



Voici le nouveau Bulletin de la SFA. Il paraîtra désormais quatre fois l'an, au début des mois de février, mai, août et octobre. Il sera rédigé en deux langues puisque le Fireball est uniformément réparti en Suisse.

Notre Bulletin contiendra: les rapports du président, du secrétariat, des chefs de flottes ainsi que des articles fournis par tous les Fireballistes. Des commentaires techniques, des nouvelles du monde entier ainsi qu'une liste de matériel d'occasion, en un mot tout ce qui nous paraîtra digne d'intérêt.

Nous désirons surtout Vous inciter à apporter votre contribution (écrite) à Votre bulletin. Chacun d'entre vous a certainement vécu au moins une sortie mémorable avec sa "Boule de feu", expérience qui intéresse les autres autant que lui-même.

Donc: mettez cela par écrit et envoyez votre compte-rendu au secrétariat de la SFA, qui se fera un plaisir de le publier.

Car: raconter implique revivre et fait autant plaisir qu'écouter; notre si vénérable sport secrète de toujours nouvelles histoires que vous êtes peut-être le seul à connaître. Faites-en profiter les autres. Les comptes-rendu de vacances à voiles sont les bien-

Dies ist das neue Bulletin der SFA. Es soll in Zukunft viermal jährlich erscheinen und zwar jeweils Anfang Februar, Mai, August und Oktober. Es wird zweisprachig geführt, denn der Fireball ist über die ganze Schweiz gleichmässig verbreitet.

Unser Bulletin soll umfassen: Berichte von Präsident, Sekretariat, Flottenchefs und allen Fireball-Seglern. Berichte technischer Art, Mitteilungen aus aller Welt, Occasionsmaterial und was uns sonst noch lesenswert erscheint.

Vor allem wollen wir Sie auffordern, für Ihr Bulletin zu schreiben. Sicher erlebt jeder einmal eine ganz besonders interessante Segelfahrt mit seinem "Bölle", welche die anderen sicher so interessiert wie ihn selbst. Darum: bitte schreiben Sie es nieder und schicken Sie den Bericht an das Sekretariat der SFA, er wird gerne veröffentlicht werden.

Denn: erzählen heisst wiedererleben und macht genau so Spass wie zuhören; es gibt in unserem alten Sport immer wieder neue Geschichten, die nur Sie kennen. Auch Berichte über gelungene Segelferien sind herzlich willkommen. Es liegt an Ihnen, dass Ihr Bulletin kurzweilig wird, das

venus. Il dépend de vous que votre bulletin soit intéressant, le secrétariat ne peut tout faire et le pourrait-il, que cela deviendrait vite monotone...

A partir de notre prochaine édition le bulletin comprendra aussi des annonces. Pour plus de détails voir en dernière page.

Nous espérons que le nouveau bulletin plaira, si ce n'est pas le cas toute suggestion sera la bienvenue.

Les promoteurs

Sekretariat kann unmöglich alles schreiben und wenn's das auch könnte, es würde bald sehr langweilig werden.

Ab unserer nächsten Ausgabe sollen auch Inserate aufgenommen werden. Näheres darüber auf der letzten Seite.

Und nun hoffen wir, dass das neue Bulletin gefällt - wenn dem nicht so ist, nehmen wir gerne Anregungen entgegen.

Die Initiatoren

## LE PRÉSIDENT PARLE

En tant que Président, j'ai l'honneur de vous annoncer la naissance du S.F. Bulletin en primeur sur cette première page qui dorénavant justifiera concrètement ma fonction.

Quel événement que cette naissance! Une mère, deux pères, - sans compter les esprits qui modestement continuent à planer - , une famille grande comme 180 SFA-membres et un biberon alimenté par une activité qui s'annonce formidable, puisque la saison a commencé avec 23 départs à Morges, 17 à Lugano, 43 à Versoix et 40 à Zürich; des oncles espérés nombreux et généreux qui voudront bien que leur support publicitaire protège l'enfant d'insuffisance vitaminique.

Parlons-en de la mère. Quelle charme! Envoûtante, elle fait avancer tout le monde à coups de machine à écrire, à coups de téléphone et si besoin, oh combien agréable, à coups de louche. Séduisante, elle empêche le repos du Président sur ses lauriers, elle tient éveillés les membres SFA par ses contacts et tire du sommeil des talents méconnus qu'elle persuade de devenir père; notre secrétaire, Lindy Preuss, ne peut quand même pas, à elle seule, tout faire.

Les pères. Que cela est dur de le

## DER PRÄSIDENT SPRICHT

Als Präsident habe ich die Ehre, Ihnen die Geburt des SFA-Bulletins auf dieser ersten Seite mitzuteilen, auf welcher sich nunmehr mein Amt rechtfertigen soll.

Welch eine Geburt!

Eine Mutter, zwei Väter, etliche bescheiden schwebende Geister, eine 180 SFA-Mitglieder starke Familie und als Schoppen eine riesige Aktivität, welche diese Saison mit 23 Startenden in Morges, 17 in Lugano, 43 in Versoix und 40 in Zürich einleitete. Wie sollte das Kind nicht gedeihen, besonders wenn zahlreiche und wohlwollende Onkels es durch reges Inserieren vor Vitaminmangel bewahren.

Zunächst die charmante Mutter: Sie bezirzt alle und treibt sie mit Telefon und Schreibmaschine an und - wie angenehm - im Notfall sogar mit dem Kochlöffel. Auf betörende Weise verhindert sie das Ausruhen des Präsidenten auf seinen nicht verdienten Lorbeeren, hält die SFA-Mitglieder durch regen Kontakt in Trab und erweckt sogar ungeahnte Talente unter ihnen, welche an der Vaterschaft dieses Blattes teilhaben. Alles ganz alleine machen kann unsere Sekretärin, Lindy Preuss, dennoch nicht.

devenir et quel plaisir de l'être! L'un, Monsieur Pfander, était déjà père du prospectus I. Fireball distribué par la SFA, l'autre, Monsieur Blatter, étant quant à lui à l'origine du stand d'information de la SFA qui a remporté un succès époustouflant à la dernière Bootschau à Zurich.

Quant aux esprits invisibles, ils existent néanmoins et sont bien vivants. Ils se manifestent régulièrement lors d'assemblées générales, occasionnellement lors des régates nombreuses qui réunissent toujours plus de membres SFA. Ils font jaillir les étincelles qui deviennent boules de feu, brûlants quand il s'agit d'arranger jalousies et mesquineries, éblouissants quand il s'agit d'affirmer par les faits, la brillance des résultats et la renommée de la SFA. Les 180 esprits suisses et les quelques 6600 dans le monde entier sont autant de garanties pour assurer à notre bulletin-nouveau-né l'importance qu'il mérite.

