

FIREBALLGAZETTE



SWISS FIREBALL ASSOCIATION • erscheint viermal jährlich • Nr 4/Dezember '89

Vorstand

Präsident

Stefan Ritzler, Rüegerholzstr. 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 Härdl-Landerer,
Kantonsstr. 15a, 7240 Küblis
081/ 54 21 88 (p)

Reaattawesen

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

Selektionswesen

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

Beisitzer

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

Gazette/Redaktion

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

Gazette/Layout

Markus Heilig, Bethlehernstr. 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, Bellevuestr. 36,
3073 Gümliigen, 031/ 52 51 84 (p)

Liebe FireballerInnen,

Die Saison ist vorbei, auch die letzte Regatta ist unter Dach und Fach. Es war ein gutes Jahr: Einige neue Gesichter, gute Regattabeteiligung, Wetterglück. Superwind an der SM und Meister wurde auch ein Schweizer...

Doch bereits gilt es vorzuschauen, steht uns doch nächsten Frühling die Europameisterschaft in St. Aubin ins Haus. Da wartet viel Arbeit und zum Trainieren ist es auch nie zu früh...

Für uns ist das erste Gazette-Jahr ebenfalls vorüber. Wir hoffen, dass die vier Ausgaben für viele von Euch Interessantes geboten haben. Doch glauben wir, dass das Spektrum der Gazette erheblich gesteigert werden könnte durch einen Beitrag von Dir: Wir suchen Schreiberlinge, Zeichner, Fotografen und und und..., die irgend etwas berichten möchten.

Die Gazette sollte doch ihr Dasein nicht nur für's Regattasegeln fristen !

Also, bis zur GVI

Ruedi und Erich

Chers Fireballistes,

La saison c'est bien passée. La dernière regate s'est déroulée par des conditions de vent faible. C'était vraiment une bonne année : De nouvelles équipages ont pu être admis, le Chiffre des participants aux régates a augmenté, des conditions de vent superbes au Championnat de Suisse et de plus le titre de Champion a pu être attribué à un Suisse....

Mais attention, ne nous reposons pas sur nos lauriers vu le Championnat d'Europe à St-Aubin l'année prochaine. Il nous attend beaucoup de travail et pour s'entraîner il n'est jamais trop tard....

Pour nous, la première "année-gazette" c'est également bien passée. Nous espérons que les quatre éditions sorties pendant l'année "passée" vous ont apporté beaucoup de choses intéressantes. Tout de même, nous croyons que la diversité pourrait être augmentée considérablement par un de vos rapports : Nous cherchons des écrivains, des dessinateurs, des photographes, etc., etc., qui aimeraient rapporter quoi que ce soit.

Le bien-être de la Gazette ne devrait pas que répondre aux exigences des régatés mais aussi à ceux des membres passifs qui sont d'ailleurs libres de fournir tout rapport.

A bientôt donc!

Adrian

"Woran liegt es?"

Woran liegt es, dass heute so viele teilgenommen haben? Oder woran liegt es, dass nicht mehr gekommen sind?

Dieses Jahr durfte ich zu meiner grossen Freude einige Male die erste, die positive Frage stellen. Ich denke da an Mammern, St. Aubin, Hemmenhofen, Stanstad, alles Regatten mit mehr als 30 Booten.

Die Schweizermeisterschaft mit 46 Teilnehmern gehört natürlich auch zu dieser positiven Gruppe. Doch genau dieser Anlass bewegte mich, diesen Artikel zu schreiben. 46 Boote! Super! Aber zähle ich die Ausländer ab, dann sind es nicht einmal mehr 30, sondern noch ganze 29 Mannschaften, also weniger als an einer normalen Wochenendregatta!

Hier ist die Frage "Woran liegt es?" sicher angebracht! Sehe ich mir die Teilnehmerliste an, fehlen einige Namen von aktiven Regattaseglern. Gut, gewisse Absenzen wird es immer geben. Aber die grosse Menge Mannschaften, die ich an der Schweizermeisterschaft vermisste, sind diejenigen, die nur hin und wieder an Regatten teilnehmen. Gerade für diese Segler ist eigentlich die Schweizermeisterschaft auch gedacht! Nicht um zu gewinnen, sondern um mitzumachen, um so andere Segelreviere und andere Leute kennenzulernen, um eine sportliche Leistung zu erbringen oder einfach wegen des ganzen Drum und Dran.

Also: WORAN LIEGT ES ????

Es wäre schön, wenn ich noch einige Antworten zu erhalten oder noch besser, mit EUCH die SM 1990 in Steckborn zu segeln.

Stephan Ritzler

USY Klassenaktivität 1989

Klasse	Kat.	Stat.pt.	Anz.Starts	Q-Reg.	Regionen	Starter	SM-Q
H-B	D	2395	1267	18	4	259	sq
Surp	D	1731	1446	9	4	205	sq
Cor	C	1643	801	4	3	94	q
Opt	B	1562	1289	8	5	473	sq
Las	B	1511	1157	7	3	294	q
55m	D	1347	681	6	3	119	sq
Fball	B	1328	977	10	4	270	sq
420	B	1256	929	7	3	239	q
Dra	D	1149	602	10	3	168	sq
470	B	1086	572	7	4	184	q
Kor	B	1063	718	5	5	154	q
505	B	1055	728	8	5	215	sq
O	C	990	435	5	4	132	sq
6m	E	989	327	6	2	60	q
Lac	D	983	487	5	2	120	q
Dort	B	959	489	9	7	193	q
Tor	B	825	433	2	1	58	—
KZV	C	765	188	2	2	53	—
Yng	C	700	242	4	3	77	q
ml	D	671	330	5	2	85	q
Pir	C	669	448	5	4	100	q
Dyas	C	660	322	3	3	87	q
Sol	D	639	232	5	3	78	q
Tem	C	636	378	4	3	81	q
65m	D	596	240	3	1	49	—
Cont	B	576	467	4	3	103	q
Finn	B	460	246	1	1	41	—
485	B	391	242	3	3	57	—
ISm	C	365	107	0	0	0	—
Eur	B	351	223	1	1	29	—
Moth	B	317	174	1	1	15	-
OK	B	305	155	3	3	85	—
Fl	8	277	77	0	0	0	—
Tri	D	237	177	3	1	51	-
A-Cat	B	233	98	1	1	26	—
R600	C	161	29	0	0	0	—
Sm	D	0	0	0	0	0	—

Q-Reg. = Qualifikationsregatten / Regates de qualification
 Regionen = Anzahl Regionen mit Q-Reg. / Nombre de regions Q-Reg.
 Starter = Anzahl Boote in Q-Reg. / Nombre de participants Q-Reg.
 SM-Qual.: q = Aktivitätsnachweis erfüllt / Qualification pour CS
 sq = Doppelter Aktivitätsnachweis / Double activite

STARK WIND SEGELN

Wenn's mal bläst

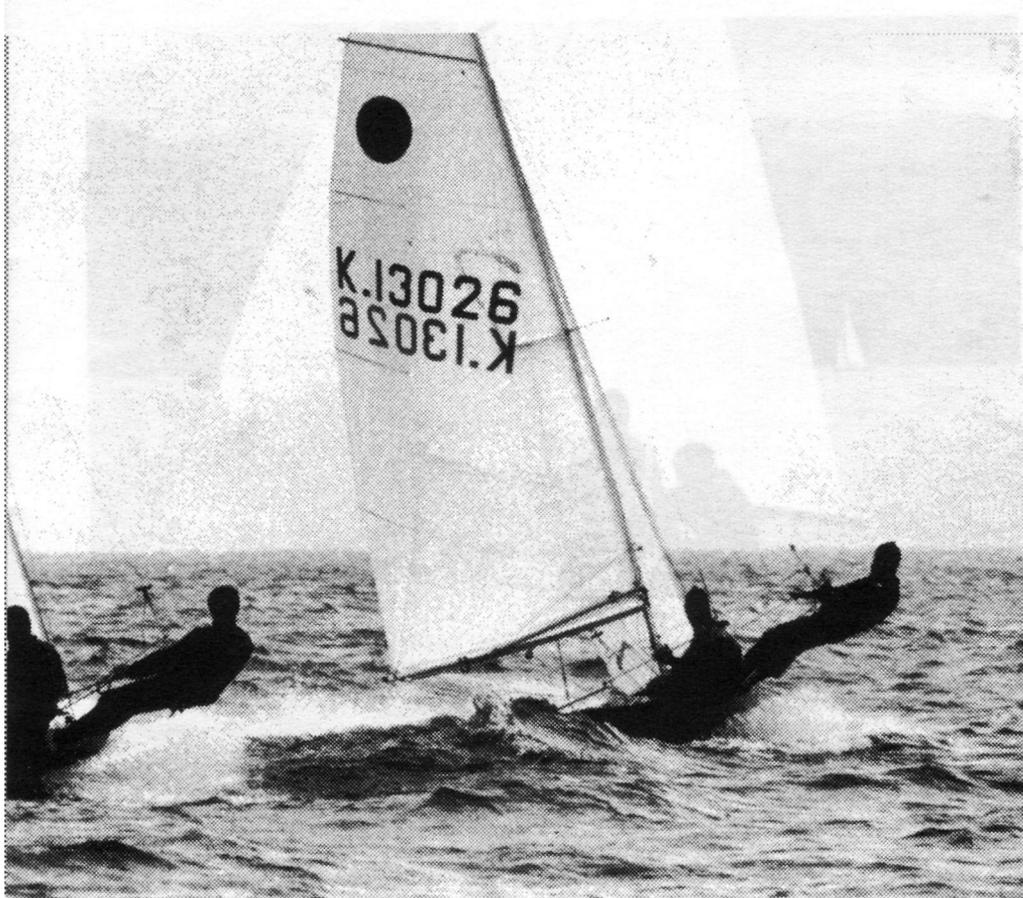
Die meiste Zeit regattieren wir auf unseren Seen bei Winden bis 4 Bft. Diese Verhältnisse beherrschen wir. Bläst es ausnahmsweise mehr, werden die Abstände im Feld deutlich grösser. Kenterungen und Aufgaben häufen sich. Woran liegt es ?

