber erst, als sie einige Minuten später vom Trainerboot aus darauf aufmerksam gemacht wurden.

12

Romy

# PORT CAMARGUE



## Regattaberichte

COUPE MEDITERRANEENNE VITROLLES '89

33 Mannschaften aus Italien C20, Frankreich (ÜT) und der Schweiz (Ü3) trafen sich an Ostern zum Coupe mediterraneenne am Etang de Berre. Die Franzosen waren mit der Ausnahme von Cordelle nur mit ihrer zweiten Garde angetreten. Auch auf der Schweizerseite wurden einige altgediente Vitrolles-Cracks vermisst.

Ostersamstag Läute 1 und 2

Schon dert ganzen Tag wehte wie schon oft an dieser Regatta der Mistral mit guten 6 Bft Einige Mannschaften, die sich an schwarzbraune Segel vergangener Jahre erinnerten, zogen es vor, das Spektakel vom sicheren Land aus zu beobachten. Bei jedem "Frühheimkehrer", und es gab einige, sahen sie sich in ihrem Entschluss bestärkt. Der erste Lauf wurde eine sichere Beute von Urs Schär und Adrian Huber. Sie gewannen souverän mit einigen hundert Metern Vorsprung vor den Franzosen Robert / Robert. Damit liessen die Berner die Konkurrenz spüren, wie gut sie auf die neue Saison vorbereitet sind. Nach kurzer Verpflegungspause wurde bei unveränderten Verhältnissen erneut gestartet Zwei Schweizerboote setzten sich gleich vom Start weg von allen anderen ab: Ste Ritzler und Tommy Koch und Urs mit Adrian an der Vorschot segelten in der Folge ihr eigenes Rennen. Bis unmittelbar vor der Ziellinie führten Ste und Tommy, wo ihnen aber ein schwerwiegender Fehler unterlief. Diesen nützten die beiden Berner kaltblütig aus und kassierten ihren zweiten Laufsieg: Ein vielversprechender Auftakt! Das restliche Feld, oder besser gesagt, was davon noch übrig war, sah sich in diesem Race weit abgeschlagen.

Ostersonntag Lauf 3 und 4

Der Mistral hatte ausgeblasen. Gegen Mittag kam die von allen sehnlichst erwartete See-

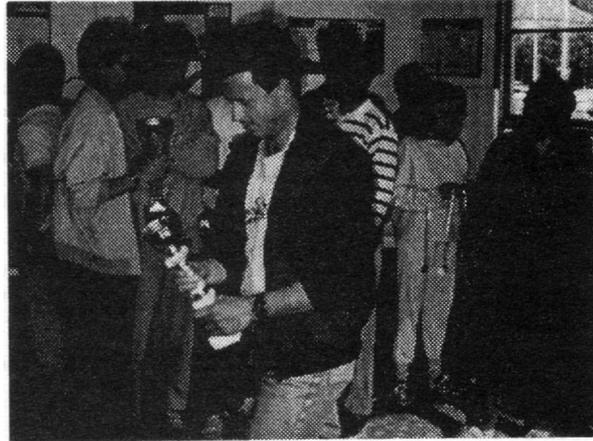
brise mit 2-4 Bft. auf. Es sollte ein Duvoisin Tag werden! In den beiden Läufen des Vortages schienen die Brüder vom Neuenburgersee noch etwas Probleme mit ihrem brandneuen Epoxyeigenbau zu haben. War es denn ein Wunder? Ihr Boot wurde erst eine halbe Stunde vor dem Startschuss zum ersten Lauf fertig! Nun hatten sie sich aber endgültig von den Bootsbauerstrapazen erholt. Sie gewannen den dritten Lauf Vor Urs und Adrian und den Hanhart - Schwe stern. Auch das anschliessende Rennen entschieden die Duvoisins für sich, gefolgt von Ste und Tommy. Auf den dritten Platz fuhr das zweite Boot aus der Duvoisin - Küche, das unterdessen Claude Mermod und Christa Wezel gehört. Schär / Huber vergaben einen möglichen weiteren Laufsieg durch einen taktischen Fehler auf der Zielkreuz. Abends gab der Club das Galadiner: Wir wurden mit einer auf offenem Feuer zubereiteten Paella verwöhnt  
Ostermontag Lauf 5

Die Ausgangslage zum letzten Lauf war äusserst spannend. Konnten doch sowohl Schär / Huber, wie auch die Freres Duvoisin noch Gesamtsieger werden. Urs hätte unbedingt vor Christophe sein müssen, und dieser benötigte mindestens einen zweiten Rang! Einfacher hatten es Ritzler / Koch, ihnen konnte der dritte 'Schlussrang nicht mehr streitig gemacht werden. Die Duvoisins machten in diesem Mittelwindlauf mit einem erneuten Sieg alles klar und wurden damit Gesamtsieger. Urs und Adrian starteten auf der falschen Seite und fuhren mit einem sechsten Platz ihren Streicher ein. Alles in allem war der diesjährige Coupe mediterraneenne ein Superanlass. der das Sturm-dilemma vom letzten Jahr vergessen liess.

Tommy Koch

14

## Resultate



CLASSEMENT	Définitif sur 4 Manches	1.	2.	3.	4.	5.	Pts.
1	Z 14078 Ch. Duvoisin / A. Duvoisin	4	5	1	1	1	8.0
2	Z 13666 U. Schär / A. Huber	1	1	2	4	6	11.0
3	Z 13942 S. Ritzler / T. Koch	3	2	4	2	10	19.7
4	F 12240 E. Robert / P. Robert	2	3	17	16	3	36.4
5	I 13119 P. Caffarena / E. Pellegrini	6	DNF	5	9	4	44.7
5	Z 13943 J. Wittich / M. Good	9	4	13	6	5	44.7
7	Z 12146 S. Badertscher / K. Baggenstoss	8	7	7	7	DNF	53.0
8	Z 13980 A. Mäder / U. Bachmann	DNF	6	6	12	7	54.4
9	F 13255 F. Cordelle / C. Moisset	7	8	8	19	8	55.0
10	I 12781 A. Strobino / F. Baretta	10	12	15	15	2	58.0
11	Z 13220 M. Räschle / M. Pinsini	14	11	11	10	15	70.0
11	Z 14055 B. Holtmann / R. Jakob	11	DNS	12	11	12	70.0
13	Z 13179 D. Hanhart / K. Hanhart	DNS	DNS	3	5	11	71.7
14	F 12582 M. Tigoulet / M. Jacquin	20	DNF	9	8	14	75.0
15	Z 1346 D. Gindraux / F. Brégnard	5	9	23	26	16	76.0
16	F 11791 J. Tréguier / C. Bontemps	15	13	26	14	13	79.0
17	Z 13979 C. Mermoud / C. Wezel	DNF	20	14	3	25	82.7
18	Z 12387 U. Schwendimann / M. Heilig	13	17	18	23	18	90.0
19	F 12 C. Berneyron / A. Vernet	DNF	15	10	22	21	92.0
20	F 12875 R. Holt / G. Flammang	DNF	16	PMS	18	9	94.0
23	Z 13665 I. Helbling / R. Schwerzmann	DNF	18	20	20	19	101.0
28	Z 13000 N. Brönnimann / M. Stolz	DNS	DNS	16	25	22	120.0
30	Z 1314 A. Steiger / K. Kägi	DNS	DNS	28	28	26	139.0

15

# Regattaberichte

F I R E B A L L R E G A T T A      N E U E N B Ü R G

Am 15./16. April trafen sich 18 Fireballs in Neuenburg. Nach längerem Warten konnte dann doch noch gegen 16.00 Uhr der erste Lauf bei Ostwind gestartet werden. Die wechselnden Windverhältnisse bereiteten einigen Crews etwelche Mühe. Den ersten Lauf konnten Wittich/Good vor Bart/Duvoisin für sich entscheiden.

Alle Mannschaften rechneten noch mit einem zweiten Lauf, da der Wind nun konstant mit 2-3 Windstärken blies. Deshalb verstanden viele die Entscheidung der Regattaleitung nicht, am Samstag keinen Lauf mehr durchzuführen.

Am Sonntag konnte bei drehendem Westwind noch ein Lauf durchgeführt werden, den Moser/Moser vor Schär/Huber mit einem Start-Zielsieg gewannen.