Les oncles voudront bien prendre connaissance des conditions honorables qui leur sont dûes.

Que tous ceux qui ont contribué à la naissance du Bulletin soient remerciés sincèrement.

Jean Fröhlich

Daher die Väter: Wie vergnüglich es zu werden und wie beschwerlich es zu sein. Einer von ihnen - Herr Pfander - war schon Vater unseres 1. Fireball-Prospektes, der andere - Herr Blatter - war der Urheber des so phantastisch erfolgreichen Informationsstandes der SFA an der letzten Bootschau in Zürich.

Was die unsichtbaren Geister betrifft, so existieren diese tatsächlich und sind sogar sehr lebendig. Sie manifestieren sich regelmäßig bei Generalversammlungen und vor allem bei den zahlreichen Regatten, welche immer mehr SFA-Mitglieder versammeln. Sie stieben Funken, welche sich manchmal zu Feuerbällen verdichten, sind Feuer und Flamme, wenn es gilt durch Taten und bemerkenswerte Ergebnisse, Ruhm und Ruf der SFA zu vergrössern. Zwei mal 180 Schweizer Geister und etwa zwei mal 6600 in der ganzen Welt sind eine gute Garantie, um unserem neugeborenem Bulletin die ihm zukommende Wichtigkeit zu sichern.

Allen, welche das ihrige zur Entstehung dieses Bulletins beigetragen haben, sei herzlich gedankt.

Hans Fröhlich

# **RAPPORT DU SECRÉTARIAT SEKRETARIATSBERICHT**

Cette année semble bien devoir être l'année des Fireballs. Non seulement les régates fourmillent de points rouges (et quoi de plus beau que de prendre le départ en grande compagnie?), mais encore le secrétariat fourmille de lettres et vibre de coups de téléphone. Je viens d'utiliser la 1000<sup>e</sup> feuille du papier à en-tête, que j'avais fait imprimer il y a 2 ans lorsque j'ai pris le secrétariat en charge. Le Stand de la S.F.A. à l'exposition de bateaux à Zurich a été un plein succès. Et je voudrais à ce sujet remercier encore tous les aides bénévoles. Une cinquantaine de "fiches bleues" ont été remplies, en majeure partie par des gens vraiment intéressés, dont une bonne partie sont maintenant déjà de vrais Fireballistes. Je pense que toute publicité pour notre classe de voiliers est devenue presque inutile. Ils sont désormais à eux-mêmes leur propre publicité. Leurs qualités les plus frappantes sont probablement leur aspect très particulier, leur rapidité et leur légèreté. Il s'y ajoute que les Fireballistes sont eux-mêmes en général un peu différents des autres navigateurs. Et c'est aux yeux de beaucoup un charme de plus.

Es scheint fast so, als ob dieses Jahr das Fireball-Jahr ist. Denn nicht nur an den Regatten wimmeln die roten Punkte in rauen Mengen umher (und was ist schöner als in einem wirklich grossen Feld zu starten?), sondern auch im Sekretariat wimmelt es von Briefen und Telefonanrufen, und ich habe vor kurzem das 1000. Blatt Briefpapier, das ich bei Uebernahme des Sekretariats vor 2 Jahren drucken liess, beschrieben! Der Stand der SFA an der Bootsaustellung in Zürich war ein voller Erfolg. An dieser Stelle möchte ich allen freiwilligen Helfern nochmals herzlich danken. Annähernd 50 "blaue Zettel" wurden ausgefüllt und zwar zum grossen Teil von ernsthaften Interessenten. Die Anfragen wurden vom Sekretariat alle individuell beantwortet und etliche der Auskunftswünschenden sind jetzt schon Fireball-Segler. Ich glaube, wir haben es nicht mehr nötig, für unser Boot speziell Reklame zu machen; es spricht wirklich für sich selbst: Sein eigenwilliges originelles Aussehen, seine Schnelligkeit bei gleichzeitiger Leichtigkeit sind wohl seine bestechendsten Eigenschaften. Was dazu kommt ist die Tatsache, dass auch die Fireball-Segler wie das Boot ein bisschen "anders" sind, und das nicht nur hier, sondern in der ganzen Welt. Auch das hat seinen Reiz für viele.

Nouveau constructeur sous  
licence pour Fireball

Après presque un an de negocia-  
tions, la Suisse dispose enfin  
d'un constructeur sous licence  
Fireball (modèles en bois). Il  
s'agit de la maison

Nicolet et Fils  
Constructeurs de bateaux  
110 Grand'Rue  
1844 Villeneuve (Lac Léman)

Tel. 021/ 60 13 53

La firme Nicolet fabrique aussi  
bien des bateaux entièrement  
terminés, que des kits à 3 stades  
possibles de finition. M. A.  
Nicolet père est un constructeur  
de bateaux bien connu, et ses 2  
fils, fanatiques Fireballistes,  
ont également appris le métier.  
Les bateaux de Nicolet sont tout  
à fait au point, parfaitement  
équilibrés et bien finis et nous  
pouvons les recommander sans  
arrière pensée. Actuellement, les  
délais de livraison sont encore  
brefs puisqu'il n'a obtenu que  
récemment la licence de construc-  
tion et n'a pas encore eu le  
temps de se faire connaître.  
Nous conseillons donc à quiconque  
désire acheter rapidement un  
Fireball de se mettre en relation  
avec M. Nicolet.

Neuer Lizenzbauer für Fireball

Nach Verhandlungen, die sich fast  
über ein Jahr erstreckten, hat nun  
die Schweiz einen neuen Lizenz-  
bauer für Holz-Fireball erhalten.  
Es handelt sich um die Firma

Nicolet et Fils  
Constructeurs de bateaux  
110 Grand'Rue  
1844 Villeneuve (Genfersee)

Tel. 021/60 13 53

Die Firma Nicolet stellt sowohl  
Baukästen in drei Stadien der  
Fertigung als auch fertig ausge-  
rüstete Boote her. Herr A. Nicolet  
ist ein wohlbekannter Bootsbauer  
und seine beiden Söhne - beide  
fanatische Fireball-Segler - haben  
ebenfalls das Handwerk gelernt.  
Die Holzboote von Nicolet sind  
handwerklich einwandfrei, äusserst  
stabil und sauber gearbeitet und  
können sehr empfohlen werden.  
Die Lieferfristen sind noch kurz,  
da er erst jetzt die Lizenz er-  
hielt und noch keine Reklame  
machen konnte. Wenn also jemand  
sofort einen neuen Fireball kaufen  
möchte, soll er sich auf alle  
Fälle einmal mit Herrn Nicolet  
in Verbindung setzen. Frau Nicolet  
spricht deutsch, so dass sich auch  
Deutschschweizer mit französischen  
Sprachproblemen an die Firma  
wenden können.