Um 4 Bft: Je nach Gewicht der Mannschaft wird es zunehmend schwierig, das Boot auf ebenem Kiel zu halten. Ist dies bei dichtem Gross trotz vollem Ausreiten nicht mehr möglich, muss Druck aus dem Rigg abgelassen werden. Das geschieht durch folgende Massnahmen: Grössere Mastneigung nach hinten (Rake) bis 6.82m. Durch Erhöhung der Riggspannung biegt sich der Mast stärker, was das gesamte Segelprofil flacher zieht. Entsprechend dem höheren Winddruck ist der Baumniederholer härter durchzusetzen. Damit keine Höhe verschenkt wird, muss das Achterliek gut schliessen, auch wenn das Gross in



Böen schnell gefiert wird! Damit der Mast im unteren Teil trotzdem nicht zu stark biegt, muss er durch den Mastkontroller am richtigen Ort blockiert werden. Zuviel Biegung erkennt man an Falten, die vom Schothorn zu den Salingen laufen. Geht durch den vermehrten Baumniederholerzug die Riggspannung verloren, ist der Salingwinkei zu klein. Er muss vergössert werden.

Der Unterliekstrecker kann bei viel Wind nicht dicht genug sein, also raus bis zur Messmarke. Den Cunningham eben so stark ziehen, dass die horizontalen Falten verschwinden. Zuviel Zug öffnet das Achterliek zu stark und



zerstört das Profil. Ein seitlicher Durchhang der Fock im Bereich des Vorlieks ist unbedingt zu verhindern, da dies zu einem zu vollen Segel mit geschlossenem Achterliek führt. Im Gross-Segel bildet sich schnell ein Gegenbauch, und es ist unmöglich, Höhe zu laufen. Die Fock bleibt an der Kreuz immer dicht. Die Düse sollte so weit geöffnet sein, dass im dichten Gross kein Gegenbauch entsteht (evtl. Fockholepunkte weiter nach aussen).

Krängung nach Lee bremst das Boot dramatisch. Die Gross-Schot ist ständig in Bewegung!

Das Crewgewicht soll so zentriert sein, dass der Bug leicht über die Wellenkämme steigt, das Heck aber dennoch frei bleibt und nicht saugt. Der Vorschoter steht bei der Ducht, der Steuermann sitzt dicht dahinter. Beide müssen so stark wie möglich ausreifen: Der Vorschoter hängt möglichst tief im Trapez senkrecht zum Boot, den Körper bis zu den Zehen gestreckt, ein Arm hinter dem Kopf. Der Steuermann sitzt so weit draussen, dass er nicht durchs Wasser schleift und immer noch so bequem, dass es ihm möglich ist, konzentriert zu steuern und mit der Schot zu spielen. Falls es nicht gelingt, beim vollen Hängen die Schot



ohne Probleme zu lösen, muss die Klemmenposition verändert werden!

Das Ruderblatt sollte absolut senkrecht stehen, da sonst der Ruderdruck zu stark wird. Denk daran, dass das Ruder eine Bremse ist! Steuere nur soviel als unbedingt nötig. Durch Zusammenspiel von Gross-Schot und Gewichtsverlagerung lässt sich das Boot ebenfalls durch die Wellen steuern. Geschwindigkeit in diesen Verhältnissen ist wichtiger als Höhe knütteln! Lass das Boot laufen, damit es möglichst häufig gleitet. Die grössere Geschwindigkeit vermindert die Abdrift. Wird das Schiff durch Krängung oder Pressen langsamer, steigt

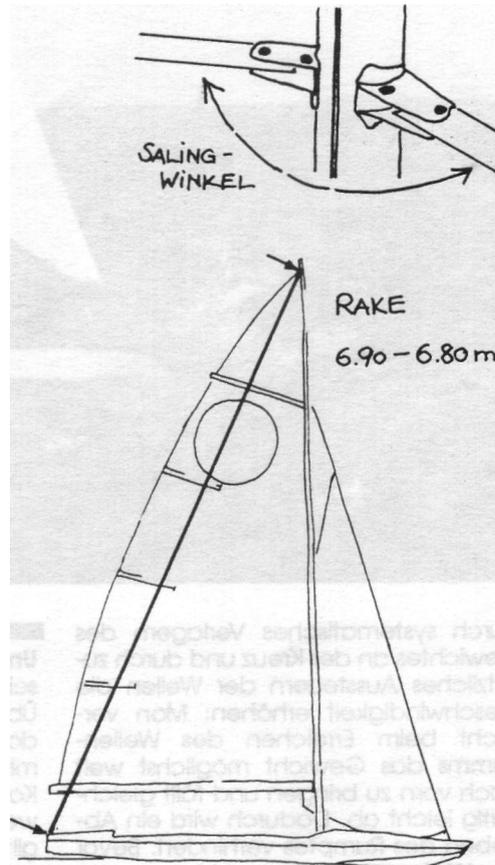
der Druck in den Segeln stark an, du bist sofort überpoweret und musst kostbare Energie ablassen. Reicht das Gewicht der Mannschaft in den Böen nicht aus, das Boot waagrecht zu halten, gilt es durch leichtes Auffieren der Gross-Schot mit gleichzeitigem geringem Abfallen den vorhandenen Winddruck möglichst effektiv in Geschwindigkeit umzusetzen. Dabei ist möglichst ohne Krängung zu segeln. Hat das Schiff beschleunigt, kann man wieder etwas anluven und das Gross dichter nehmen. Kommt das Boot dabei aber nicht ins Gleiten, ist der Höhenverlust durch den minimalen Fahrtgewinn nicht wettzumachen.

Lass dann das Abfallen weg, bis der Wind noch mehr zugelegt hat.

Nach dem selben Prinzip wird nach der Wende beschleunigt: Während dem Manöver die Segel etwas offener lassen und auf dem neuen Bug nicht sofort maximale Höhe fahren. Erst nachdem genug Fahrt im Boot ist, werden die Segel bei gleichzeitigem Anluven dichtgenommen.

Um 5 Dft: Es gilt den Druck weiterhin so weit zu verringern, dass es möglich bleibt, bei fast dichtem Gross-Tuch ohne Krängung zu segeln. Ein leichtes Aufholen des Schwertes verhindert dabei eine zu starke Luvgerigkeit, die durch das Nach-hinten-Trimmen der Segel entsteht. Der Cunningham wird stärker angezogen. Dadurch biegt sich der oberste Teil des Mastes stärker. Der Mastkontroller wird ein wenig gefiert. Das Gross-Segel weist einen leichten Twist auf, bleibt im grossen und ganzen noch ziemlich geschlossen, wird aber nicht mehr ganz dicht geschotet, aber immer noch so, dass kein Gegenbauch entsteht. Dieser darf sich allenfalls beim Auffieren in Böen zeigen. Um das Fockachterliek zu entlasten, muss der Schotzug flacher werden: Fockholepunkte nach achtern oder mehr Mastfall. Die Fock kann in Bojen zum Beschleunigung minim geöffnet werden (1-2 cm). Generell bleibt sie aber dicht, da ein Fieren der Schot einen zu grossen Verlust an Höhe bedeutet. Ein evtl. vorhandener Vorliekstrecker kann leicht durchgesetzt werden. Dadurch wird die Fock auch im Anschnitt flach und gleichzeitig das Achterliek geöffnet.