Einen recht herzlichen Dank dem CVN für die gute Uebernachtungsmöglichkeit, die er uns angeboten hat.

z 12146 -Stefan

RG	N. voil	Noms	Club	R1	R2	Tota
1	13943	J. WITTICH/M. GROOD	SVB	0	4	4
2	12376	E. MOSER/R. MOSER	SCOW	6	0	6
3	13666	U. SCHAER/A. HUBER	SCM	5	1.6	6.6
4	1	C. BART/A. DUVOISIN	CVN	1.6	7	8.6
5	13979	C. MERMOD/C. WEZEL	SCE	4	5	9
6	14055	B. HOLTSMANN/R. JAKOB	YCS	7	2.9	9.9
7	13941	F. WIDMER/U. BRESSAN	YCK	2.9	9	11.9
8	13758	A. OSWALD/M. HANHART	YCR	8	8	16
9	13220	M. RAESCHLE/M. PINSINI	SVM	10	10	20
10	13006	R. BETSCHEN/U. MARTI	CNB	9	12	21
11	13980	A. MADER/U. BACHMANN	SCOZ	17	6	23
12	13665	I. HELBLING/R. SCHWERZMANN	SCOZ	14	11	25
13	13942	S. RITZLER/T. KOCH	SVM	12	13	25
14	12146	S. BADERSTYSCHER/K. BAGGENSLOSS	SVM	11	14	25
15	13136	D. HUNKELER/M. BUCHER	YCT	13	17	30
16	1314	A. STEIGER/K. KAEGI	SCE	16	15	31
17	1346	D. GINDRAUX/S. DUVOISIN	CVB	15	16	31
18	13219	P. MEYER/U. BAUER		18	18	36

16



### Training Mammern 1./2. April

Samstagmorgen, 11 Uhr. Regen, leicht gekräuselter Untersee. Trotzdem fahren zehn Mannschaften ein und entschliessen sich ihre Boote aufzuriggen.

Cheftrainer Hans Stöckli hat auch "seine" Contender zum Training eingeladen, die ebenfalls zahlreich erscheinen.

15 Uhr. Trainingsbesprechung. Hans mit Megafon bewaffnet. Petrus zeigt sich gnädig: Kein Regen mehr, auffrischender Westwind, die Sturmwarnung läuft. Die "Freunde & Helfer" liegen vor dem Hafen auf der Lauer und prompt büssen sie einen Contendersegler, weil er seine Nummer nur mit Filzstift aufs Boot gekritzelt hat !

Mit individuellem Manövertraining um ein kurzes Dreieck unter Hansels Anweisungen wärmen wir uns auf. Nachher einige Startübungen: Da die Contender auch gleich mittun, kommt doch ein realistisches Starterfeld zusammen. Zum Tagesausklang wird der gute Wind noch zum freien Segeln und zu Geschwindigkeitsvergleichen genutzt. In der warmen Beiz, bei Speis. Spiel und Trank halten uns brandheisse News aber auch Aufgewärmtes bei guter Laune, während es draussen wieder in Strömen pisst

Sonntagmorgen, 11 Uhr, Regen, flacher Untersee. Niemand zeigt grosse Lust sich aufs Wasser zu begeben - zumindest nicht vor dem Mittagessen. Bruno mit seinem neuen Guy-Winder-Boot will nicht einmal die Blache für neugierige Blicke lüften.

Am Mittag geraten die Wolken in Bewegung, der Regen lässt nach, die Sturmwarnung setzt ein. Grundler/Nolle zwingen sich als erste in die Trockenanzüge züge und zeigen, was enthusiastische Fireballer sind. Die vermehrt auftretenden Schaumkronen und vereinzelte Sonnenstrahlen reizen immer mehr Crews zum Auslaufen: Je mehr Boote, desto mehr Wind ! Der Windmesser auf dem Landungssteg zeigt zwar nie mehr als 5 Beaufort, denn darüber gerät der Mast derart ins Zittern, dass der Zeiger wieder absackt. Auf ö einigen sich die an Land gebliebenen. Mutig werden auf dem Wasser die Spis gezückt ... und der See, der lockt zum Bade, nicht nur bei den Contendern ein Kenterfestivai ! Aber auch das muss geübt sein !

Ein tolles Wochenende um die letzte Winterstarre abzuschütteln mit Vergleichsmöglichkeiten ohne Regattastress.  
Danke für die Organisation !

## Regattaberichte

Jollenregatta Mammern vom 22./23.4.89 für Fireball und Contender

---

Bei kühlem Wetter trafen sich in Mammern am Untersee 32 Fireballs. Am Samstag konnte Wettfahrleiter Heiz Gimrai bei böig drehenden Winden aus Nord-West 2 Läufe starten. Der 1. Lauf wurde von den Brüdern Duvoisin vor Wittich/Good und Räschle/Pinsini gewonnen. Den 2.Lauf entschieden Schär/Huber vor Stengele/Lederer und Wittich/Good für sich. Am Samstag Abend luden die Veranstalter der Regatta zum Essen im Hotel Hecht ein, wo nach dem pikanten Essen der Durst mit größeren Mengen von Flüssigkeiten gekämpft wurde. Am Sonntag konnte dank dem um 12 Uhr aufkommenden Ostwind zum 3. und letzten Lauf gestartet werden. Wieder setzten sich Duvoisin /Duvoisin an die Spitze und gewannen. 2.wurden Liechti/Bader.tscher vor den Gewinnern dieser Serie,Schär/Huber. Wie üblich bei der Mammerner Jollenregatta, wurde der Anlass von den Organisatoren perfekt durchgeführt. Herzlichen Dank an alle Helfer und vor allem an Präsi Ste und die Familie Hanhart. Herzlichen Dank auch an Andreas Oswald der Miggeli am Sonntag Morgen mit selbstlosem Einsatz das Pyjamazusammenlegen beigebracht hat.

Z-13943 Wittich/Good



# Resultate

JOLLENREGATTA MAMMERN 22./23. APRIL 1989

## F I R E B A L L

1.	Schär/Huber	SCM	Z 13666	7.9
2.	Duvoisin/Duvois.	CVN	Z 14078	10
3.	Wittich/Good	SVB	Z 13943	13.5
4.	Grundler/Nolle	SVD	G 13055	16
5.	Liechti/Badert.	SCH	Z 12144	25.6
6.	Oswald/Hanhart	YCR	Z 13758	28
7.	Widmer/Bressan	YCK	Z 13941	29
8.	Räschle/Pinsini	SVM	Z 13220	30.9
9.	Willi/Bauer	YCS	Z 13977	32
10.	Stengele/Lederer	YCRa	G 14019	33.6
11.	Hanhart/Hanhart	SVM	Z 13179	37
12.	Holtmann/Jakob	SYC	Z 14055	37
13.	Badertscher/Bag.	SVM	Z 12146	37
14.	Moser/Moser	SCOW	Z 12376	37
15.	Ritzler/Koch	SVM	Z 13942	40
16.	Aebi/Birrer	YCL	Z 11958	42
17.	Gindraux/Duvoisin	Z	1346	47
18.	Mermod/Wezel	SCE	Z 13979	49
19.	Preuss/Preuss	SVT	Z 12907	52
20.	Gautschi/Gäutsc.	SCH	Z 13756	55
21.	Brunner/Hermann	SVM	Z 12377	63
22.	Plouda/Trachsel	SVM	Z 13663	64
23.	Zimmermann/...	SCBO	G 13059	65
24.	Matt/Kleine	YCH	G 13056	68
25.	Wehrli/Junker	SVT	Z 13465	71
26.	Hausmann/von B.	---	G 13525	74
27.	Wyss/Bodenmann	SCNY	Z 12997	77
28.	Pfänninger/Seil.	SCA	Z 13122	82
29.	Wäspi/Wäspi	SCST	Z 13054	83
30.	Eichenberger/W.	SVM	Z 12527	86
31.	Weber/Grether	---	Z 11183	95
32.	Ritzler/Zehnder	SVM	Z 1095	95

19

## Regattaberichte

### Nieuwpoortweek 89

Pünktlich nach Schweizer-Uhrwerk trafen wir uns am Dienstagabend in Bern. Nach dem Um- bzw. Einladen unseres Gepäcks konnte die lange Reise in den Norden beginnen.

Souffelheim zum Trotz (bedenkliche Orientierungsprobleme) erreichten wir nach einer Irrfahrt im Nebel mit Adrians "Bettfädere" Brüssel in der Rush-Hour.

Umso friedlicher empfanden wir die Ruhe in Nieuwpoort. Nach gemüthlichem Aufriggen der Boote besichtigten wir die Stadt Brügge, wo wir allerdings aus geografischer Unkenntnis gezwungen wurden, unser Auto durch mühseliges Abmarschieren der Umfahrungsstrasse zu suchen. In der Nacht auf Donnerstag trafen auch Silvie und Daniel ein, womit das Schweizer Team mit nur drei Booten komplett war.

Der 1. Lauf blieb dadurch in bester Erinnerung, dass die Boote Z-13666 und Z-13979, die ja doch einen Tag zu früh in Nieuwpoort eintrafen, zwei bis drei Minuten zu spät starteten! Nicht anders als erwartet beendete Urs diesen Lauf absolut cool mit dem zweiten Platz hinter dem glücklichen Schweden Vester. Das einzige pünktlich startende CH-Boot mit Daniel und Silvie beendete den ersten Lauf mit einem 15. Platz, knapp geschlagen von uns (14.). Der Start zum anschliessenden 2. Lauf glückte allen besser. Der Wind frischte auf. Z-13666 wiederum auf Platz 2 hinter den Schweden Vester; Z-13979 hinter Z-1346 auf Platz 8 und 11.