## Note importante concernant les Régates

Vous recevez régulièrement les informations sportives de la SFA. Je voudrais vous rappeler que pour soulager le secrétariat, Max Scheerle, Steckborn et pour les Suisses romands Franz Zimmermann, Hauterive, ont pris en charge toute l'information et les inscriptions concernant les régates en Suisse. C'est donc à Franz Zimmermann qu'il faut s'adresser pour tout ce qui concerne les régates en Suisse. Voici son No. de téléphone: 038/ 33 23 22 (téléphonez entre 12.00 h et 13.00 h).

En ce qui concerne les régates à l'étranger c'est encore le secrétariat qui s'en occupe: à ce sujet, voici quelque renseignement importants:

### En Allemagne:

A la Pentecôte (29. au 31.5.) sera disputé le championnat d'Allemagne de Fireball. Les inscriptions restent ouvertes jusqu'à 2 heures avant le premier départ: 29.5. à 15.00 h. Les frais d'inscription sont de DM 40.--. Je vous demande d'y participer le plus nombreux possible. Il s'agit en effet pour l'Association Allemande des Fireball de monter que le Fireball ne peut désormais plus être ignoré (comme c'était le cas en Allemagne jusqu'à maintenant).

## Wichtiges über Regatten

Laufend erhaltet Ihr Mitteilungen der SFA-Sportinformation. Ich möchte hier nochmals darauf hinweisen, dass diese Mitteilungen nicht vom Sekretariat kommen, sondern zur Entlastung des letzteren haben Max Scheerle, Steckborn und Hans Rudolf Erat, Arbon es übernommen, alle inländischen Regattanlässe (vor allem die Punkte-meisterschaft) auszuschreiben und zu kommentieren. Das inländische Regattawesen läuft nun ganz über Max Scheerle. Hier nochmals seine Telefonnummern:

Privat: 054/ 8 84 35

Geschäft: 054/ 8 82 21

Bitte wendet Euch in Fragen, die Schweizer Regatten betreffen, an ihn. Die ausländischen Regatten laufen vorläufig noch über das Sekretariat. Bei dieser Gelegenheit will ich noch auf folgende wichtige Anlässe hinweisen:

### Deutschland:

An Pfingsten (vom 29.-31.5.) finden in Friedrichshafen vom WYC organisierte Regatten zur Bestenermittlung der Deutschen Fireball-Segler statt. Es kann bis 2 Stunden vor dem 1. Start (29.5. um 15.00 Uhr) nachgemeldet werden (Nachmeldegebühr DM 40.-). Ich bitte alle, möglichst zahlreich nach Friedrichshafen zu gehen, da es gerade für die Deutsche Fireball-Vereinigung sehr wichtig

Mise à l'eau: port de plaisance de Yachtclub de Wurtemberg et quais de Friedrichshafen.

En France:

Je vous signale le riche programme de régates d'été:

Pentecôte: La Rochelle  
12 bateaux suisses sont inscrits.

17. au 24.7.: Marseille  
Semaine Nautique Intern.  
Méditerranée

11. au 15.8.: St.Cast/Bretagne  
Championnat de France

Par ailleurs, chaque fin de semaine, sont organisées des régates un peu partout en France. Pour plus amples renseignements contacter la SFA.

En Italie:

Egalement un grand programme de régates. Je vous signale seulement les principales, pour ceux qui vont passer leurs vacances en Italie avec leur Fireball.

5.6. 6.	Loano
13. 6	Alassio
20. 6.	Recco
4. 7.	Alassio
11. 7.	Voltri
29.30. 8.	Orta
19. 9.	Laveno

Ici encore, pour plus de renseignements s'adresser à la SFA.

ist zu demonstrieren, dass der Fireball eine Klasse ist, die nicht mehr - wie bis anhin - von den Deutschen übersehen werden kann. Liegeplätze: Yachthafen des Württembergischen Yachtclubs und Uferanlagen in Friedrichshafen.

Frankreich:

Die Franzosen bitten mich auf ihr reichhaltiges Sommer-Regattaprogramm hinzuweisen:

Pfingsten: La Rochelle  
12 Schweizer Boote sind angemeldet.

17.-24.7. Marseille  
Semaine Nautique Intern.  
Méditerranée

11.-15.8. St. Cast/Bretagne  
Französische Meisterschaft

Ausserdem finden jedes Wochenende mehrere Regatten überall in Frankreich verteilt statt. Bitte SFA kontaktieren, falls jemand nähere Auskunft möchte.

Italien:

Auch die italienische Vereinigung möchte auf ihr Regattaprogramm hinweisen. Hier nur die wichtigsten Daten für den Fall, dass jemand gerade in der Nähe Ferien macht und seinen "Bölle" dabei hat. Näheres zu erfahren durch das Sekretariat der SFA.

Ski Yachting à St.Moritz:

Je veux vous rappeler que (contrairement à certaines rumeurs) les Fireballs participeront au Ski-Yachting qui aura lieu cette année du 1. au 4. août sur le Silvaplanersee. Ne manquez pas cette très belle manifestation. Pour les inscriptions, voyez le Yachting et les Programmes.

Championnat d'Europe:

Voici les équipages sélectionnés aux éliminatoires (Versoix et Zurich)

1779 Nagel/Mme. Nagel  
2041 Wisard/Pidoux  
3935 Sturm/Mme. Sturm  
3958 Burger/Zahnd  
4106 Meier/Gross  
4275 Buchli/Lusa  
4326 Gimmel/Gimmel  
4464 Rohrer/Mlle. Gimmel  
6216 Durr/May  
6392 Krähenbühl/Cunier

Je voudrais rappeler aux participants du C.E. quelques points essentiels. Surtout n'oubliez pas de vérifier:

- que vos feuilles de jauge sont à jour
- que toutes vos voiles et spi sont jaugées et marquées du même numéro de voile.
- que vos bateaux sont en règle avec les dernières normes, à savoir celles qui sont valables

5.6. 6. Loano  
13.6. Alassio  
20.6. Recco  
4.7. Alassio  
11.7. Voltri  
29.30.8. Orta  
19.9. Laveno

Ski-Yachting St.Moritz:

Max Scheerle hat mich beauftragt, nochmals darauf hinzuweisen, dass Fireball auch am diesjährigen Ski-Yachting starten (entgegen anders lautenden Gerüchten). Es findet statt vom 1.-4. 8. auf dem Silvaplanersee. Lasst Euch dieses, für die Schweiz schönste Seglerereignis, nicht entgehen. Ausschreibungen siehe Yachting und Programme, die noch verschickt werden.