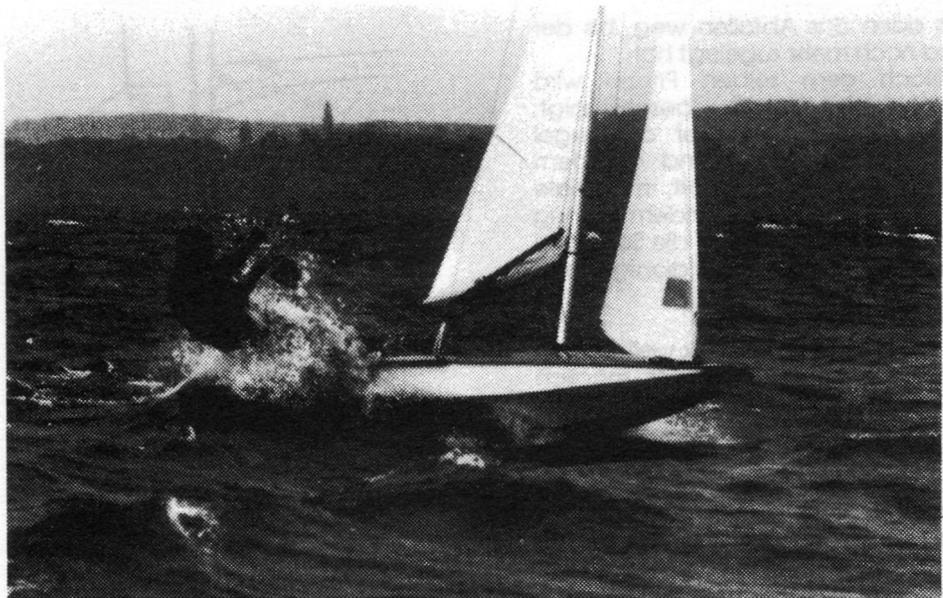
Solange man das Schiff beim Abfallen in Böen ohne weiteres Auffieren des Gross-Segels noch aufrecht segeln kann, ist diese Technik vorzuziehen, da man durch die hohe Geschwindigkeit etwas weniger Abdrift



hat und somit keine Höhe verliert. Muss das Gross allerdings zu weit aufgefiert werden (grosser Gegenbauch bis zur Mitte), bringt diese Technik im Vergleich zum Anluven eher Nachteile.

Du solltest eine Böe möglichst früh erkennen, um entsprechend vorbereitet zu sein und sie in Geschwindigkeit umsetzen zu können!

Das Mannschaftsgewicht ist so weit vorne, dass das Boot gerade nicht anfängt, sich in die Wellen zu bohren. Bei starkem Wellengang kann man



durch systematisches Verlagern des Gewichtes an der Kreuz und durch zusätzliches Aussteuern der Wellen die Geschwindigkeit erhöhen: Man versucht beim Erreichen des Wellenkamms das Gewicht möglichst weit nach vorn zu bringen und fällt gleichzeitig leicht ab. Dadurch wird ein Abheben des Rumpfes verhindert. Bevor das Wellental durchquert ist, muss das Gewicht wieder nach achtern verlagert sein, um das Eintauchen in die nächste Welle zu vermeiden. Die Geschwindigkeit wird höher, man kann wieder anluven. Um diese Technik wirkungsvoll einsetzen zu können, ist viel Training erforderlich.

Wenn wir schon beim Üben sind: Wichtig ist eine gute Wendetechnik. Ein reibungsloser Ablauf mit sicheren Handgriffen und möglichst viel Fahrt vermindert die Gefahr einer Kenterung stark. Auch der Zeitpunkt des Manövers ist entscheidend: Man sollte eine Böe früh erkennen, um entsprechend vorbereitet zu sein.

Um 6 Bft: Für die meisten Mannschaften beginnt der "Kampf ums Überleben", nur wenige bringen noch das nötige Gewicht für diesen Wind mit. Intaktes Material und sehr gute Kondition sind die Voraussetzung, wenn es noch Spass machen sollte. Es gilt allen überschüssigen Dampf loszuwerden. Das Schwert kann ein weiteres Stück aufgeholt werden. Die Gross-Schot wird spätestens jetzt aus Sicherheitsgründen nur noch aus der Hand gefahren. Die Böen werden durch leichtes Anluven und gleichzeitiges Auffieren des Gross-Segels ausgelitten. Alle Manöver sind, wenn Irgend möglich, in einem ruhigen Moment zu segeln. Längere Schläge sind vorteilhaft, da bei jeder Wende enorm viel verloren wird und die Kentergefahr gross ist. Optimal wäre es, wenn die Mannschaft das Boot so gut beherrschen würde, dass auch jetzt noch Zeit für taktische Überlegungen und die nötige Orientierung bliebe.



Hierzu sind natürlich extreme Konzentration und beste Kondition nötig, was nur mit intensivem Training erreicht werden kann.

Wer sich bei noch mehr Wind versuchen will, dem sei der Artikel "Fireball Sailing In Extreme Winds" im "Fireball International 87" empfohlen.

Spinnakerfahren: unter Spinnaker ist, genau wie auf der Kreuz, eine ebene Trimmlage sehr wichtig. Sie erleichtert den Übergang von der Verdränger- in die Gleitfahrt und beeinflusst die Fähigkeit zum Höhefahren ungemein! Reicht das volle Crewgewicht nicht mehr aus, muss Energie abgelassen werden. Ziehe den Cunningham des Gross-Tuches, fiere die Fock, löse schrittweise den Baumlederholer, hole das Schwert auf (ein Drittel der Schwertfläche im Wasser reicht. Du wirst staunen, wieviel Höhe du fahren kannst!). Auf spitzen Raumschotkursen wird der Spibaum etwa waagrecht gefahren. Dadurch spannt sich das

Vorliek des Spis, die Anschnittkante wird flacher und gerader und man kann eine grössere Höhe fahren. Gleiche Baumstellung ist bei viel Wind platt vor dem Laken empfehlenswert. Lass den Spi nicht zu frei fliegen, da er dann leicht seitlich zu schwingen beginnt, was häufig mit einem Bad endet.

Bist du auf spitzen Raumbängen überpower, löse den Baumlederholer, damit das Segel oben ausleert, und hole das Schwert weit hoch!

Irgendwann kommst du um eine Halse nicht herum. Schau dich frühzeitig nach einem günstigen Moment und Ort um, fass ein Herz und zieh das Manöver durch. Am leichtesten geht es, wenn das Boot eine Welle hinuntergleitet. Unmöglich ist es im Wellental oder wenn eine Boe einfällt. Vermeide abrupte Gewichtsverlagerungen und Steuerbewegungen.

Wintertraining

Wie ihr alle bereits sicher erfahren habt, wird die EM 1990 auf dem Neuenburgersee ausgetragen.

Es liegt lange zurück, dass uns die Ehre Zustand, einen solchen Anlass zu organisieren. Gerade deshalb, finde ich, sollten wir uns bemühen, was das Sportliche anbelangt, ein gutes Resultat zu erzielen. (Mind. 3 Boote unter den ersten 101)

Um dieses Ziel zu erreichen, braucht es den Willen und Ehrgeiz jedes Einzelnen, sich auf diese EM körperlich wie auch psychisch bestens vorzubereiten, d.h. segeln, segeln,...auch im Winter!

Ab Neujahr werden Urs und ich mit dem Wintertraining in Neuenburg beginnen. Es würde uns sehr freuen, wenn sich einige motivierte Fireball-Mannschaften uns anschliessten, um gemeinsam auf ein gestecktes Ziel hin zu trainieren.

Die Voraussetzungen, was sanitärische Installationen anbelangt, sind im Hafen Neuenburg optimal (fliessend kalt und warm Wasser gratis, Hafenrestaurant).

Falls genügend Teams Interesse zeigen, würde die Möglichkeit bestehen, das Training in grösserem Rahmen durchzuführen. (Ideen schon vorhanden).

Urs und Ich finden, dass unbedingt ein Ausgleichssport betrieben werden sollte, der u.a. auch Beweglichkeit, Konzentration und Kondition fördert. Aus diesem Grunde nehmen wir uns vor, jeweils am Sonntag vor dem Segeln 3/4 Std. Squash spielen zu gehen. Selbstverständlich sollte man

sich auch unter der Woche körperlich betätigen. z.B. Krafttraining während 10 Min. vor dem Schlafen gehen jeden Abend od. jeden zweiten. Schwimmen, usw.

Werbung für die Klasse. Das ist ein weiterer, wichtiger Faktor, der mich motiviert, in Winter segeln zu gehen. Mein Hintergedanke ist:

Wintertraining - Ein paar Fireballs alleine auf dem See - dies fällt auf - Öffentlichkeit wird aufmerksam - man spricht über uns - Ziel erreicht!

Im Sommer ginge diese Rechnung nicht auf, da sich meistens mehrere Boote auf dem See befinden und somit einzelne weniger auffallen.

Dies ist doch wieder ein Grund mehr, trotz unfreundlich kaltem Winterwetter segeln zu gehen.