Freitag; strahlendes Wetter. Sehr motiviert starteten wir zum 3. Lauf. Z-13666 segelt lang an der Spitze, dicht gefolgt von uns, wobei die Schweden nach dem zweiten Raumschenkel immer näher rückten. Nach einem spannenden Lauf gab es wieder Platz zwei für Schär/Huber, Mermod/Wyss auf Platz 5, Gindraux/Duvoisin wurden disqualifiziert. In der Nacht auf Samstag frischte der Wind auf und brachte unseren Camper in Bewegung.

Bei sehr hohem Wellengang und starkem Wind wurde am Samstag zum 4. Lauf gestartet. Eine Ubersaus hohe Welle drückte das Boot von Schär/Huber bereits vor dem Start kopfüber in eine Sandbank: Mast geviertelt, Ende der Regatta für Z-13666! Durch rodoemässiges Spifahren und einer Kenterung auf der Kreuz beendeten wir diesen Starkwindlauf als neunte vor Gindraux/Duvoisin.

Für das letzte Rennen am Sonntag war das Meer wieder ruhiger und es wehte ein herrlicher Trapezwind. Gut gestartet und auf der ersten Kreuz vor dem Feld fahrend, passierte uns ein unverzeihlicher Fehler, der uns fast dazu brachte, uns sämtliche Haare auszureissen: Wir rundeten als erste die Raumtonne (!), setzten den Spi und bemerkten erst jetzt, dass die Gegner weiterhin auf der Kreuz blieben. Komplet demoralisiert und mit dem Gedanken spielend, doch die Sportart zu wechseln erreichten wir das Luvfass und segelten mit unserer letzten Energie auf den 16. Platz. Gindraux/Duvoisin beendeten als

Nieuwpoort war ein tolles Erlebnis. Kompetente Regattaleitung, sehr gute Windverhältnisse mit schönem Wetter, gute Kameradschaft, Pommes-Frites und Majonnaise in Hülle und Fülle sind nur einige Stichworte dieser abenteuerlichen Tage in Belgien.

Z-13979 Claude/Hene

20

# Resultate

VWV NIEUWPOORTWEEK 1989  
 UITSLAG ZEILWEDSTRIJD : FIREBALL

Page No. 1  
 07/05/1989

PLTS	ZEILAR	NAAM STUURMAN	NAAM FORKEMAAT	CLUB	R 1	R 2	R 3	R 4	R 5	R 6	PUNTEN
1	S14027	VESTER	VESTER	ASSS	1	1	1	1	DNC		0.00
2	IR13247	LYDEN	VAN DER PULL	WLJC	4	4	3	3	1		19.40
3	B13829	BECKERS	GIELEN	VWV	3	6	4	4	6		33.40
4	B13681	VERBRUGGEN	MEYERS	VWV	17	3	10	5	7		44.70
5	Z13666	SCHAER	HUBER	SCM	2	2	2	DNF	DNC		48.00
6	G13055	GRUNDLER	NOLLE	SVD	12	5	6	7	8		48.70
7	B12902	CLAERBOUT	VERSTRAETE	BZYC	5	13	7	11	5		50.00
8	B12093	JANSSENS	VAN DE LOOCK	RBSC	13	9	9	DNF	2		52.00
9	Z1346	GINDRAUX	DUVOISIN	CVB	15	8	DSQ	10	4		59.00
10	F13730	LE MEN	LE MEN	YCV	6	FMS	DSQ	2	3		59.40
11	13668	CLAEYS	VAN DER WEY	DZC	11	12	15	6	9		61.70
12	Z13979	MERMOD	WYSS	SC-ENGE	14	11	5	9	16		62.00
13	F12020	MAHE JAVELOT	BLAIN	ASA	9	16	13	DNC	12		74.00
14	B13975	WILMS	WILMS	SODIPA	10	15	14	14	17		77.00
15	S12459	HERNE	NAEF	LEK	18	17	12	12	13		78.00
16	B12088	DHONDT	DHONDT	RBSC	19	19	11	15	10		79.00
17	H14077	VERWERS	VAN AGT	ZVO	7	10	8	DNF	DNC		82.00
18	B12374	DEBAENE	VERBRUGGEN	BZYC	8	7	DSQ	DNF	14		86.00
19	F11791	TREGUIER	BONTEMPS	CVVEQ	DSQ	14	DSQ	8	11		90.00
20	F12432	TERRIER	ERARD	SMM	22	23	17	13	15		91.00
21	H3475	MELJER	NOORDERMEER	R EN ZVN	16	18	16	DNF	18		92.00
22	G10669	LAUBER	MOSCHNITSCHKA	WGS	20	21	18	17	20		99.00
23	B3729	HOFMAN	DE SADELEIR	DZC	21	20	25	DNF	19		109.00
24	B13668	DE CLERQ	PAITYN	DZC	25	24	26	16	24		113.00
25	S12261	SIMONSSON	SIMONSSON	MSS	23	22	22	DNC	22		113.00
26	B12638	BONHOMME	BONHOMME	CNV	24	25	20	DNC	23		116.00
27	B12716	VERMEIREN	PLETTINCK	DZC	29	26	19	DNC	21		119.00
28	B9850	CRAENEN	VAN DESSEL	SODIPA	FMS	27	23	DNS	DNC		140.00
29	B11587	RALET	RALET		27	DNC	24	DNC	DNF		141.00
30	B6338	ZWARTJES	PLATTIEUW	BZYC	DNC	DNC	21	DNF	DNC		144.00
31	B12402	SIMON	CLAEYS	DZC	28	DNC	27	DNC	DNF		145.00
32	B13976	DE BUCK	VERHEYEN	VWV	26	DNF	DSQ	DNC	DNS		149.00

MET DE MEDEWERKING VAN TULIP COMPUTERS

21

## Aktuell

### FAHREN MIT TRAILER

Auf den 1. Mai trat eine Aenderung der Verordnung über die Strassenverkehrsregeln (VRV) in Kraft. Aufgrund dieser Aenderung von Bundesvorschriften dürfen ab 1. Mai 1989 Anhänger an leichten Motorwagen mitgeführt werden, (ausgenommen Sattelanhänger), wenn ihr Gesamtgewicht die geprüfte, im Fahrzeugausweis eingetragene Anhängelast nicht überschreitet. Dies bedeutet, dass:

-Anhänger nicht mehr zusammen mit dem zugehörigen Zugfahrzeug geprüft werden müssen (sondern nurmehr das Zugfahrzeug bzw. dessen Anhängervorrichtung und/oder der Anhänger)

-das Zugfahrzeug nicht mehr in den Fahrzeugausweis des Anhängers eingetragen wird.

Für uns Regattasegler ist dies eine erfreuliche Neuigkeit. Man braucht also nur die Anhängervorrichtung am Auto neu prüfen zu lassen und kann somit auch andere Trailer, die nicht schwerer sind als die zugelassene Anhängelast, legal transportieren.

### **Auch die Italiener haben etwas zu bieten !**

8./9. Juli  
16. Juli

C.N. Brenzone  
C.N. Bogliasco

Lago di Garda  
Bogliasco

**ACHTUNG !! FALSCHES DATUM IM REGATTAKALENDER !!**

19.-23. August

LNI San Remo

Campionnato Italiano

# Regattakalender

TRr.BPOM HHGATTRW

Ist Dein Regattahunger nach dem Studium des Regattakalenders noch nicht gestillt ?  
Hast Du zuviele freie Wochenenden ?

• :

JUNI	11. / 18.	Neuhaus Interlaken. Yardstick 103 (Wyss 031/ 99 17 14) Oehningen. Yardstick CBaggenstoss 01/ 869 00 18)
JULI	1. / 2. 8. / 9. 15. / 16. 22. / 23. 29. / 30.	Grümpel-Yardstick Eschenz CBaggenstoss)
AUGUST	5. / 6. 12. / 13. 26. / 21.	Dingelsdorf CD), Fireball
SEPTEMBER	2. / 3. 9. / 10. 16. / 17.	Flottenmeisterschaft Hallwilersee CGautschi 031/ 85 42 39) Training SVM/SVE CBaggenstoss) Reichenau CD), Fireball
OKTOBER	7. / 8. 21. / 22. 28. / 29.	

In diesem Regattaplan möchten wir regionale Wettfahrten aufführen, die uns von den Flottenchefs oder Mitgliedern gemeldet werden und von Fireballs gesegelt werden können (Yaidstick usw. . nicht nur Dreiecke). Diese "just for fun" Regatten eignen sich gut als Training, natürlich besonders dann, wenn mehrere Bälle teilnehmen ! Häng dich ans Telefon und trommle Deine Trainingspartner zusammen ! Vielleicht gelingt es Dir sogar an einem solchen Anlass jemanden für unsere Klasse zu begeistern, sei es durch ein gutes Resultat oder am anschliessenden Bankett.