Europameisterschaft:

Durch die Ausscheidungsregatten (Versoix und Zürich) haben sich folgende Mannschaften für die EM in Schweden selektioniert:

1779 Nagel/Mme. Nagel  
2041 Wisard/Pidoux  
3935 Sturm/E. Sturm  
3958 Burger/Zahnd  
4106 Meier/Gross  
4275 Buchli/Lusa  
4326 Gimmel/Gimmel  
4464 Rohrer/Frl. Gimmel  
6216 Durr/May  
6392 Krähenbühl/Cunier

pour les bateaux neufs et anciens. En cas de doute s'adresser à la SFA.

- que votre matériel est en bon état: la mer est dure en Suède, et les vents un tant soit peu plus violents que chez nous!
- que vous n'avez rien oublié des règlements. La sévérité règne aux C.E., et la protestation et la disqualification sont parfaitement habituelles.
- exercez vous encore au départ. Je ne crois pas qu'il existe dans le monde des Fireball de plus mauvais "starteurs" que les Suisses (y compris Kiwi III, et mis à part quelques exeptions). Au point qu'un spectateur de la régata de Zurich m'a raconté que cela semblait une plaisanterie: d'abord le signal, puis départ de 40 Fireball l'un après l'autre à la queue leu leu... S'il y avait eu davantage de voiliers au départ, il eût fallu retarder la course suivante, pour attendre que tous les Fireballs soient partis. Inutile de préciser que le narrateur était un FD-man, mais je crois qu'il n'a pas tout à fait tort.

A peu près toutes ces recommandations sont également valables pour le Championnat Suisse.

Den Teilnehmern an der EM möchte ich noch folgendes ans Herz legen: Seht zu, dass

- Eure Messbriefe gültig sind
- alle Segel und Spinnaker vermessen sind und die gleiche Nummer tragen
- Eure Boote mit den neuesten Regeln übereinstimmen, d.h. mit den wenigen Regeln, die für alte und neue Boote gelten, - falls Zweifel - SFA konsultieren.
- Euer Material in Ordnung ist. Die See ist rauh in Schweden und die Winde nicht sooo schwach wie bei uns!!!
- Ueberprüft nochmals Eure Kenntnisse der Wettsegelbestimmungen, bei EM's wird einem nichts geschenkt. Protestieren und Disqualifizieren ist durchaus üblich.
- Uebt nochmals das Starten. Ich glaube kein Fireball-Segler der Welt startet so schlecht wie die Schweizer. (Kiwi III eingeschlossen, dafür einige wenige ausgenommen). Von der Regatta in Zürich erzählte mir ein Zuschauer, dass es ein Witz sei, wie die Fireball starten würden: Erst käme der Schuss, dann gingen gemächlich 40 Fireball schön der Reihe nach über die Linie. Wenn es noch mehr Startende gäbe, müssten die 5 Minuten zur Vorbereitung für die nächste Klasse verlängert werden, da noch nicht alle über der Linie

Championnat du monde:

Les équipages sélectionnés (par les éliminatoires de l'année écoulée) sont:

Durr/Gay Sturm/Sturm Erni/Erni

Ces trois équipages ont l'intention de participer à l'épreuve. Une Agence de voyages Libanaise offre pour le Championnat mondial de Fireball à Beyrouth les conditions suivantes: 10 jours (8.9. au 19.9.71) au départ de Zurich ou de Genève pour 1'000.--Sfr. seulement. Sont

compris dans ce prix: voyage avion aller et retour, séjour en hôtel lère classe (avec repas), visites et entrées des monuments etc. Ces conditions ne pourront être accordées que pour un minimum de 10 participants.

Cette proposition me semble fort intéressante, d'autant que l'on pourra suivre la course à partir de bateaux-spectateurs et profiter des divers agréments (Piscine etc.) d'un très beau Club. En cas d'intérêt s'adresser à Cyril Sturm, Neudorfstr. 49, 8810 Horgen, Tel. 051/ 82 32 34.

seien. Dies alles hat natürlich ein FD-Segler beobachtet, aber etwas Wahres ist daran, besser starten sollten wir.

Einige - d.h. - fast alle dieser Punkte gelten auch für die Teilnehmer der Schweizermeisterschaft.

Weltmeisterschaft:

Für die WM in Beirut sind selektioniert ( auf Grund der letztes Jahr stattgefundenen Ausscheidungsregatten):

Durr/Gay Sturm/Sturm Erni/Erni

Alle Manschaften haben die Absicht teilzunehmen. Eine libanesische Reisegesellschaft hat folgendes Spezialarrangement für die Fireball-WM in Beirut anzubieten:

10 Tage, vom 8.9. - 19.9.71 ab Zurich oder Genf für nur Fr. 1'000.- pro Person. In diesem Preis sind inbegriffen: Flug hin und zurück. Unterkunft in Erstklasshotel, Verpflegung, Besichtigungen mit Eintritt etc. Von diesem Arrangement kann nur Gebrauch gemacht werden, wenn 10 Personen teilnehmen. Alle Interessenten - und ich hoffe, dass es einige geben wird - wenden sich bitte an: Cyril Sturm, Neudorfstr. 49, 8810 Horgen, Tel. 051/82 32 34. Dies ist wirklich ein günstiges Angebot, zumal gute Möglichkeiten bestehen, die Weltmeisterschaft auf Zuschauerbooten zu verfolgen und

## Nouvelles des Fireball dans Yachting

Notre rédacteur Peter Häusler a été très défaillant ces derniers temps. (Je l'ai d'ailleurs copieusement réprimandé et me suis fait réprimander en retour). Il n'y a donc rien dans les derniers Yachting concernant notre association. Veuillez nous en excuser! Il est vrai que la majorité des autres classes de bateaux n'ayant pas d'organe de liaison individuel (comme nos bulletins, SFA information de sport etc.) dépendent beaucoup plus que nous de l'information fournie par Yachting. Malgré tout, cela ne se reproduira pas.

## Cotisation 1971

Nous sommes dans la triste obligation de joindre à ce 1er bulletin une fiche verte ce qui n'est pas très gentil, mais terriblement nécessaire. Nous vous serions très reconnaissant de faire ce versement le plus rapidement possible: la SFA en a un besoin urgent! Conformément aux décisions de l'A.G. 1970, la cotisation n'a pas été modifiée pour 1971: soit Fr. 30.-- pour les adultes, Fr. 15.-- pour juniors de moins de 20 ans. Merci à ceux qui ont déjà payé, et merci d'avance aux autres.