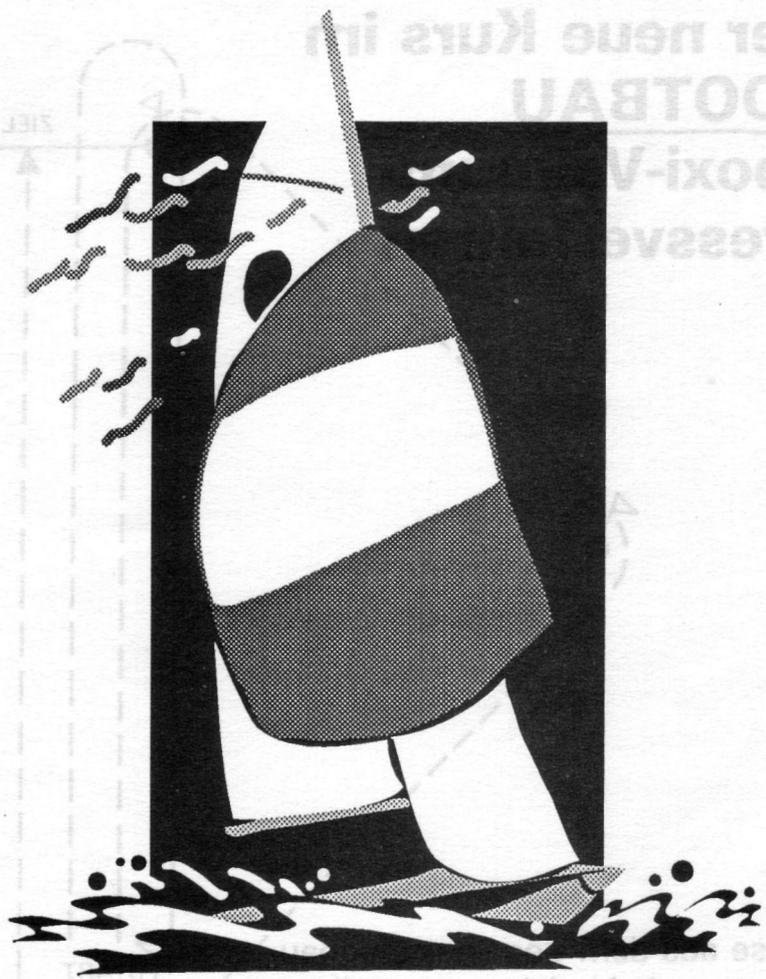
Alle, die sich entschliessen Ihre Boote nach Neuenburg zu transportieren, (Boote können während dem Winter kostenlos in Hafen abgestellt werden) sollen sich bitte telefonisch bei mir melden.

Allen aktiven Fireballseglern, Passivmitgliedern und anderen Leuten, die unsere Vereinigung in irgend welcher Form unterstützen wünsche ich

Frohe Weihnachten und ein gutes neues Jahr

Bis zur GV

Z-13666/ Adrian

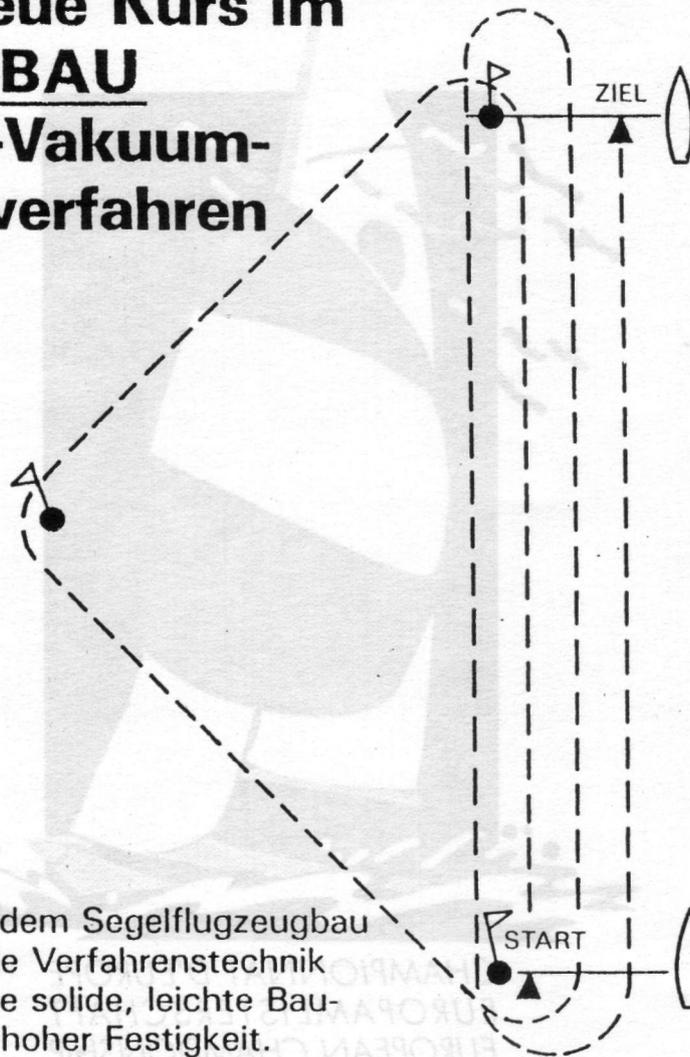


CHAMPIONNAT D'EUROPE
EUROPAMEISTERSCHAFT
EUROPEAN CHAMPIONSHIP

FIREBALL

18-26 MAI 1990 • ST.AUBIN
LAC DE NEUCHÂTEL • SUISSE

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

Championnat Suisse des Fireball

La Neuveville du 27 au 30 septembre



Pour le 25ème anniversaire de la Swiss Fireball Association, la Bordée de Tribord de La Neuveville a organisé comme un quart de siècle auparavant le Championnat Suisse des Fireball.

Dès le début de la semaine quelques bateaux s'entraînent afin de repérer les adonnantes et refusantes. Et voilà que mercredi est déjà là avec le début de la jauge.

Jeudi 12 heures:

Tous les concurrents se frottent les yeux pour être certain de ne pas rêver. La brise est belle et bien au rendez-vous avec en prime un superbe soleil. Les 92 paires de bottes embarquent donc pleines d'entrain pour le début des festivités. Deux anglaises sont entourées par 6 allemandes et 24

françaises (qui profitèrent des dortoirs du CVN pour se relaxer) sans oublier toutes celles des Helvétiques impatientes de se mouiller.

Le comité de course sous la direction de Horst Ehle envoie une première manche raccourcie. La lutte s'annonce chaude car à l'arrivée Urs Schär et Adrian Huber sur le Z 13666 l'emportent pour quelques très petits centimètres sur Räschle/Pinsini et Christophe et Antony Duvoisin.

Deuxième manche, 4 beaufort environ et toujours de belles empoignées bien que l'équipage formé par René Betschen et Michel Hediger pour l'occasion s'échappe dès le départ pour finir avec une confortable avance. Derrière, on retrouve les mêmes mais cette fois-ci dans un ordre à l'avantage des romands.



Pour la soiree, le club organisa un bon repas, tous les concurrents purent ainsi reprendre toutes les calories perdues. Ceci precede par un genereux apere offert par la municipalite.

Vendredi

- revell :un peu penible
- bise: toujours en place et meme plus soutenue (5/6 beaufort)
- soleil: disparu remplace par de beauxnuages
- humeur: toujours aussi bonne

La regate : depart en fanfare pour les Dudu brothers mais un peu trop au goût du comite. Dommage mais il fallait bien punir quelqu'un. D'un cote, tant mieux car Urs et Adrian les avaient passes juste sur la ligne montrant un potentiel de vitesse tres impressionnant. La deuxieme place est

prise alors par un ancien du team francais Philippe Gault. Pour la deuxieme regate du jour la bise s'en donna à coeur joie et grimpa jusqu'à 6/7 mais restant tout à fait maîtrisable. Aux avant postes on retrouve l'equipe du CVN. Ils semblent enfin avoir trouve la vitesse grand V et prend le contrôle des Operations. Tout ceci etait trop beau. tout d'abord le birl de la boucle de trapeze les sorti de leur reve de victoire puis la perte de leur safran vint definitivement l'enterrer. Premier toujours le Z 13666 qui meme s'il ne court pas pour le CVN en fait partie de part la presence à bord de notre ami Adrian.

Ce soir là on rencontrait deux sortes de personnage. Les fatigues et les tres fatigues neanmoins certains eurent la force d'aller visiter une cave remplie de beaux tonneaux et ddu-

tres de se rendre à Colombier chez des constructeurs de Fireball à leurs heures!

Samedi

Dernier jour car la bise (encore elle) ne veut plus nous lâcher. Les équipages ont tous établi leurs petits calculs, on retrouve en tête menant sans problème Urs et Adrian avec des places de 1; 4; 1; et 1. Deuxième à la peine et affichant 3; 2; disca; et 5 comme résultat les frères Duvoisin. Pour la troisième place la lutte est sans merci. Oswald/Hanhard; Grundler/Nolle et Betschen/Hediger vont se lancer pour un sérieux final.