Termine an Jürg Vetter li, Lohnstr. 4. 8200 Schaffhausen 053/ 24 11 93



Juli		August		September		Oktober		November		Dezember	
S 1		D 1		F 1	S 1	M 1		M 1	F 1		
S 2	Tschech.-M.	M 2	WM	S 2		D 2	J 1.2	D 2	S 2		
M 3	Lipno	D 3	Paignton	S 3		M 3		F 3	S 3		
D 4		F 4		M 4	36	D 4		S 4	M 4	49	
M 5		S 5		D 5	Engl.-M.	M 5		S 5	D 5		
D 6		M 6		M 6	Abersoch,	D 6		M 6	M 6		
M 7		D 7	32	D 7	Wales	M 7		D 7	D 7	45	
F 8		M 8		F 8		D 8		M 8	F 8		
S 9		M 9		S 9		S 9		D 9	S 9		
M 10		D 10		S 10		M 9	41	D 10	S 10		
D 11	EM	F 11		M 11		D 11		F 11	M 11	50	
M 12		D 12		D 12	37	M 12		S 12	D 12		
D 13	Oostende	M 13		M 13		D 13		S 13	M 13		
M 14		D 14	33	M 14		F 14	Hallwil	M 14	D 14		
F 15		M 15		F 15		D 15	J 1.0	M 15	F 15		
S 16		M 16		S 16		S 16		D 16	S 16		
M 17		D 17		S 17		M 17	42	F 17	S 17		
D 18		F 18		M 18		D 18		S 18	M 18	51	
M 19	Belgische-	S 19	Brunnen	D 19	38	M 19		S 19	D 19		
D 20	Meistersch.	M 20	J 1.0	M 20		D 20		S 20	M 20		
F 21		D 21	Ital.-M. 34	F 21		M 21		S 21	D 21	47	
S 22		M 22	San Remo	D 22		D 22		M 22	F 22		
S 23		M 23	Franz.-M.	S 23	Estavayer	M 23	43	D 23	S 23		
M 24		D 24	Bretagne	S 24	S, J 1.1	D 24		F 24	S 24		
D 25	Week	M 25		M 25	39	M 25		S 25	M 25		
M 26		D 26		D 26		D 26		S 26	D 26		
D 27		M 27		M 27		M 27		S 27	M 27		
F 28		D 28	35	D 28		F 28		M 28	D 28	48	
S 29		M 29		F 29	SM	S 29		D 29	F 29		
S 30		D 30		S 30	La	M 30	44	M 30	S 30		
M 31		M 31		S 31	Neuveville	D 31		D 31	S 31		

S = Selektionsregatta J = Jahresbestenliste

## Regattaberichte

### Grand Prix de la Beroche, St. Aubin 1989

35 Fireballs trafen sich an Pfingsten in St. Aubin zum ersten "Grand Prix de la Beroche".

Bei drehenden leichten Winden von 1-3 Bft. wurde der erste Lauf ausgesgelt, welchen Liechti/Badertscher vom Hallwilersee gewannen. Anschliessend fiel ein böiger Westwind ein, der immer mehr auffrischte und schliesslich mit bis zu 6 Bft. über den Kurs wehte. Sofort wurde zum zweiten Lauf gestartet. Die Böen hinter liessen ein wahres Schlachtfeld: Unzählige Kenterungen und einige Schäden waren die Folge. Unbeeindruckt zogen die Gebrüder Duvoisin unter Spi dem Feld davon und siegten mit grossem Vorsprung. Die weiteren Spitzenplätze teilten sich diejenigen Crews, welche entweder nicht gekentert waren oder die Boote etwas schneller wieder aufgestellt hatten. Nachdem sich alle Mannschaften getrocknet hatten, traf man sich zum Apéro in der Weinkellerei des Dorfes. Es wurden einige Weine degustiert, von welchen besonders der Weisse und ein Rose Zuspruch fanden. Spontan spendete der Kellermeister eine Magnumflasche Rotwein für den 13. Platz.

Am Sonntagmorgen war die ganze Flotte um 10 Uhr bereit aber die angekündigte Bise wollte sich nicht einstellen. Am frühen Nachmittag regte sich dann doch ein Lüftchen: aber da sich weder Westwind noch Bise durchsetzen konnten wurde das Startprozedere abgebrochen. Als die ersten Mannschaften wieder an Land bei einem Bier sasssen, wurde ein Lauf gestartet. Das Feld kämpfte sich in zwei Pulks durch die widrigen Dreher und Windlöcher, was an den Wendemarken zu einiger Aufregung

führte. Erst auf dem Vorwindgart konnten sich Moser/Moser einen halben Schenkel vom Feld absetzen. Im Verlauf des Rennens schmolz der Vorsprung aber wieder. Dennoch konnten sie, nachdem auf der Zielkreuz zeitweise der Spi gehisst werden konnte, den Sieg denkbar knapp vor Schär/Huber heimfahren. Dritte wurden Wittich/Good, welche auch zu den Landgangem gehört und die Startlinie einige Minuten zu spät gekreuzt hatten. Fürs Nachtessen hatte der CVB den Festsaal hergerichtet. Paella wurde serviert. Wer gern das Meer rauschen hört, dem hat's geschmeckt.

Montag, 9 Uhr, die Bise war da. Mit 6 Bft fegte sie über den See und liess eine hohe, hackige Welle entstehen. Schon das Auslaufen erwies sich als nicht ganz einfach, geschweige denn das Segeln. Fast alle Mannschaften kenterten im Verlauf des Rennens, den Spitzencrews wurde der Spi zum Verhängnis. Diesen schadensreichen Lauf beendeten wiederum die Gebrüder Duvoisin als erste, womit sie sich auch den Pokal sicherten. Zweite wurden Oswald/Rohner, die ihren Spi wohlweislich nie aus dem Sack liessen. Die Magnumflasche gewann die einzige deutsche Crew Matt/Steuer.

Obwohl diese Pfingstregatta vier Masten das Leben kostete, Bordwände und Decks eingetreten und Segel zerrissen wurden, ist diese Premiere grossartig gelungen. Wer nicht auf der Hafenviese zelten wollte, dem konnte eine Unterkunft bei den Organisatoren angeboten werden.

# Resultate

CVB - Club Voile de la Béroche

Fireball CLASSEMENT GENERAL

Page : 1

Rang	No Voile	Manche 1	Manche 2	Manche 3	Manche 4	TOT-part.	TOTAL	Equipage
1	Z14078	10.0*	0.0	4.0	0.0	4.0	14.0	DUVOISIN Christophe DUVOISIN Antony
2	Z13666	5.0*	2.9	1.6	2.9	7.4	12.4	SCHÄR Urs HUBERT Adrian
3	Z11808	36.0*	1.6	2.9	4.0	8.5	44.5	WITTICH Jurg GOOD Michael
4	Z12144	0.0	4.0	6.0*	5.0	9.0	15.0	LIECHTI Kurt BADERTSCHER Reto
5	Z12376	4.0	6.0	0.0	9.0*	10.0	19.0	MOSER Erich MOSER Ruedi
6	Z13758	2.9	11.0	16.0*	1.6	15.5	31.5	OSWALD Andreas ROHNER Walter
7	Z13220	36.0*	5.0	12.0	7.0	24.0	60.0	RÄSCHLE Markus PINSINI Marius
8	Z13941	9.0	8.0	28.0*	8.0	25.0	53.0	WIDMER Fritz BRESSAN Urs
9	Z1346	8.0	9.0	9.0	12.0*	26.0	38.0	JACOT Philippe DUVOISIN Sylvie
10	Z12152	6.0	17.0*	14.0	11.0	31.0	48.0	LANDERER Christine HÄRDI Urs
11	Z13977	7.0	36.0*	5.0	19.0	31.0	67.0	WILLI Othmar VETTERLI Jurg
12	Z13980	12.0	15.0	15.0*	6.0	33.0	48.0	MÄDER Armin BACHMANN Urs
13	G13056	17.0	7.0	30.0*	10.0	34.0	64.0	WALT Frank STEUER Andreas
14	Z14055	27.0*	14.0	10.0	15.0	39.0	66.0	HOLTMANN B. JAKOB R.
15	Z13000	1.6	36.0	7.0	36.0*	44.6	80.6	BRONIMANN Nicole STOLZ Martin
16	Z13756	11.0	16.0	25.0*	18.0	45.0	70.0	GAUTSCHI Thomas ZUBLER Reto
17	Z13665	19.0	36.0*	13.0	14.0	46.0	82.0	HELBLING Yvo SCHWERZMANN Romy
18	Z12387	13.0	18.0	20.0*	17.0	48.0	98.0	SCHWENDIMANN Ursula HEILIG Markus
19	Z13179	14.0	36.0*	21.0	13.0	48.0	64.0	HANHART Dorett HANHART Katharina
20	Z13701	21.0	13.0	17.0	36.0*	51.0	87.0	SPRECHER Christian SPRECHER Patrick
21	Z13979	22.0	21.0	8.0	36.0*	51.0	87.0	MERMOD Claude HOTTINGER Lucas
22	Z13805	23.0	10.0	22.0	36.0*	55.0	91.0	BADERTSCHER Stefan BAGGEBSTOSS Kurt
23	Z11958	20.0	22.0	31.0*	16.0	58.0	69.0	AEBI Markus BIRRER Mathias
24	Z12997	16.0	19.0	26.0	36.0*	61.0	97.0	WYSS Heinz BODENMANN Chrigi
25	Z1314	25.0*	23.0	19.0	20.0	62.0	87.0	STEIGER Andi KÄGI Köbi
26	Z1317	26.0*	20.0	23.0	22.0	65.0	91.0	BRUNNER Eva HERMANN Reto
27	Z13136	18.0	12.0	36.0	36.0*	66.0	102.0	HUNHELER D. BUCHER M.
28	Z12907	24.0	36.0	11.0	36.0*	71.0	107.0	PREUSS Lucien PREUSS Lindy
29	Z12150	30.0	36.0*	18.0	23.0	71.0	107.0	MEYER Philipp BAUER Urs
30	Z11959	29.0	24.0	29.0*	21.0	74.0	103.0	SCHNEIDER Bernard RUGGLI Dominique
31	Z12151	15.0	36.0	24.0	36.0*	75.0	111.0	GROB Laurent DUVOISIN Frédéric
32	Z11559	28.0	25.0	33.0	36.0*	86.0	122.0	HAENY Pascal HUGUENIN Vincent
33	Z1769	31.0	36.0*	34.0	24.0	89.0	125.0	SCHIESSER Cédric BOISOT Hugues
34	F12251	36.0	36.0	27.0	36.0*	99.0	135.0	BRUN Bernard KETTERER Francis
35	Z11183	32.0	36.0	32.0	36.0*	100.0	136.0	WEBER Roland GREYER ChristooH