La secrétaire vous souhaite une agréable saison, surtout que ceux

alle Annehmlichkeiten eines sehr feudalen Clubs mit Swimming Pool etc. zur Verfügung stehen.

## Fireball-Nachrichten im Yachting

Unser Pressechef Peter Häusler hat in letzter Zeit sehr versagt. Ich habe ihn auch entsprechend gerügt, worauf er mich zurückgerügt hat. Trotzdem kam im Yachting nichts. Entschuldigt uns! Allerdings ist es so, dass die meisten anderen Klassen keine individuelle Betreuung ihrer Mitglieder haben (wie unsere Bulletins, SFA-Sportinformation etc.) und so viel mehr auf eine Mitteilung in "Yachting" angewiesen sind. Es soll aber trotzdem nicht mehr vorkommen.

## SFA-Beitrag 1971

Leider müssen wir diesem Bulletin einen Einzahlungsschein beilegen, was nicht so freundlich ist. Der Beitrag sollte aber von Euch möglichst bald bezahlt werden, denn die SFA braucht dringend Geld! An der GV 70 wurde für 1971 der gleiche Beitrag wie bis anhin festgesetzt. Also Erwachsene Fr. 30.--, Junioren bis 20 Jahre Fr. 15.--. Dank allen, die schon bezahlt haben, Dank denen, die jetzt prompt zahlen werden.

Die Sekretärin wünscht allen eine recht erfreuliche Saison, vor

qui arriveront les derniers aux  
régates ne se fâchent pas trop:  
Il est dit quelque part que les  
derniers seront les premiers!  
Bon vent à tous!

Lindy Preuss

allem sollen sich die letzten bei  
den Regatten nicht allzusehr ärgern;  
wie heisst es doch: Die letzten  
werden die ersten sein!

In diesem Sinne: Mastbruch

Lindy Preuss

## **NOUVELLES DES FLOTTES**

## **FLOTTEN-BERICHTE**

### Flotte 50

Einen Bericht zu schreiben für das erste richtige SFA-Bulletin, welch eine Ehre (leider gibt es im Frühling noch nicht viel zu berichten). Wenn das Bulletin so gut gestaltet ist wie der neue Fireball-Prospekt, kann man ja direkt auf die SFA stolz sein.

Doch nun zu meinem Bericht: Da der Schnee bei uns näher liegt als anderswo, haben wir jeden Frühling die gleiche Mühe, den Winterschlaf (sprich Skifahren) zu überwinden, und ans Segeln zu denken. Doch der Schnee hat sich nun in höhere Regionen zurückgezogen und es kann losgehen.

In den letzten Jahren fehlte hier in unserer Flotte das eigentliche Regatta-Zugpferd, doch für diese Saison bin ich recht optimistisch und zwar aus folgenden Gründen: Mit den ersten milden Frühlingsböen sind bei uns am Thunersee auch die ersten Needlespar-Masten eingezogen, trotz der Gemächlichkeit der Berner. Weiter steht uns ein grosses Jahr bevor mit der Schweizermeisterschaft in unserem Revier. Die Vorarbeiten beim YCSpiez sind in vollem Gange, und wie mir scheint auf dem rechten Geleise. Ich hoffe, möglichst eine grosse Zahl von Fireboolisten im Juli an unseren Gestaden bei idealen Wind- und Wetterver-

hältnissen begrüssen zu können. Schon jetzt senden wir Ihnen ein kräftiges: Hu-tschi-bibere-hu-tschi-pa...

Jacques Blumer

### Flotte 51

Après avoir rêvé tout un hiver de futurs exploits, la Flotte de Neuchâtel s'est assez vite réveillée.

Malheureusement il n'existe pas de Challenge pour la flotte la plus active. En effet à Morges nous aurions mérité d'arroser quelque chose.

Pendant le weekend de Pâques nous nous sommes habitués au trapèze et à ses mystères. La Bise était avec nous pour nous mettre assez vite "dans le bain". Depuis, il y a toujours une dizaine de Fireballs sur l'eau.

Pour la saison à venir, le Chef de flotte est assez optimiste. 4 bateaux se sont inscrits pour la Semaine de la Rochelle. Espérons, que ça continue comme ça.

Bon vent

Franz Zimmermann

## Flotte 52

Nach zwei gründlich gescheiterten Versuchen, ein wenig Zusammenhang in unsere Flotte zu bringen, habe ich das Sekretariat überzeugen können, dass ein Gebiet von Baden bis Solothurn und von Basel bis zu den Voralpen für eine Flotte zu gross sei. Die neueste Entwicklung zeigt zwei deutliche Schwerpunkte: 1. Raum Luzern - Meggen und 2. der Hallwilersee. Mein Vorschlag: Gründung einer Flotte Vierwaldstättersee. Euer Vorschlag: Flottenchef Vierwaldstättersee! Die Boote vom Zugersee und Sempachersee könnten dann wählen, zu welcher Flotte sie gehören möchten.

Zur Regattentätigkeit möchte ich nicht viel sagen. Ich hoffe, möglichst viele mögen sich an den Regatten in der Zentralschweiz (Brunnen, Hallwilersee, Sempachersee) beteiligen. Leider leide ich selbst seit 4 Jahren an galoppierendem Vorschötlermangel, so dass ich auch weiterhin nur sporadisch an Regatten teilnehmen werde. Sicher dabei sein werde ich an der Schweizermeisterschaft in Spiez und wenn ich mit meiner Grossmutter segeln muss. Denn Spiez soll ein Seglerfest und eine Demonstration werden.

Mit dem üblichen Mastbruch

F. Caprani

## Flotte 53

Im Sommer 1970 haben wir in der Flotte eine Umfrage durchgeführt, ob ein regelmässiges Training auf dem Zürichsee Aussichten auf Erfolg habe. Das Echo war ermutigend und hat uns bewogen, Anfangs 1971 vorerst zwei Theorieabende durchzuführen. Am 5. März fanden sich 35 Personen im Theorielokal der Flotte ein. Herr Preuss als Referent erläuterte die wichtigsten Wettfahrtregeln. Die anschliessende Diskussion zog sich bei intensiver Beteiligung (und grosszügiger Bewirtung. Die Red.) bis in die frühen Morgenstunden fort. Wir konnten den Teilnehmern als Ergänzung ein Büchlein mit Prüfungsfragen abgeben, die sich ausgezeichnet zur Selbstprüfung eigneten. Das Büchlein steht allen Fireball-Seglern gratis zur Verfügung. Bestellungen sind an den Flottenchef zu richten.