Surprise dans cette manche, la déveine aurait-elle tourné. En tous cas cette fois-ci c'est bien Christophe et Antony qui reçoivent le coup de canon. Derrière le champion de France Eric Basset toujours aussi redoutable dans le médium. La bonne opération est faite par nos deux accolites René et Michel qui finissent en 4ème position. Mais où sont les maîtres des deux premiers jours. Ils finissent 8ème après avoir toutefois connu quelques sérieux problèmes avec l'anglosaxon sur la ligne de départ.

L'ultime manche (même type de temps: bise-soleil) les comptes sont vite faits pour gagner les Dudu doivent l'emporter tout en espérant que le Z 13666 ne fassent pas mieux que 6ème. Immédiatement après le départ le Segel Club de Morat vient virer devant le CVN et n'arrête alors plus de le contrôler. Aux avant postes Basset/Junca se détachent. Nos deux concurrents, très têtus ne se lâchent plus et tournent aux alentours de la 15ème position. Un mini-miracle se produit alors. Tout comme le Kangourou contre l'Algle à Newport (quelle belle comparaison) le bateau mené par les Dudu finit par se libérer de cet étai pour finir un peu chanceusement il faut l'avouer à la deuxième

position. Mais ce n'était pas suffisant, finalement après avoir donné quelques sueurs froides aux pro-alémaniques, Urs Schaer et Adrian Huber du SCM remportent le titre de champion de Suisse 1989 devançant de quelques 0.7 point Christophe et Antony Duvoisin.

Troisième et félicitations à René Betschen et Michel Hediger (CNB/CVN) qui ont maîtrisé les attaques de leurs poursuivants l'allemand Grundler/Nolle et Oswald/Hanhard. Le premier équipage mixte étant neuchâtelois avec Daniel Gindraux et Sylvie Duvoisin.

La remise des prix s'est déroulée au club house dans la bonne humeur et les nouveaux champions se sont vus remettre leur titre par Monsieur Jean-François Henriod, vice président de l'USY. Tout s'enchaîna ensuite par le souper officiel du 25ème qui réunissaient pour la circonstance plusieurs anciens et émérites navigateurs sur Fireball. On peut encore remercier la Bordée de Tribord pour ce super championnat qui n'est pas prêt de s'oublier.

Antony et Christophe

Bordée de Tribord La Neuveville **Championnat S**

Rang	N. Voile	Barreur / Equipier	Club	Total
1.	Z-13666	Schär / Huber	SCM	21
2.	Z-14078	Duvoisin / Duvoisin	CVN	21.7
3.	Z-13006	Betschen / Hediger	CNB	45.4
4.	G-14019	Grundler / Nolle	SVD	47.7
5.	Z-13758	Oswald / Hanhart	YCR	49.4
6.	F-13840	Gault / Brun	CVC	54.7
7.	Z-13220	Raschle / Pinsini	ASC	55.7
8.	Z-13977	Willi / Vettern	SVE	55.7
9.	Z-13942	Ritzler / Koch	SVM	55.7
10.	F-13898	Basset / Juinca	YCV	58.0
11.	Z-13943	Wittich / Good	SVB	59.4
12.	Z-13663	Liechti / Badertscher	SCH	80.0
13.	Z-12376	Moser / Moser	SCOW	85.0
14.	F-13255	Cordelle / Flamang	CNP	94.0
15.	Z-13805	Badertscher / Baggenstoss	SVM	99.0
16.	Z-12624	GIndraux / Duvoisin	CVB	107.0
17.	K-14042	Price / Price	GW	109.0
18.	Z-14055	Holtmann / Hottinger	YCS	119.0
19.	Z-13179	Schwendimann / Heilig	CVE	127.0
20.	Z-13941	Widmer / Kirgis	YCK	134.0
21.	F-12431	Schneider / Tierce	CNE	135.0
22.	F-13139	Olivier / Pubert	CNE	136.0
23.	F-14059	Tequie / Bontemps	CVESQ	139.0
24.	Z-13756	Gautschi / König	SCH	139.0
25.	Z-13122	Pfenninger / Seiler	YCAu	144.0
26.	G-13056	Matt / Vogel	YCH	146.0
27.	Z-13978	Appel / Beck	SCMD	147.0
28.	Z-7904	Stelger / Kägi	SCE	171.0
29.	Z-12907	Preuss / Preuss	SVT	176.0
30.	F-11971	Godquin / Lostis	YCA	187.0
31.	Z-13000	Brönnimann / Stolz	TYC	188.0
32.	Z-13701	Sprecher / Wiek	SCE	194.0
33.	Z-12977	Wyss / Bodenmann	SCNI	201.0
34.	F-10111	Mahe / Guibaud	CNE	205.0
35.	G-13525	Hausmann / von Huelsen	HSC	209.0
36.	F-12106	Brothier / Eichenberger	VAUV	222.0
37.	Z-13665	Helbling / Schwerzmann	SCOZ	230.0
38.	Z-10864	Krähenbühl / Cunier	BT	234.0
39.	F-12597	Le Bas / Petitbon	CVA	239.0
40.	Z-1394	Andrey / Andrey	BT	247.0
41.	Z-11183	Weber / Gwerder	YCB	254.0
42.	Z-11971	Kobel / Baumgartner	CVE	255.0
43.	Z-13136	Hunkeler / Bucher	YCT	265.0
44.	F-12238	Tourionias / Bassin	VAU	265.0
45.	Z-11190	Schwendimann / Zimmermann	TYC	265.0
46.	F-12432	Terrier / Erard	SNM	265.0

Untersee-Pokal Reichenau

Trotz eines alten Wegweisers der 'Jollensegler Reichenau e.V.' (e.V.= eingetragener Verein), der uns 1/2 km vom Regattaplatz in die falsche Richtung wies, trafen wir noch rechtzeitig am Jachthafen der Insel ein. Anstelle eines gepflegten Mittagessens riggten wir in aller Eile auf, sodass wir pünktlich um 13.00 Uhr hätten auslaufen können. Je nach Wettfahrtleitung hätte es auch Wind für einen Lauf (mit vielen Flautenlöchern) gehabt. Als dann ein Schuss fiel, regte sich nichts, da hier für's Auslaufen zweimal geschossen wird. Nachdem wir die Tageszeitung ausführlich gelesen hatten, studierten wir die beinahe ebenso umfangreichen Segelanweisungen des Veranstalters.

Um ca. 15.00 Uhr, bei scheinbar unveränderter Wetterlage, fielen die beiden Schüsse. Beinahe als letzte Hessen auch wir unser Boot zu Wasser, zweifelnd über den Entschluss der Wettfahrtleitung. Auf dem Wasser gab es nichts mehr zu kritisieren, es hatte Wind Stärke 1SE, in den Böen vielleicht bis 2. Dank ausführlichem Studium der Segelanweisungen fanden wir uns sogar mit den Startflaggen zurecht. Nach dem ersten Fehlstart der vor uns startenden Korsar-Klasse konnten die Segelbestimmungen keine Antwort geben, welche Klasse als nächste starten würde, worauf wir Reichenauer erfahrene Fireballkameraden um Rat fragen mussten.

Für den zweiten Start wurde die Linie besser gelegt, ein Start bei der Tonne brachte leichte Vorteile, sodass die Korsaren den Wettkampf regulär

aufnahmen. Bei unserem Start gab es ein Gerangel an der Tonne. Wir konnten sie nicht mehr ausmachen und nahmen den Lauf vorsichtshalber etwas hinter der Startlinie auf. Wer alles einen Frühstart produziert hat, wussten wir nicht.

Die erste Kreuz haben wir eher auf der Inselfeite angelegt, was mit dem vierten Platz an der Luvtonne belohnt wurde. Der Raumschenkel war sehr spitz angelegt. Das weit vor uns liegende Boot Z 13179 sowie 13666 und 13220 hielten zuerst auf etwas anderes Orangefarbiges zu, sodass wir mit unserer 'Rhumb-line' den Abstand verringern konnten. Beim zweiten, flacheren Schenkel hätten wir wohl den Kurs etwas spitzer, näher bei der Insel Reichenau, mit zwei zusätzlichen Halsen anlegen sollen. Der Wind war dort stärker, was Z 13805 kurz vor der Tonne knapp vor uns brachte. Dank einer geschickten Kreuz erreichten wir wiederum als vierte die Luvtonne. Diesen Platz hielten wir bis ins Ziel trotz abflauenden Winden und den uns immer näher kommenden Wittich/Trachsel. Nach dem Zieldurchgang frische der Wind wieder zu einer angenehmen Stärke auf, wie immer, wenn er nicht mehr genutzt werden kann.

Am Abend erfuhren wir dann, Hanhart/Hanhart und Wittich/Trachsel seien wegen Frühstarts disqualifiziert worden. Damit waren wir auf den dritten Zwischenrang vorgerückt.