27

# Regattaberichte

Regatta Bericht Walenstadt vom 27. + 28.5.89

Von den drei startberechtigten Klassen Fireball, 470er und 505er waren wir Fireballers mit 18 Booten die am besten Vertretene, gegenüber 12 470er und 17 505er.

Da bleibt nur zu hoffen, dass dies unser Minus-Rekord bleibt in diesem Jahr.

Von der Wetterlage her hätten wir eigentlich die besten Windverhältnisse antreffen sollen, aber die erhoffte Termik liess uns an beiden Tagen im Stich. Etliche Startversuche wurden durchgeführt. Winddrehungen um 180°, Regengüsse aus heiterem Himmel, Gewitterböen und Flauten verhinderten jedoch ein zählbares Resultat. Niemand glaubte am Sonntag Nachmittag noch an einen Lauf, worauf einige Teams um 16 00 Uhr (letzte Startmöglichkeit) zurück an Land segelten. Gegen die Segelanweisungen entschloss sich das Regattakomitee um ca. 16 05 Uhr zu einem letzten Startversuch, an dem die bereits zurückgesegelten Teams nicht mehr teilnehmen konnten. Dieser abgekürzte Lauf entschied Oswald/Hanhart, mit einem riesen Vorsprung auf das mit 10 Minuten Verspätung anrückende Feld, für sich.

Einmal mehr traten die Fireballers mit einer intern organisierten "Grillade" und guter Kameradschaft in Erscheinung. Dieser Abend entschädigte für manche Nerven belastende Stunden an diesem Wochenende.

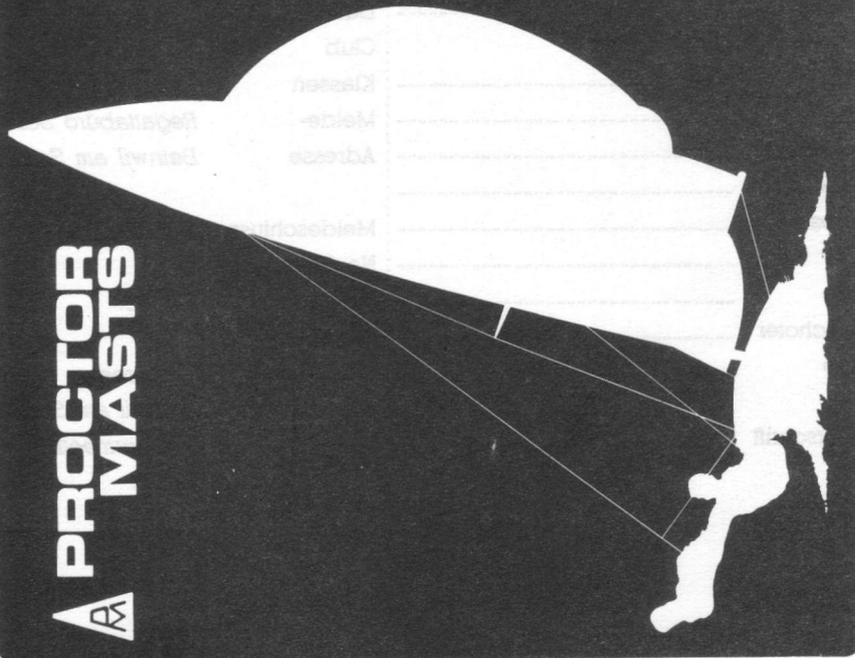
Z 13666

## Rangliste

1. Oswald/Hanhart	0.0	10. Meyer/Bauer	10
2. Sprecher/Sprecher	1.6	11. Eichenberger/Wieser	11
3. Schär/Huber	2.9	12. Wäspi/Wäspi	12
4. Mäder/Bachmann	4	13. Appel/Appel	13
5. Grundler/Nolle	5	14. Liechti/Badertscher	18
6. Moser/Moser	6	14. Helbling/Schwerzmann	18
7. Badertscher/Baggenstoss	7	14. Hunkeler/Bucher	18
8. Willi/Vetterli	8	14. Duvoisin/Duvoisin	18
9. Antenen/Hunziker	9	14. Thiebaud/Lieb	18

28

**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**

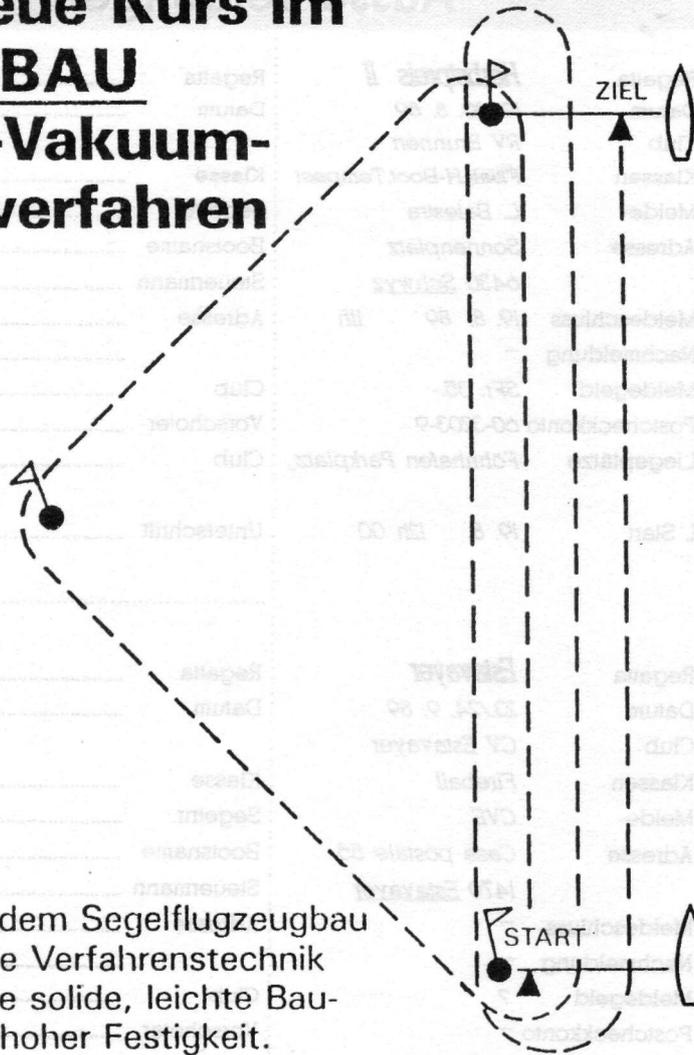
2072 St-Blaise/NE  
rte de Soleure 8 · 058/33 62 62







# Der neue Kurs im **BOOTBAU** Epoxi-Vakuum- Pressverfahren



Diese aus dem Segelflugzeugbau stammende Verfahrenstechnik erlaubt eine solide, leichte Bauweise mit hoher Festigkeit.