Am 19. Mai fand der erste Theorieabend eine würdige Fortsetzung. Herr Sturm sprach über Taktik und Interpretation der Wettsegelbestimmungen. Lichtbilder, graphische Darstellungen unterstützten seine Erläuterungen. Auch diesmal waren mehr als 35 Personen erschienen.

An der Bootsausstellung in Zürich waren Mitglieder der Flotte 53 am Auskunftsstand der SFA. Der Stand war ein beliebter Treffpunkt der Fireball-Segler.

So vorbereitet, begann das Training auf dem Zürichsee. Wir treffen uns jeweils am Donnerstag-Abend auf dem Wasser, vor dem Trockenplatz Tiefenbrunnen. Am ersten Abend, dem 22. April waren 4 Boote erschienen und es konnte ein Kurs abgesegelt werden bei Stärke 2 - 3. Am 29. April waren es bereits 6 Boote. Gibt es einen schöneren Anblick als eine Formation Fireballs, die sanft gerundeten Segel vom Sonnenlicht durchflutet und der Boje zustrebend? Die klaren Linien des Bootes und der feuerrote Punkt vermitteln immer wieder den Eindruck der perfekten Synthese von Zweckmässigkeit und vollkommener Schönheit.

Wir werden unser Training fortsetzen und laden alle Fireball-Segler und auch Interessenten freundlich ein, bei und mitzumachen. Unser Aufruf richtet sich speziell an die Eigner, die noch wenig Regattaerfahrung haben. So unter uns kann man wunderbar üben, sich von anderen Ratschläge holen und sein Boot auf guten Trimm bringen.

Der Flottenchef war letzthin in England. Die Segelclubs dort sind anders organisiert als bei uns. Es werden Bootsklassen adoptiert. Es gibt 3 bis 4 Jollenklassen, ferner Yachten. Das bedeutet, dass

der Club beispielsweise über eine Fireball-Flotte von 15 bis 20 Booten verfügt. Pro Woche werden 3 Clubregatten durchgeführt. Eine davon findet an einem Abend statt, die anderen über das Wochenende. Es sind jedesmal genügend Boote der gleichen Klasse am Start. Die Clubs verfügen über eigene Liegeplätze und sind mit Duschen und Umkleideräumen ausgerüstet.

Die Spitüte kommt in England langsam aber sicher. Es sind neue Ideen in der Ausführung aufgetaucht. Man versucht den Knick bei der Eintrittsöffnung zu verringern und die Wandung mit einem Profil zu versehen. Dadurch soll verhindert werden, dass der nasse Spi an der Wandung klebt und bremst.

Die Flotte freut sich, Fräulein Marianne Landolt als erste Schweizereignerin eines Fireballs begrüßen zu können. Fräulein Landolt hat sich bereits in anderen Bootsklassen bewährt. Sie ist stark vom Seglerbazillus befallen und das ist gut so. Ex Ruderweltmeister Martin Studach hat den (Ruder)-Löffel mit der Pinne eines Fireballs vertauscht. Auch er sollte sich bald bei uns heimisch fühlen, liegt doch im Freibord eines Zweiers und eines Fireballs kein grosser Unterschied.

Im Uebrigen seien all die neuen

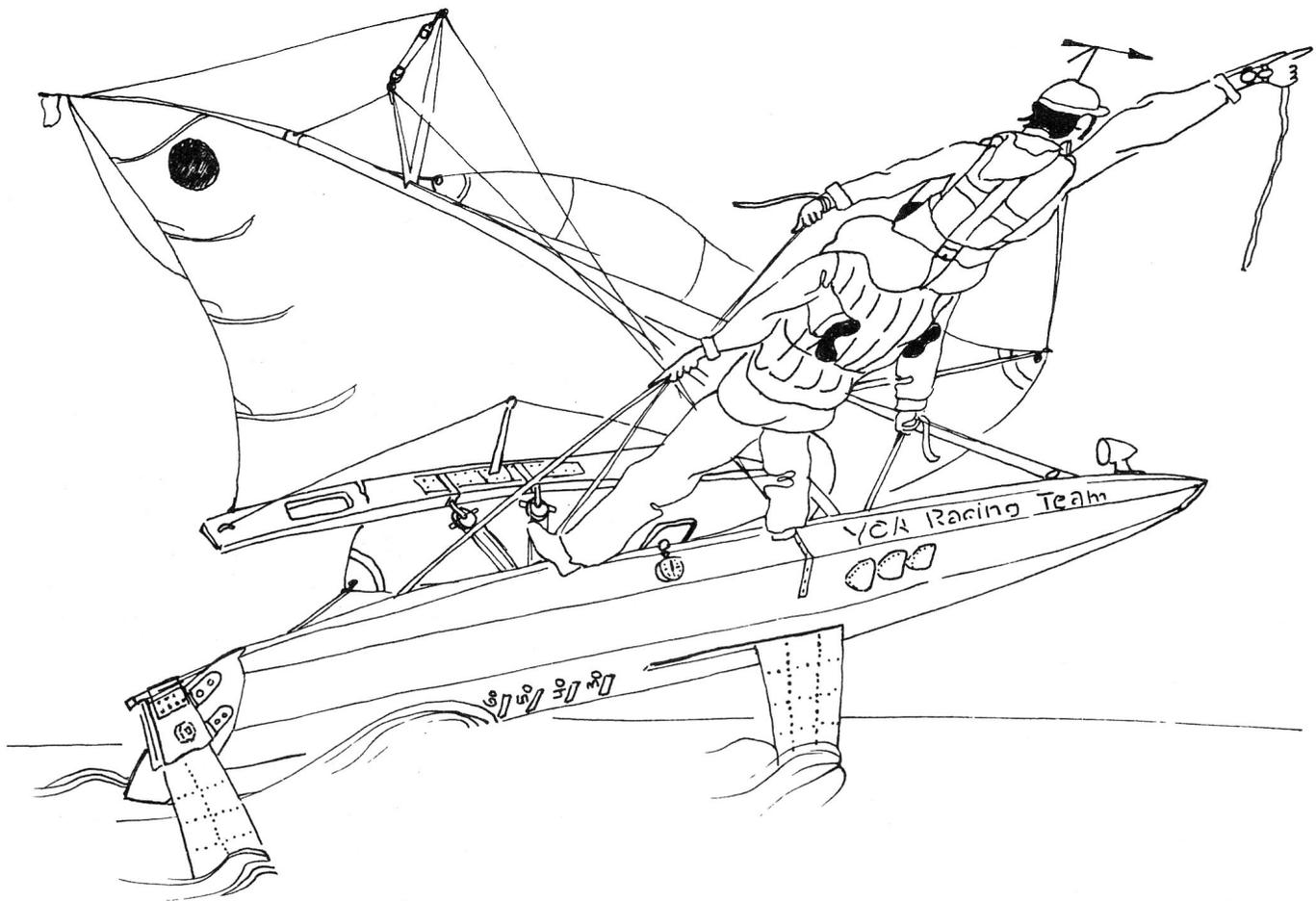
Eigner herzlich begrüsst. Ich freue mich, Euch alle gelegentlich auf dem Wasser persönlich willkommen zu heissen.