Bevor wir mit den Arbeiten, das Boot 'ins Bett zu bringen' fertig waren.

begann die Essensausgabe. Das Tinning war wohl für die vor uns eingelaufenen Korsaren richtig. Andererseits ist ein Besäufnis auf leeren oder knurrenden Magen auch nicht das höchste aller Gefühle. Am Nachessen (und am gut organisierten Morgenessen) könnten sich viele Schweizer Regattaveranstalter ein Beispiel nehmen, was zu einem guten Anlass gehört.

Der Wind glänzte am Sonntag leider durch Abwesenheit. Anzeichen für eine Änderung waren auch nicht zu entdecken, sodass sich die Wettfahrtleitung früh entschloss, zur Preisverteilung zu schreiten. Bravo.

Vielen Dank für alles und an alle, die zum guten Gelingen dieses Anlasses beigetragen haben.

Z13665

Rang	Segel-Nr	Steuermann	Mannschaft	Club
1	13666	Schär	Huber	SCM
2	13220	Raschle	Pinsini	SVM
3	13665	Helbling	Schwerzmann	SCOZ
4	13701	Thalmann	Sprecher	SCE
5	12376	Moser	Moser	SCOW
6	14019	Grundler	Nolle	SKD
7	13805	Badertscher	Baggenstoss	SVM
8	13056	Matt	Vogel	YCHU
9	3057	Beck	Beck	JSR
10	13055	Zieger	Zieger	SCGS
11	13941	Widmer	Zimmermann	YCK
12	13942	Ritzler	Koch	SVM
13	10000	Möller	Schlinnerburg	SGM
14	13179	Hanhart	Hanhart	SCM
15	13943	Wittich	Trachsel	SVB
16	12527	Eichenburger	Wieser	SVM
17	13057	Wedele	Wedele	JSR

VM SAILS

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.

Round the World

VM Ostschweiz, CH-9403 Goldach, Tel. 071 / 41 92 77
 VM Zentralschweiz, CH-8050 Zürich, Tel. 01 / 301 23 83
 VM Suisse Romande, CH-2016 Cortaillod, Tel. 038 / 4217 32
 VM Deutschland, D-7770-Überlingen, Tel. 075 51 / 10 44

Estavayer-le-Lac

24 Fireball-Teams machten am 23. September bei strömendem Regen ihre Sportgeräte für das traditionelle Herbststrace klar. Viele Mannschaften wollten im Hinblick auf die nahende SM allfällige Fehlerquellen aufdecken und sich den letzten Schliff geben. Bei konstantem Westwind von 2-3 Bf schickte das Komitee die Flotte auf die Bahn, ganz zum Leidwesen eines Fischers, dessen Jagdgründe dabei offenbar gekreuzt wurden. Dieser zwang auf der Startkreuz einige Boote zu zusätzlichen Wenden oder gar Halsen und entführte - um das Erlebnis zu vertiefen - auch noch die Raumtonne, welche er unter Androhung des Schusswaffengebrauchs nicht wieder zurückgab. Da zudem ein Winddreher von ca. 180° das Feld arg durchschüttelte, zögerte die Wettfahrtleitung nicht lange und gab drei Schüsse. In der Folge setzten sich satte 4 Bf durch und Hessen einen fairen Lauf (mit Ersatztonne) zu, welchen die Gebrüder Duvoisin für sich entschieden.

Am Abend erfuhren wir im Clubhaus, dass es sich bei besagtem Fischer glücklicherweise nur um eine, allerdings sehr unlobliche, Ausnahme handle, die die Gastfreundschaft Estavayers zu stören suche.

Der Sonntag brachte leichte, trickreiche Winde aus Ost zwischen 1 und 2 Bf. Zwei weitere Läufe konnten somit gesegelt werden. Die Sieger hiessen diesmal Stolz/Jacot bzw. Duvoisin/Duvoisin. Alles in allem einmal mehr eine hart umkämpfte Regatta mit vielen Positionswechseln während der Läufe. Auf die SM konnte man also gespannt sein.

ZI 3758

1.	14078	Duvoisin / Duvoisin	CVN	0	1.6	0	1.6
2.	14943	Wittich / Good	SVB	2.9	6	1.6	10.5
3.	13758	Oswald / Hanhart	YCR	7	2.9	2.9	12.8
4.	13666	Schär/Huber	SCM	1.6	7	6	14.6
5.	13845	Schwendimann / Heilig	CVE	8	5	5	18
6.	13865	Stolz / Jacot	CNB	9	0	12	21
7.	13000	Brönnimann / Stolz	TYC	16	4	4	24
8.	13006	Betschen / Hediger	CNB	6	10	8	24
9.	13942	Ritzler/Koch	SVM	5	9	13	27
10.	13980	Mäder / Bachmann	SCOZ	10	14	9	33
11.	13220	Raschle / Pinsini	SVM / ASC	4	13	17	34
12.	13663	Liechti / Badertscher	SCH	11	11	15	37
13.	13665	Helbling / Schwerzmann	SCOZ	17	15	7	39
14.	13941	Widmer / Kirgis	YCK	19	8	14	41
15.	13977	Willi / Vettern	YCS	15	12	18	45
16.	12376	Moser/Moser	SCOW	12	18	16	46
17.	13701	Sprecher / Wiek	SCE	22	16	11	49
18.	12997	Wyss / Bodenmann	SCNI	21	21	10	52
19.	13122	Pfenninger / Seiler	YCAu	20	17	19	56
20.	1346	Gindraux / Egger	CVB	13	19	24	56
21.	12146	Badertscher / Baggenstoss	SVM	14	20	22.5	56.5
22.	14055	Holtmann / Hottinger	YCS	18	22	20	60
23.	13234	Vuillemier / Berger		22.5	24	21	67.5
24.	11580	Schiesser / Hollinger	CNB	23	23	22	68

Herbstregatta Hallwil

Ziwei Wochen nach der Schwelzermeisterschaft trafen sich am 14. und 15. Oktober sechzehn Fireballs in Beinwil am See zur Herbstregatta. Nach der windreichen SM schien es ein erholsamere Wochenende für Oberarme, Bauchmuskeln und Schienbeine zu geben. Nach längerem Warten konnte die Wettfahrtleitung am Samstagnachmittag doch noch zu einem Lauf starten. Die Winde drehten von West bis Ost, und so wurde das Feld einige Male kräftig durchgemixt. Stefan Ritzler zog seinen Endspurt eine Kreuz zu früh an, und so gewannen schliesslich Huber/Schär den ersten Lauf vor Hebling/Schwerzmann und Preuss/Preuss.

Am Abend genossen wir den den feinen "Hammen" und die Zutaten, mit welchen uns Thomas Gautschi und seine Helferinnen verwöhnten. Besten Dank!

Nachdem am Sonntagmorgen auch "Blacky", unser legendärer Esel, sein Einverständnis zum Auslaufen gegeben hatte, wurde der zweite Lauf gestartet. Dieser musste wegen Windmangel an der zweiten Kreuz abgeschossen werden, nachdem einzelne Mannschaften das Feld weiträumig umfuhren und danach plötzlich vorne lagen!

Am Sonntagnachmittag stellte sich dann eine leichte Bise ein, so dass doch noch ein einigermaßen fairer Lauf zustande kam. Uechti/ Badertscher gewannen diesen mit einem Start- Zielsieg, vor Helbling/Schwerzmann und Räschle/Pinsini.

Ivo und Romy gewannen somit ihre erste Fireballregatta, herzliche Gratulation.

Es zeigte sich wieder, dass der Hallwilersee vom Seglerischen her nicht an der Spitze steht, dafür aber das Gesellschaftliche um so mehr gepflegt werden kann.

Z 13663 R. Badertscher

Rang	Segel-Nr.	Mannschaft	1	2	Total
1	Z13665	Helbling/R.Schwerzmann	1.6	1.6	3.2
2	Z13666	Huber/Schär	0.0	4.0	4.0
3	Z13663	Uechti/Badertscher	5.0	0.0	5.0
4	Z13220	Räschle/Pinsini	6.0	2.9	8.9
5	Z13000	N. Brönnlmann/Stolz	4.0	5.0	9.0
6	Z12907	Preuss/L. Preuss	2.9	8.0	10.9
7	Z12384	Bossard/Bossard/Huber	7.0	6.0	13.0
8	Z12376	Moser/E. Brunner	8.0	7.0	15.0
9	Z13756	Gautschi/T. Gautschi	10.0	10.0	20.0
10	Z12226	Antenen/Michel	12.0	9.0	21.0
11	Z12997	Wyss/Ch. Bodenmann	13.0	11.0	24.0
12	Z11192	Schärer/Suter	11.0	14.0	25.0
13	Z13942	Ritzler/O. Ruppert	9.0	16.0	25.0
14	Z12385	Koenig/A. Koenig	14.0	12.0	26.0
15	Z13054	I. Wäspi/Wäspi	16.0	13.0	29.0
16	Z10423	Helmgartner/Rlner	15.0	15.0	30.0

Eisbärenpokal Thalwil

Nebblig, grau und kalt zeigte sich Thalwil am Samstagvormittag. Zwölf Fireballmannschaften hatten sich zum Saisonabschluss eingefunden, darunter sogar Myslik/Myslik aus der Tschechoslowakei, die dem Ganzen einen Internationalen Touch verliehen.