Informieren Sie sich beim Spezialisten

**Josef Steinmayer, Bootbau**

Weidstrasse 27, 8706 Meilen/ZH

Telefon 01 923 30 30, Werft

# Ausschreibungen

**Regatta** *Herbstregatta*  
**Datum** *14./15. 10. 89*  
**Club** *SC Hallwil*  
**Klassen** *Fireball*  
**Melde-** *Regattabüro SCH*  
**Adresse** *Beinwil am See*  
  
**Meldeschluss** *14. 10. 89 12h*  
**Nachmeldung** *-*  
**Meldegeld** *SFr. 20.-*  
**Postcheckkonto** *-*  
**Liegeplätze** *Clubareal SCH*  
*Beinwil am See*  
**1. Start** *Skippermeeting*  
*13h 30*

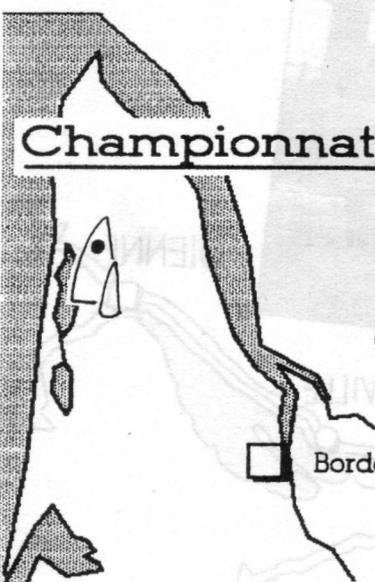
**Regatta** *Winterregatta*  
**Datum** *11./12. 11. 89*  
**Club** *SV Thalwil*  
**Klassen** *Fireball, Jollen allg.*  
**Melde-** *U. Caspar*  
**Adresse** *Alte Landstr. 109*  
*8804 Au*  
**Meldeschluss** *1. 11. 89*  
**Nachmeldung** *11. 11. 12h + SFr. 10.-*  
**Meldegeld** *SFr. 20.-, Jun SFr. 15.-*  
**Postcheckkonto** *80-13 127-5*  
**Liegeplätze** *Hafen Thalwil*  
  
**1. Start** *11. 11. 13h 00*  
*12. 11. 10h 00*

**Regatta** .....  
**Datum** .....  
  
**Klasse** .....  
**Segelnr.** .....  
**Bootsname** .....  
**Steuermann** .....  
**Adresse** .....  
  
**Club** .....  
**Vorschoter** .....  
**Club** .....  
  
**Unterschrift** .....

**Regatta** .....  
**Datum** .....  
  
**Klasse** .....  
**Segelnr.** .....  
**Bootsname** .....  
**Steuermann** .....  
**Adresse** .....  
  
**Club** .....  
**Vorschoter** .....  
**Club** .....  
  
**Unterschrift** .....

33





**Championnat National France 89**

19.-25. Août

**Carcans-Maubuisson**

Cercle de la Voile de Bordeaux

Bordeaux

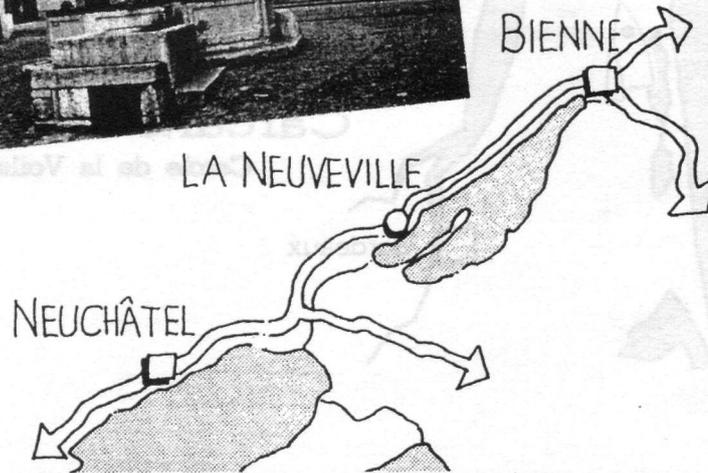
Schon einige Gazetten-  
Leser wissen es....

Für Segler und Surfer  
DAS Fachgeschäft:



**Ueli Guggenbühl AG**  
**Talstr. 33**  
**8808 Pfäffikon/SZ**  
**055 48 43 69**

Zufahrt über P-Seedammcenter im Steba-Gebäude  
direkt an der N3



1000 1000

**Inscription provisoire / Voranmeldung**

Renvoyer à: \_\_\_\_\_  
Einsenden an: No. de voile/Segelnummer

Jürg Vetterli \_\_\_\_\_  
Lohnstrasse 4 Barreur/Steuermann  
8200 Schaffhausen Adresse

Delai d'inscription: \_\_\_\_\_ Club  
**31 août 1989** Equipter/Vorschoter

Meldeschluss: \_\_\_\_\_  
**31. August 1989** Signature/Unterschrift



CHAMPIONNAT INTERNATIONAL SUISSE DE FIREBALL  
BORDEE DE TRIBORD LA NEUVEVILLE  
28 SEPTEMBRE - 1 OCTOBRE 1989

## Quel plaisir!

L'ASSOCIATION SUISSE DES FIREBALL célèbre cette année ses 25 ans.

Le club "Bordée de tribord" est donc spécialement heureux d'organiser le Championnat International Suisse devant La Neuveville.

Il aura lieu du 28 septembre au 1er octobre.

Construite au Moyen-Age, La Neuveville est située sur la rive nord du lac de Bienne et entourée de vignobles.

Le lac de Bienne, un de trois lacs du pied du Jura, offre de bonnes conditions de voile, surtout par vent d'est ou d'ouest.

## Wir freuen uns!

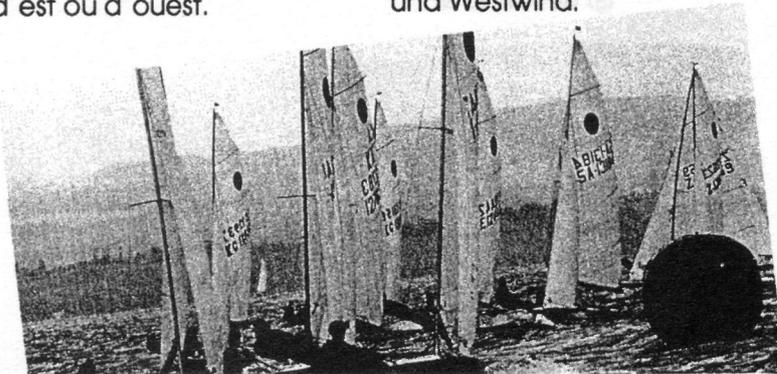
Die SWISS FIREBALL ASSOCIATION feiert dieses Jahr ihr 25jähriges Bestehen.

Der Segelclub "Bordée de Tribord" freut sich deshalb besonders, die Internationale Schweizermeisterschaft dieser Klasse in La Neuveville durchzuführen.

Sie findet vom 28. September bis 1. Oktober statt.

Die Stadt La Neuveville, erbaut im Mittelalter, liegt am Nordufer des Bielersees, eingebettet zwischen Rebbergen.

Der Bielersee, als einer der drei Juraseen, bietet dem Segler optimale Windverhältnisse bei Bise und Westwind.



## who is who?

Thunersee

Name : WYSS  
Vorname HEINZ ( HENE )  
Adresse : DORF  
3510 HÄUTLINGEN



Ich segle mit Chrigi auf Z 1299T.

Nach einem "Aktivitätsstillstand" der Thunersee - Fireballs hoffe ich, wieder etwas Schwung in die Szene bringen zu können. In Neuhaus Interlaken sind bereits ein paar Fireballs, die regelmässig gesegelt werden. Da der Trockenplatz Interlaken mit der Schweizerischen Segelschule (SST) sehr eng zusammenarbeitet, haben wir gemeinsam folgendes Jahresprogramm zusammengestellt, bei dem jeder Fireballsegler herzlich willkommen ist :

- **Regattatraining** unter der Leitung der SST, jeden Freitag ab ca. 18.30 (ab 16. Juni 89). Mitmachen können alle Jollen. Es werden Startübungen, kleine Dreiecke, Trimm etc. durchgeführt, die auch für Anfänger sehr geeignet sind.
- **17./18. Juni 89** Jollenregatta des Segelclub Neuhaus Interlaken für alle Jollen mit Yardstick 103. Da dürfen die Fireballs natürlich auf keinen Fall fehlen!
- **7./8. Oktober 89** Absegeln des SCNI und der SST für alle Yachten und Jollen mit anschliessender Riesenfete.
- 14/15. Oktober Jollenregatta nach Yardstick

Es wäre super, wenn wir möglichst zahlreiche Thunersee Fireballs an unseren Aktivitäten begrüssen könnten und freuen uns jetzt schon auf guten Wind und Kollegialität. Für weitere Auskünfte bin ich unter folgender Telefonnummer erreichbar :

(p) 031 / 99 IT 14 abends, braucht aber etwas Geduld !  
(g) 031 / 44 63 66

38

## who is who?

Lac de Neuchatel Nord

Nom : HUBER  
Prenom : ADRIAN  
Adresse : CH. DES CELTERS 27  
2025 LA NEUVEVILLE  
  
Profession : EMPLOYE DE COMMERCE  
No de tel : Cp) 038 / 51 54 40  
Cb) 038 / 33 62 62 C int. 10 )  
Date de naiss. 25. 5. 66



Je navigue sur Z 13666 en tant qu' équipier d' Urs Schär. Depuis ce printemps je fais partie du Cercle de la voile de Neuchâtel (CVN). Je suis souvent atteignable au Port du Nid-du-Crô particulièrement aux régates d' entraînement du mercredi soir qui sont ouvertes pour toutes les séries.