E. Blatter

#### Flotte 87

Mit dem Jahr 1970 ging für die Bodenseeflotte ein überaus erfolgreiches Jahr zu Ende. Besonders aktiv zeigte sich die sich rasch vergrössernde Flotte des Yachtclubs Arbon. Waren es doch in der Saison 1969 noch zwei Boote, welche die Regattatermine besuchten, so konnten an den letztjährigen Terminen bereits fünf Boote aus dem rot-weissen Team beobachtet werden. Neulinge waren die Gebrüder Gimmel mit ihrem kombinierten Chippendale, Reinhard Scherrer und Hans Rudolf Erat mit je einem Eigenbau. Die Gebrüder Gross wechselten vom St. Gallischen Yachtclub Rohrschach zu den Arboner Farben. Nach einem vorwiegend vom Hobel beherrschten Winter begann man im Frühling in Arbon mit einer intensiven Vorbereitung auf die kommende Saison. Neben Theorieabenden über die neuen Wettsegelbestimmungen organisierten die Arboner mehrere interne Trainingsläufe. Die Resultate blieben dann in der Folge auch nicht aus,

konnten doch bereits in Neuenburg die Geb. Lutz als Sieger gefeiert werden. Ueber die Schweizermeisterschaft in Nyon glaube ich keine Worte verlieren zu müssen, so brannten denn auch den meisten Mannschaften aus unserer Flotte die Sicherungen durch und sie traten frühzeitig die Heimreise an. Wohl als Höhepunkt der vergangenen Saison darf die Regattawoche Lugano - St.Moritz bezeichnet werden. Am 1. und 2. August gewann Felix Buchli den Coppa Campione vor den Gebr.Lutz. Nach diesem glorreichen Start reisten wir frohen Mutes nach St.Moritz. Unsere Flotte war mit acht Booten recht erfreulich vertreten. Die für uns alle sowohl sportlich wie auch kameradschaftlich unvergessliche Woche fand ihren glorreichen Abschluss in der Rangverkündigung, konnte doch einmal mehr ein Boot aus unserer Bodenseeflotte als bestes Schweizerboot ausgerufen werden. Im Herbst dann, als das bekannte Pünktchen auf dem i, durften wir die Resultate der Punktmeisterschaft entgegennehmen. Gleich zwei Boote aus unserer Flotte standen an oberster Stelle, und wiederum waren es die Arboner, welche den Doppelsieg für sich buchen konnten. Bruno Lutz gewann einmal mehr, Felix Buchli wurde zweiter.



Leider werden wir dieses Jahr Bruno Lutz auf unseren Revieren vermissen müssen. Er ist zu den Contender übergelaufen. Gerne hoffen wir, dass er seine Erfolge auch in dieser Klasse fortführen kann. Seine Radibulla II kaufte Martin Rohrer, ebenfalls vom Yachtclub Arbon.

Erfreulich begann die neue Saison für die Bodenseeflotte. Mit Max Scheerle in Morges, Felix Buchli und Martin Rohrer in Lugano

fürten wiederum Boote aus unserem Revier die Ranglisten an, als beste Schweizerboote. Uebrigens, auch die Gebr. Diesch kommen vom Bodensee.

Wir hoffen alle auf eine gute Saison 1971 und werden bemüht sein, unsere Flotte auch weiterhin so erfolgreich vertreten zu können.

Max Scheerle

## Flotte 104

Serré entre la flotte 103 Nouvelle Zélande et 105 Angleterre notre flotte s'est résignée à concentrer son influence sur le bassin lémanique. Alors nous nous consolons à la vue de notre lac, qui la brume aidant, nous donne l'illusion d'une mer. Brume qui commence par être très dense à Nyon, au point que notre président seul s'y débrouille! Brume percée de Lausanne à Villeneuve, notamment sous l'action brillante de la Famille Nicolet, constructeur licencié officiel IYRU pour ceux qui s'intéressent. Heureusement à Versoix le ciel est dégagé. Et sous l'influence de quelques étoiles, l'astre rouge sur voile blanche continue son "high rise" et s'il y a quelques ombres à Genève c'est parce qu'il y a "lux".

The Knack  
pour Alain May, capitaine

## TECHNOLOGIE

Un avaleur de spi, pour quoi faire?

Qui est-ce qui ne s'est pas déjà posé de questions au sujet de l'avaleur de spi, depuis qu'il est autorisé sur le Fireball? Pourquoi cette autorisation fut-elle votée? Il semble bien que l'avaleur présente des avantages, puisque bien des classes nationales et internationales l'ont adopté depuis belle lurette et l'apprécient au point de ne plus envisager de se séparer de ce "cordes alpes".

Quels sont ses avantages, et comment fonctionne-t-il? Les avantages en bref: Le spi s'établit et s'affale plus rapidement sur les deux bords et se met rarement en sablier. Si l'on a suffisamment confiance en son taud, on peut même laisser le spi à poste fixe dans son avaleur et gagner ainsi du temps lors de la mise à l'eau. Lors d'un éventuel chavirage, un spi rangé dans son avaleur ne s'en va pas à la nage pour compliquer encore une situation généralement confuse.

Il y a mainte théorie sur la forme idéale d'un avaleur, malheureusement ce ne sont que théories... Les anglais, aussi souvent novateurs que forcenés conservateurs ont déjà fait maints essais, qui se poursuivent encore. Peut-être la solution

## TECHNISCHES

Spi-Tüten! Warum?

Wer hat sich nicht schon Gedanken über die Spi-Tüte gemacht, seitdem sie nun auch beim Fireball zulässig ist? Ja, was haben sich denn die Leute dabei gedacht, als sie für ihre Einführung stimmten? Augenscheinlich muss es doch eine gute Sache sein, da viele andere nationale und internationale Klassen die Spitüte schon seit langer Zeit führen und so gut damit fahren, dass sie diese "Alphörner" im Boot nicht mehr missen möchten.

Was sind nun die Vorzüge dieser Einrichtung und wie funktioniert das Ganze? Die Vorteile kurz gefasst: Gleichgültig auf welchem Bug geht der Spi sehr viel schneller rauf und runter, ohne dass er sich vertörnt. Falls man genügend Vertrauen in seine Blache hat, kann der Spi ständig im Rohr gelassen werden, was Zeit beim Auftackeln erspart. Beim Kentern ist ein im Spi-Rohr verstautes Spi sicher versorgt.