Während des Aufriggens wehte auf dem See ein anständiges Lüftchen. Mit Gautschis kam kurz vor eins auch die Sonne. Mit dem Nebel verzog sich aber ebenfalls der Wind. Erst gegen 3 Uhr kräuselte sich das Wasser erneut: Südwestwind 1-2. Skeptisch liefen wir aus. Dreher und Löcher machten es allen schwer auf der langen Kreuz.

Dudu magic mit Claude Mermod und Christa Wezel rundete zuerst, vor dem CZ-Boot. Auf den Raumschenkeln gelang es Moser/Moser zu den Führenden aufzuschliessen. Als Dreiergruppe gings erneut auf die Kreuz. Geschickt kontrollierten Mermod/Wezel ihre beiden Verfolger und gaben für den Rest des Rennens die Führung nicht mehr ab. Damit holten sie sich ihren ersten Laufsieg.

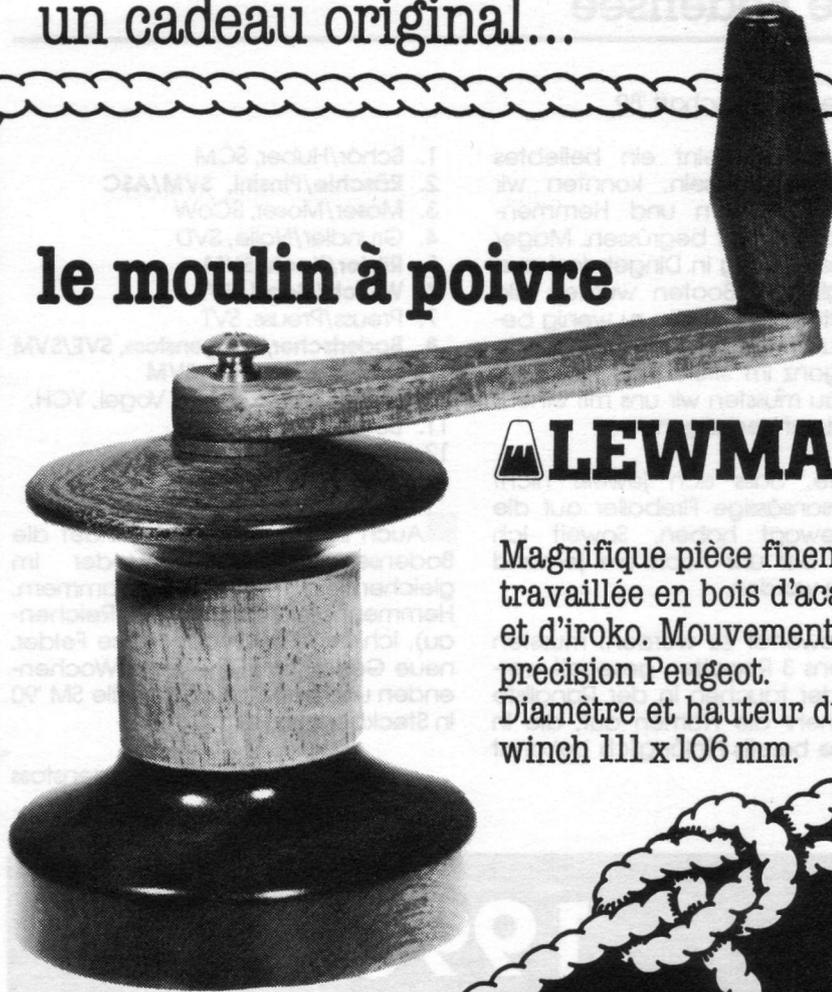
Die traditionelle Raclette-Fassschlange im Klubhaus war schnell gebildet. Daneben blieb aber trotzdem Zeit für einen Schwatz oder zwei oder drei....

Am Sonntag um 10 Uhr rief die Wettfahrtleitung zum 2. Lauf. Der Wind (Sektor West) war einiges launischer als am Vortag. Das Feld zerstreute sich in alle Winde(?), jeder auf der Suche nach dem Lift. Dudu magic war nicht zu bremsen. Auf seinen Fersen folgten Preuss/Preuss und Myslik/Myslik. Der unstete Wind strapazierte die Nerven arg, die Positionen waren keinen Meter sicher! Aber das dicke Ende stand noch bevor: Preuss/Preuss konnten mit klarem Vorsprung auf die Verfolgergruppe auf die Zielkreuz gehen. Es hatte nur noch strichweise Wind und prompt parkierte die Spitze. Moser/Moser, die sich bis dahin sehr (sprich weit, weit hinten) zurückgehalten hatten, umschifften das Feld in weitem Bogen und fuhren hinter Preuss/Preuss auf den 2. Platz vor. Knapp hinter ihnen Sprecher/Schib, die einen noch grösseren Umweg wagten. Die "Schnellsten" hatten gegen Rasmus keine Chancen.

1.	Z12376	Moser/Moser	1.6	1.6	3
2.	Z12907	Preuss/L.Preuss	6	0	6
3.	CZ13394	Myslik/Myslik	2.9	5	7
4.	Z13122	Pfenninger/Seiler	5	4	9
5.	Z13979	Mermod/C. Wezel	0	10	10
6.	Z13701	Sprecher/Schib	10	2.9	12
7.	Z13805	Badertscher/Baggenstoss	7	6	13
8.	Z13980	Mäder/Bachmann	4	9	13
o	Z13942	Ritzler/Koch	11	7	18
10.	Z13665	Helbling/R.Schwerzmann	12	8	20
11.	Z13465	Junker/Wehiii	9	11	20
12.	Z13756	Gautschl/Feuz	8	12	20

un cadeau original...

le moulin à poivre



 **LEWMAR**

Magnifique pièce finement
travaillée en bois d'acajou
et d'iroko. Mouvement de
précision Peugeot.
Diamètre et hauteur du
winch 111 x 106 mm.

➤ En vente chez
votre détaillant

Le distributeur
des meilleures marques :

bucher
+ **walt**

2072 St-Blaise/NE
rte de Soleure 8 • 038/33 62 62

Flotte Bodensee

Bodenseemeisterschaft '89

Der Untersee scheint ein beliebtes Regattarevier zu sein, konnten wir doch in Mammern und Hemmenhofen stolze Felder begrüßen. Mager fiel die Beteiligung In Dingelsdorf aus, mit lediglich 10 Booten wurden die Organisatoren eindeutig zu wenig belohnt! Auch der Wind Hess uns nie wirklich ganz im Stich. Einzig auf der Reichenau mussten wir uns mit einem einzigen Lauf begnügen.

■ Schade, dass sich jeweils nicht mehr ortsansässige Fireballer auf die Bahn gewagt haben. Soweit ich weiss, ist bei uns noch nie jemand gefressen worden.

■ Um gewertet zu werden, mussten mindestens 3 Regatten gesegelt werden. Leider tauchen in der Rangliste einmal mehr die Namen auf, die in der Szene bereits hinlänglich bekannt sind:

1. Schär/Huber, SCM
2. **Räschle/Pinsini, SVM/ASC**
3. Moser/Moser, SCoW
4. Grundler/Nolle, SVD
5. **Ritzier/Koch, SVM**
4. **Wittich/Good, SVB**
7. Preuss/Preuss, SVT
8. **Badertscher/Baggenstoss, SVE/SVM**
9. **Hanhart/Hanhart, SVM**
10. Matt/Steurer, Kleine, Vogel, YCH.
11. Beck/Beck, JSR
12. Ziegerer/Ziegerer, SCGS

■ Auch im nächsten Jahr findet die Bodenseemeisterschaft wieder im gleichen Rahmen statt (Mammern, Hemmenhofen, Dingelsdorf, Reichenau). Ich freue mich auf grosse Felder, neue Gesichter, aufgestellte Wochenenden und ganz besonders die SM '90 in Steckborn im Herbst!

Kurt Baggenstoss

1990

Generalversammlung ▲ Beinwil ▲ 13. Januar
Europameisterschaft ▲ St. Aubin ▲ 18.-26. Mai
Schweizermeisterschaft ▲ Steckborn ▲ 27.-30. September
Weltmeisterschaft ▲ Japan ▲ September-Oktober

Flotten Hallwil und Thunersee

Flotte Hallwil

Liebe FireballerInnen,

Zur Hallwiler Flottenmeisterschaft zählen 3 Regatten, die dieses Jahr erstmals alle auf unserem Revier ausgetragen wurden.

Das erste Rennen fand am 2./3. September statt, woran leider nur sechs Schiffe teilnahmen. Der Lauf vom Samstag, bei böigem Nordwest ausgetragen, wurde am Abend wegen falschem Flaggensetzen annulliert. Am Sonntag liefen wir nach kurzer Wartezeit bei schöner Bise zum 2. Lauf aus, welcher von Liechti/Badertscher gewonnen wurde. Leider drehte der Wind des anschliessend gestarteten Laufes um 180 Grad. Bei abflauendem Wind und weil der Kurs nicht mehr stimmte, fuhren einige an Land. Der Lauf wurde aber trotzdem gewertet.