La flotte de Fireball du lac de Neuchâtel Nord a considérablement diminué en ce qui concerne les membres puisque toute l' équipe de Bevaix (Betschen & Cie.) a changé de série. A la régata de St. Aubin il y avait beaucoup de jeunes équipages venant du lac de Neuchâtel qui sont assez motivés. J' espère pouvoir revoir les uns ou les autres à une autre régata ( à Estavayer ou à La Neuveville par exemple ).

Pour soigner la vie de flotte une grillade sera organisée ( date inconnue jusqu' à présent ). En mois de juillet je serai à Ostende pour participer aux Championnats d' Europe et une semaine après on participera aux Championnats du Monde en Angleterre. Mes buts pour ces competitions sont:

- Pouvoir naviguer comme au Camp d' entraînement à Port Camargue
- Ne pas avoir du casse

P.S. Si quelqu' un a des problèmes de transport n' hésitez pas à prendre contact avec moi parce que on a une double - remorque.

## who is who?

### Bodensee

Name : BAGGENSTOSS  
Vorname : KURT  
Adresse : HEEREGUET 5  
8197 RAFZ

Beruf : SCHREINER  
Tel : Cp) Ol / 869 00 18 ab 18h  
Geb : 1970



Ich segle meistens in Mammern am Untersee auf Z 13805. An den regattafreien Wochenenden treten sich hier häufig mehrere Fireballs zu kleinen Trainingsregatten und Geschwindigkeitstests. Ich nehme an möglichst allen Schwerpunktregatten in der Schweiz teil. Natürlich werde ich auch die Bodenseemeisterschaft 89 bestreiten. Dazu zählen die Regatten in Mammern, Hemmenhofen, Dingelsdorf und Reichenau. Die besten drei Resultate werden gewertet Diese Meisterschaft ist eine gute Gelegenheit mit kleinem Aufwand in nächster Nähe eine Regattaserie zu segeln. Hast du Transportprobleme, kannst du mich anrufen, es lässt sich bestimmt ein Platz auf einem Doppeltrailer organisieren.

### Vierwaldstättersee

Name : AEBI  
Vorname : MARKUS  
Adresse : SYLVINHALL  
6047 KASTANIENBAUM



Ich segle seit 1977 auf dem Fireball Regatten, zurzeit auf dem alten Boot Z 11958 "AHAB", seit ca. vier Jahren zusammen mit Mathias Birrer.

Daneben studiere ich noch bis im Herbst 89 "Betriebswirtschaft in St. Gallen. Danach gehe ich eventuell ins Ausland C - Nachfolger gesucht ! )

Für Trainings usw. fehlt mir momentan die Zeit. Vielleicht hätte sonst jemand Lust etwas auf die Beine zu stellen ?

Ich habe einen Doppeltrailer gebaut bin zur Zeit aber ohne Auto.

Vorschoter gesucht ? Roger Bachmann möchte beginnen Fireball zu segeln. Nächste Saison will er sich selber einen kaufen. Er würde dieses Jahr gerne als Vorschoter einspringen. Er bringt Erfahrung aus dem 420er mit

Roger Bachmann  
auf Hirtenhof 6  
6005 Luzern  
041 / 44 18 29

40

oder Roger Bachmann  
Grossacherstr. 2  
9000 St Gallen  
071 / 25 14 95

## who is who?

Neuenburgersee süd, Murtensee  
Lac de Neuchatel sud, Lac de Morat

Name: HEILIG  
Vorname: MARKUS  
Adresse: BETHLEHEMSTR. 120  
3018 BERN

Beruf: GRAFIKER / FILMASSISTENT  
Tel: 031 / 56 77 93



Vor 7 Jahren wagte ich mich zum ersten Mal mit meinem Fireball an eine Regatta. Obwohl das Resultat nicht Überwältigend war, bin ich auf den Geschmack des Wettkampfsegelns gekommen. Seit 1986 segle ich zusammen mit Ursula Schwendimann als Vorschoterin. Um auch bei mehr Wind schnell zu sein, haben wir diesen Frühling unsere Rollen auf dem Boot getauscht, d.h. während Ursula steuert, bringe jetzt ich das nötige Gewicht ins Trapez (was bedeutend effizienter ist).

Die Flotte Neuenburgersee süd und Murtensee besteht zur Zeit aus 4 aktiven Booten, 2 weitere werden dieses Jahr vermutlich dazukommen. Da sich mit einer Ausnahme alle Boote in Estavayer befinden, ergibt sich gemeinsames Segeln meist von selbst oder wird kurzfristig telefonisch organisiert.

Für weitere Auskünfte, Transportprobleme, Trimm-tips, etc. bin ich abends unter obenstehender Telefonnummer erreichbar.

41

# Report

E r f o l g r e i c h e L i n i e n - v i n . c i T o r s t a r t s von Ian Pinnsl

Es tönt banal, aber die Hauptregel für den so wichtigen "guten Start" ist, früh im Startgebiet zu sein - möglichst als erster. So hast du Zeit und Platz, die generelle Windrichtung und eventuelle Strömungseinflüsse festzustellen.

Handelt es sich um einen Lirtianstart, so kannst du mit dem Kompass am schnellsten herausfinden, wie die Startlinie ausgelegt ist (Schieße das Boot direkt in den Wind C bis der Baum mittschiffs steht) und merke dir die Zahl auf dem Kompass. Wiederhole das einige Male bis du sicher bist, dass du die Hauptwindrichtung ermittelt hast. Segle dann die Startlinie auf Steuerbordbug ab und lies den Kompass. Zähle dann 90 Grad dazu. Ist das Resultat grösser als die Zahl der Hauptwindrichtung, dann ist das Backbordende bevorteilt ist es kleiner, die Steuerbordseite.

Liegt das Startgebiet in Ufernahe, ist es von grossem Vorteil, wenn du eine gute Landpeilung für die Startlinie hast falls du im Gedränge die zweite Linienbegrenzung nicht mehr sehen kannst. Lange Startlinien hängen normalerweise in der Mitte durch, was du zu deinem Vorteil nutzen solltest. Beim S-Minutenschuss musst du das bevorteilte Ende kennen - und dann möglichst in dessen Nähe starten. Nur wenn die verschärfte S-Minutenregel in Kraft ist und ein hochrangiges Feld beisammen ist weiche ich leicht von dieser Strategie ab : Dann suche ich eine Lücke weiter weg von der Tonne. Falls wir eine Spur zu früh wären, sind wir dort besser versteckt. Gilt die Round-the-Ends-Regel und du bist zu früh über der Linie, kannst du trotzdem noch einen ansprechenden Start hinlegen : Da

die Tonne in nächster Nähe liegt kannst du sie schnell runden.

Damit ich mich vollständig auf meine Position konzentrieren kann, gibt mein Vorschoter den Countdown. Das Rigg und die Segel sind bereits optimal für die herrschenden Bedingungen eingestellt i jetzt ist nicht die Zeit für Trimmänderungen !

Bootsbeherrschung und sichere Startmanöver sind unabdingbar. Es braucht sehr viel Übung und Erfahrung um jedesmal einen guten Start hinlegen zu können.

Ideal ist es, zehn Sekunden vor dem Startschuss im Lee eine Lücke von einer Bootslänge zu haben, während du dich langsam der Linie näherst. Drei Sekunden vor dem Start fällst du in diese Lücke ab und kreuzt die Linie mit voller Geschwindigkeit genau mit dem Schuss, den Bug klar vor den Booten links und rechts von dir, mit freiem Wind in den Segeln.

Torstarts sind natürlich etwas ganz anderes. Trotzdem gilt auch da die Regel, früh im Startgebiet zu sein. Es ist ziemlich klar, dass es sich lohnt entweder früh oder spät zu starten. Mir ist es aber wichtiger, gut C Position und Geschwindigkeit ) irgendwo in der Mitte auf den Kurs zu gehen. Ich schaffe mir hart am Wind segelnd wiederum eine Lücke im Lee. So ist es mir möglich, haarscharf das Heck des Pfadfinders mit voller Geschwindigkeit zu passieren. Lies die Segelanweisungen genau durch, damit du weisst, wie lange der Pfadfinder das Tor öffnet. Auch wenn es ganz offensichtlich besser ist, spät zu starten, übertreib's nicht ! Ein gemässigter Torstart bringt dir den Gewinn der Serie näher als allzu grosse Risiken.

Vielen Dank Bruno, für die Einsendung des englischen Artikels !