Rangliste:

1. ZI 3756 Gautschi/Gautschi
2. ZI 3663 Liechti/Badertscher
3. ZI 2384 Bossard/Bossard
4. ZI 3757 Strasser
5. ZI 2616 Huber/Huber
6. ZI 2144 Ryner/Zubler

Zur Schwerpunktregatta vom 15./16. Oktober fanden sich sogar nur 4 einheimische Schiffe ein.

Zum erstenmal zählte dieses Jahr das Absegeln vom 21. Oktober zu unserer Meisterschaft. Am späten Nachmittag konnte bei 1 Bft Föhn ge

startet werden. Später flaute der Wind leider ab, dann brach die Nacht herein, sodass zwei der vier gestarteten Fireballs aufgaben.

Rangliste:

1. Uechti/ Badertscher
2. Bossard
3. Ryner/Ryner
4. Heimgartner

Thomas Gautschi

Flotte Thunersee

Simon und Agathe König, zwei begeisterte, junge Jollensegler vom Thunersee, leider mit schmalem Portemonnaie, suchen für die Regattasaison '90 einen Fireball zu mieten.

Hauptstrasse 3, 3806 Bönigen
036/ 22 07 56

Schiffsladen Steckborn

AQUA MAN

Halbtrockenanzüge Damen
 Halbtrockenanzüge Herren
 Glathautneopren 4,5 und 3mm, schwarz und farbig
 Horizontaler Reissverschluss im Rücken
 Velcro-Bänder an den Beinabschlüssen
 WIND Test, Dezember 1980
 *Der Aufsteiger unter den Kombis. Bestes Verhältnis
 Qualität/Preis der getesteten Anzüge.*
 RANCHE-MAG Test, Dezember 1980
 Das farbige Glathautneopren und dessen Fun-Look
 finden wir super. Ein Kombi mit viel Bewegungsfreiheit,
 warm, ideal für den Fun.



Ab Oktober Winteröffnungszeiten!
Club - Aktion:
10 %
Rabatt
 auf alle Lagerartikel vom
 Nov.89 bis Febr.90
 (ausser Aktionen)

Info 89

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 09.30-12.00 / 13.30-16.00
 Sa 16.00-18.30
 Donnerstag geschlossen
 Fax 054 61 34 00



Gestaltung Studio 24 Steckborn

Port Camargue

Auch 1990 wird unser beliebtes Training in Port Camargue stattfinden.

Hiermit melde ich mich fürs Training 1990(8.-12.4.) definitiv an:

Ort:

Ecole de Mer, Port Camargue - Mittelmeer

Zeit:

8. - 12. April 1990 - (Woche vor Ostern) anschliessend Regatta in Vitrolles

Trainer:

Ian Pinell (FIREBALL Welt- und Europameister) Andy Service (Sportlehrer und ausgebildeter Trainer der Royal Yacht Association, England)

Für wen geeignet:

Für Anfänger und für die Crocks, denn Ian und Andy können auch dem besten Schweizer noch viel beibringen.

Kosten:

ca. fFr. 1'200 - und sFr. 50.- pro Person, Junioren (bis 20) zahlen die Halte. Programm wird Anfang März zugestellt. Anmeldung: sofort, spätestens bis 31.1.1990 mit nebenstehendem

Talon an:

Undy Preuss
Feldegstr. 74, 8008 Zürich
(Tel. 01 383 74 81)

Weitere Auskünfte erteilt Undy Preuss jederzeit gerne.

Steuermann: _____

 Vorschoter: _____

 Adresse: _____

 Tel.Nr.: _____
 Boots.Nr.: _____

	Anzahl Personen
Kurs mit Unterkunft und Verpflegung:	_____
Kurs mit Unterkunft ohne Verpflegung:	_____
nur Kurs, ohne Unterkunft, ohne Verpflegung:	_____
nur Unterkunft und Verpflegung:	_____
für Begleitpersonen	
• nur Unterkunft:	_____
• nur Verpflegung:	_____

(Genaue Preise für die Spezialwünsche sind an der GV im Januar erhältlich).

Datum: _____
 Unterschrift: _____

Alphons...





Occasionenliste

Bootsnr.	Beschreibung/ Zubehör	Adresse	Urteil SFA
Z 13001	Holz, 1982, Buchle, 2 Satz Segel, Bloche, überholt. Preis 5'800.-	Charles Zbinden Gurtenstrasse 15 3122 Kehrsatz 031 54 03 40	Zustand unbekannt
Z 12146	Holz, Eigenbau, kompl. mit Ober- und Unterblache, Trailer und Rolli, 1 Satz Segel. Preis 4'000.-	Stefan Badertscher Chnübrächi 32 8197 Rafz 01 869 02 00 (p)	Für Regatta- einsteiger
Z12179	Baujahr 1979, Holz, Buchte, Segel, Bloche, Trailer, Rolli, überholt. Preis 4'500.-	UrsBressan Seestrasse70 9320Arbon 071 46 31 58	Guter Zustand Für Regatta- einsteiger
Z 13942	Baujahr 1988, Stein- mayer Epoxy-Bau, wie neu, ein Satz Segel, Rigg Superspar. Preis 12'000.-	Stefan Ritzler Rüegerholzstr. 46 8400 Frauenfeld 054 21 32 69	Schnelles Regattaboot
Z 13005	Baujahr 1982, Holz, Buchte, Mast Praetor, 1 Satz Segel, Bloche, Rolli, Trailer. Preis 7'300.-	Rudolf Holenweg Dorfstrasse 57 3073 Gümligen 031 52 67 09 (p)	Zustand unbekannt Trailer fast neu
Z 12140	Holz, frisch überholt, 2 Satz Segel, 2 Masten, Unter- und Oberblache, Trailer und Slipwagen. Preis 5'900.-	Jürgen Knopp St. Gallerstrasse 88 8645 Jona	Anfängerboot Segelbereit
Z 10432	Holz, kompl. mit Segel und Slipwagen. Preis 3'300.-	Markus Zürcher Lohstrasse 36 8280 Kreuzungen 072 72 26 02	

Bootsnr.	Beschreibung/ Zubehör	Adresse	Urteil SFA
Z 10434	Baujahr 1976, Bopp+Rüst, Holz mit Kevlarüberzug, Blache, 1 Satz Segel, Rollt. Preis 2'000.-	Christian Abegglen General-Weberstr. 8500 Frauenfeld 054 21 57 57	Anfängerboot Leicht reparatur- bedürftig, sehr stabil gebaut
Z 9586	Holz, wenig gebraucht, kompl. mit allem Zubehör. Preis 4'000.-	K. Nussbaum 032 84 28 52	
Z	Baujahr 1967, Portier, Holz, Boot, Rigg, 2 Spi, 2 Fock, 1 Gross, Blache. Preis ca. 3'000.-	Tobi Koch Konstanzerstr. 26 8274 Tägerwilen 072 69 26 19	Anfängerboot Deck überholt
Z 9313	Holz, Eigenbau, überholbedürftig, Boot, Rigg, 1 Satz Segel. Preis 1'000.-	Alis Ringlin Eichackerstr. 25 8600 Dübendorf 01 821 80 78	Anfängerboot Deck und Rumpf überholen
Z 6945	Baujahr 1973, Holz, kompl. überholt, Decke, Rigg, 1 Satz Segel, Trailer. Preis 2'500.-	M. Fischer Breitenweg 8966 Liell 057 33 52 67 (p)	Zustand gut
K 13917	Boot ohne Rigg und Segel. Preis £ 3'200.- Boot kompl. mit Rigg und Segel. Preis £ 3'700.-	Adrian Huber 038 51 54 40 (p) 038 33 34 14 (g) oder Ian Pinell 0044 604 844759 (p) 0044 604 230362 (g)	

A.Z. 3018 Bern 18

Adressberichtigungen an:
Swiss Fireball Association
Breitestrasse 5
8400 Winterthur

Bootsnr.	Beschreibung/ Zubehör	Adresse	Urteil SFA
Z 12376	Buchle, Holz, 1980, frisch überholt, Topausrüstung, Preis ab 4'500.-	Erich Moser Bettenstrasse 6 8400 Winterthur 052 23 17 24	Gepflegtes schnelles Regattaboot
Zubehör	Schwert, Ruder, Spilbaum, Grossbaum, Unterwasserdecke, Mast, Segel	Franz Stengele Hauptstrasse 3 D-7700 Singen	
Bus	Bedford Blitz, vollst. ausgerüstet, 4 neue S-Reifen, Kupplung, MFK 89. Preis 4'500.-	Adrian Huber ch. des Cllers 2540 La Neuveville 038 51 54 40	