## Report



43

## neue SFA-Mitglieder



Mathias Birrer, 1967  
Stauffacherweg 8, 6006 Luzern

Student, 041/ 51 63 74, YCL

segelt mit Markus Aebi auf Z 11958



Christine Bodenmann, 1961  
Dorf, 3510 Häutligen

Kaufm. Angestellte, 031/ 99 17 14

segelt mit Hene Wyss auf Z 12997



Andrea Könitzer, 1966  
Kramgasse 64, 3011 Bern

Student, 031/ 22 60 89, SC Spiez

segelt auf Z 9583

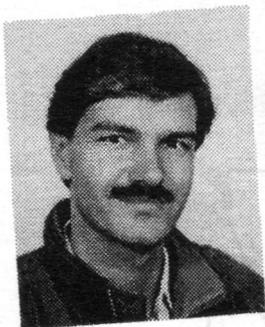


Marius Pinsini, 1968  
Eichhölzlistr. 30, 8266 Steckborn

Landschaftsgärtner, 054/ 61 26 53, ASC

segelt mit Markus Räschle auf Z 13220

## neue SFA-Mitglieder



Thomas Scheidegger, 1959 und Marianne Scheidegger, 1960  
Murifeldweg 22, 3006 Bern

Betriebsökonom, 031/ 44 34 04 KWS-Schwester

segeln zusammen auf Z 10884



Martin Bucher, 1965  
Zinggendorstr. 1, 6006 Luzern

Student, 041/ 51 25 86, JVL

segelt mit Damian Hunkeler auf Z 13136



### Gegendarstellung:

Philipp und Urs von Z 13219 in Natura



Peter Eichenberger, 1964  
Wiesrain 9, 8500 Frauenfeld

Student, 054/ 21 21 93, SVM

segelt auf Z 12527

### Passivmitglieder :

René Huber, Sägeweg 11, 3303 Legensdorf

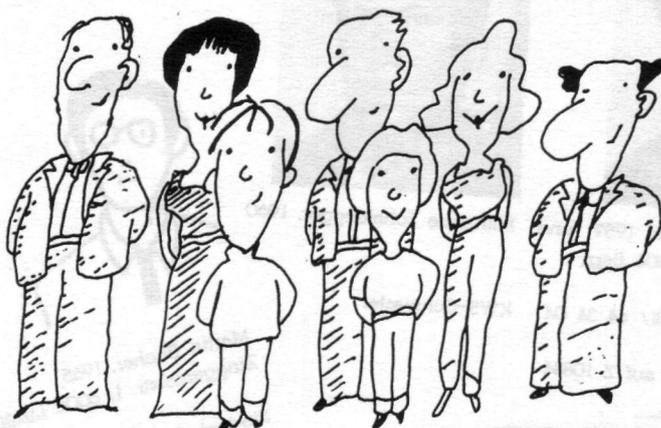
Frau Baggenstoss, Heeregüet 5, 8197 Rafz

Jos Bamert, Stockbergstr. 6, 8856 Tuggen

Danke für die Unterstützung !

45

Eltern Onkel Tanten  
Kollegen Freundin  
Schwester Schef  
Opa **Du...**



Kurz : Alle , denen es Freude macht, dass wir mit unseren Fireballs regattieren, und die unsere Klassenvereinigung finanziell unterstützen wollen, können es werden . . .

## Passivmitglied

Mit einem Beitrag von 25.- jährlich erhalten sie unsere "Gazette" und sind bei allen SFA - Anlässen herzlich willkommen.

---

### Swiss Fireball Association Beitrittserklärung

Ich wünsche der Swiss Fireball Association als **Passivmitglied** beizutreten.

Name : ..... Vorname : .....  
Adresse : ..... Telefon : .....  
Jahrgang : ..... Club : .....  
Datum : ..... Unterschrift: .....

Einsenden an : Dorett Hanhart, Sekretariat SFA, Breitestr. 5, 8400 Winterthur

# Bootsmarkt

SWISS FIREBALL ASSOCIATION

Stand : Mai 1989

Bootsnummer	Beschreibung / Zubehör	Adresse	Urteil SFA
Z 13001	Holz, 1982, Buchle 2 Satz Segel, Blache, Ueberholt. Preis 6'000.-	Charles Zbinden Gurtenstr. 15 3122 Kehrsatz 031 54 03 40	Zustand unbekannt
Z 13141	Baujahr 1982, Mader D Kunststoffschale mit Holz Deck, 2 Satz Segel, Blache. Preis Fr. 4500.-	Claude Mermod Im Glockenacker 54 8053 Zürich 01 55 87 08	Für Regattasegler Guter Zustand.
Z 12139	Baujahr 1979, Holz, Buchle Segel, Blache, Trailer, Rolli, überholt. Preis Fr. 4500.-	Urs Bressan Seestr. 70 9320 Arbon 071 46 31 58	Guter Zustand Für Regattaein- steiger.
Z 11808	Baujahr 1979, Eigenbau Holz, Rigg Superspars 1 Satz Segel, Blache, Rolli. Preis Fr. 3000.-	Jürg Wittich Kirchstr. 17 8274 Gottlieben 072 69 14 65	Schnelles Boot Ueberholt Winter 1986 Für Regatta- einsteiger
Z 13005	Baujahr 1982, Holz, Buchle Mast Proctor, 1 Satz Segel Blache, Rolli, Trailer. Preis <del>3'300.-</del> 5'000.- Sfr.	Rudolf Hohenweg Dorfstr. 57 3073 Gümliigen 031 52 67 09 P	Zustand unbekannt Trailer fast neu
Zubehör	Schwert, Ruder, Spibaum, Grossbaum, Unterwasser- decke, Mast, Segel	Franz Stengele Hauptstr. 3 D-7700 Singen	
Z 10432	Holz, komplet mit Segel und Slipwagen Preis Fr. 3300.-	Markus Zürcher Lohstr. 36 8280 Kreuzlingen 072 72 26 02	
Z 12384	Baujahr 1981, Buchle, Holz, 2 Satz Segel, inkl. Triem und Trickkiste, Preis Fr. 4000.-	Thomas Bossard Unterdorf 57 5703 Seon 064 55 26 39	Guter Zustand. Für Regattasegler.
Z 12852	En excellent état, Refait à neuf dernièrement, Foc neuf, Autres voiles récentes. Prix Fr. 4000.-	037 26 20 37	?
Z 6614	Fireball Guinde Neuer Mast, 1 Satz Segel neue Blache, Trapezgurt geprüfter Trailer Preis Fr. 1800.-	Rudolf Steiner Zälgli 48 3315 Bätterkinden 065 45 41 79	

47

A. Z.

3018 Bern 18

Adressberichtigungen an:  
Swiss Fireball Association  
Breitestrasse 5  
8400 Winterthur

## Bootsmarkt

10434	Baujahr 1976, Bopp+Rüst Holz mit Kevlarüberzug, Blache, 1 Satz Segel, Rolli. Preis Fr. 2000.-	Christian Abegglen Generalweberstr. 8500 Frauenfeld 054 21 57 57	Anfängerboot Leicht reparatur- bedürftig, sehr stabil gebaut
12140	Holz, frisch überholt, 2 Satz segel, 2 Masten, Unter- und Oberblache Trailer und Slipwagen Preis Fr. 5900.-	Jürgen Knopp St. Gallerstr. 88 8645 Jona	Anfängerboot Segelbereit
	Baujahr 1967, Portier Holz, Boot, Rigg, 2 Spi, 2 Fock ,1 Gross, Blache. Preis ca. Fr. 3'000.-	Tobi Koch Konstanzerstr. 26 8274 Tägerwilten 072 69 26 19	Anfängerboot Deck überholt
9313	Holz, Eigenbau Ueberholbedürftig Boot, Rigg, Segel 1 Satz Preis 1'000.- Sfr.	Alis Ringlin Eichackerstr. 25 8600 Dübendorf 01 821'80'78	Anfängerboot Deck und Ruapf überholen.
6945	Baujahr 1973, Holz Kmpl. Ueberholt, Decke, Rigg und 1 Satz Segel Trailer. Preis Fr. 2500.-	M. Fischer Breitenweg 8966 Lieli 057 33'52'67 P	Zustand gut
12146	Holz, Eigenbau Kmpl. mit Ober-und Unter- blache, Trailer und Rolli, 1 Satz Segel. Preis Fr. 4'000.-	S. Badertscher Chnürbrächi 32 8197 Rafz 01 869'02'00 P 01 867'34'34 G	Für Regattaein- steiger
9586	Holz, wenig gebraucht, Kmpl. mit allem Zubehör. Preis Fr. 4'000.-	K. Nussbaum 032 84'28'52	
Z-12387	Buchle, holz, Mast Proctor Epsilon, 2 Sätze Segel, Blache, 1988 total über- holt. Preis 4000.- Fr.	Markus Heilig Bethlehemstr. 120 3018 Bern 031 56 77 93	Guter Zustand Für Regattasegler
	Zubehör 1 Mast Proctor Stratos	Lindy Preuss Faldeggstr. 74 8008 Zürich	

48