Ueber die ideale Beschaffenheit der Spitüte gibt es viele Theorien, aber eben oft nur Theorien. Auch die Engländer, von denen in der Vergangenheit oft interessante Impulse für die Entwicklung von Zubehör für den Segelsport ausgegangen sind, haben sich darüber Gedanken gemacht, experimentiert

est-elle dans la simplicité, comme l'affirme C.Stevens, le premier inventeur du machin pour les FD.

Le montage d'un avaleur, même sur une coque terminée est simple. Une ouverture adéquate dans le pont, le plus en avant possible, bien que le système soit encore viable si l'embouchure se trouve à 60 cm en arrière de l'étai avant. Un deuxième trou dans la cloison avant. L'embouchure se visse dans l'ouverture du pont, on enfle le tuyau en polyester par celle de la cloison, les deux s'emboîtent et une collerette vient parfaire l'étanchéité au passage de la cloison. En plus d'un avaleur sous forme de kit il suffit d'un peu de mastic non-durcissant, de colle polyester, de quelques vis et d'une heure de travail.

Pour finir, on prolonge le tuyau vers l'arrière par une "chaussette" en nylon tendue jusque vers le banc transversal.

La drisse de spi (d'environ 15 m) passe maintenant par une poulie de renvoi au pied du mât, de là à une autre poulie à la partie arrière du cockpit (soit le long du puits, soit le long de la cloison latérale, suivant les

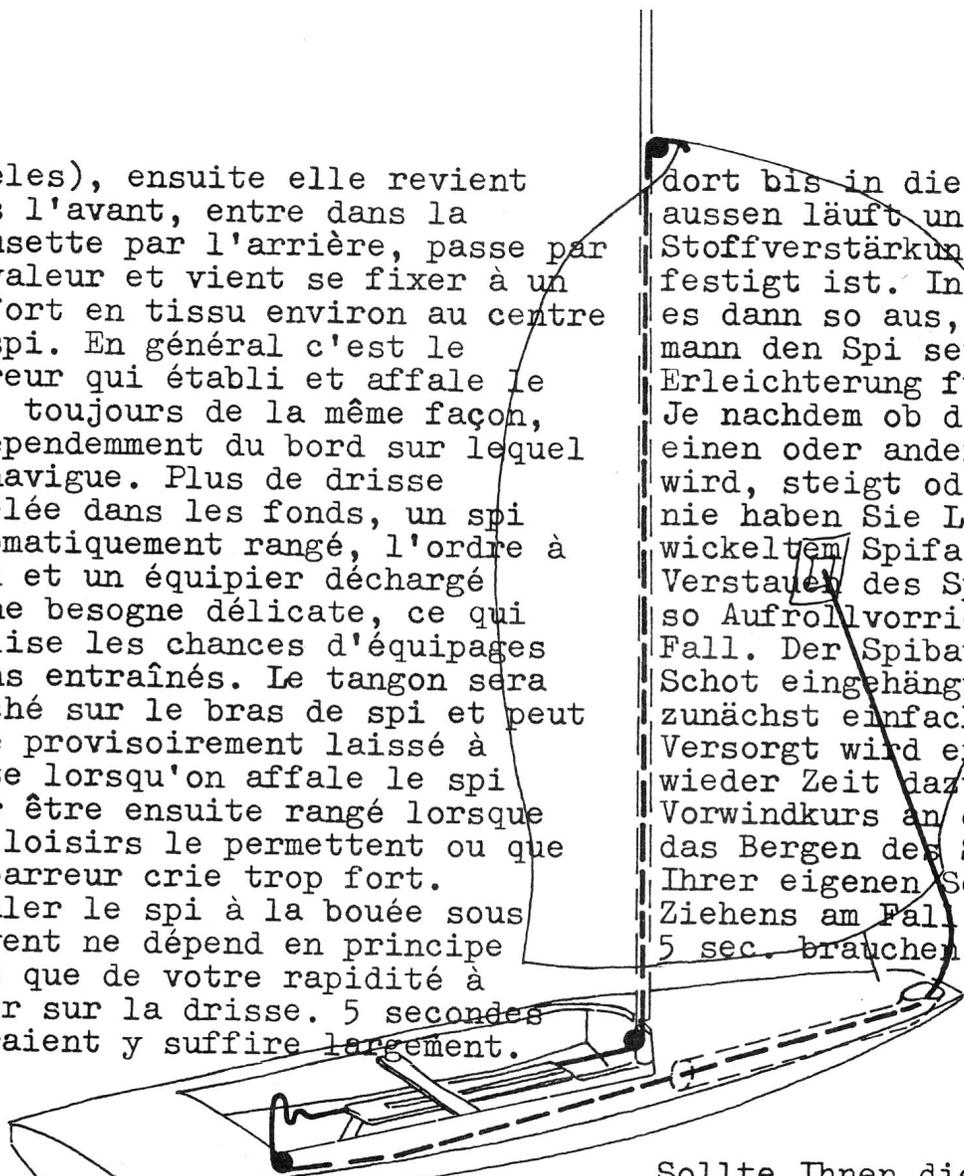
und gebaut. Möglicherweise ist hier die einfachste Lösung die zuverlässigste, wie z.B. C. Stevens meint, welcher der ursprüngliche Erfinder von Spi-Tüten für den FD ist.

Auch ein nachträglicher Einbau ist einfach. Ein passendes Loch im Deck, so weit vorne als möglich, aber das System würde auch noch funktionieren, wenn sich die Öffnung bis zu 60 cm hinter dem Vorstag befände. Ein zweites Loch in der vorderen Schottwand. Vorne im Deck wird das Formteil verschraubt, das Rohr wird aufgeschoben und mittels eines Flansches an der Schottwand fixiert. Nebst einem Spitüten-Einbaupaket braucht es etwas nicht härtende Dichtmasse, Polyester-Kitt, Schrauben und etwa eine Stunde Zeit. An das Rohrteil, das in das Boot hineinragt, wird ein Nylonsocken gebunden, welcher am Reitbalken endet.

Das etwa 15 m lange Spifall läuft nun vom Kopf des Spis über die Mastrolle hinunter um eine Umlenkrolle zum Ende des Schwertkastens durch eine Curryklemme mit Führung. Der Rest des Falles bildet dann eine offene Schlaufe, die um eine bewegliche Umlenkrolle am Seitentank durch den Socken in die Trompete und von

modèles), ensuite elle revient vers l'avant, entre dans la chaussette par l'arrière, passe par l'avaleur et vient se fixer à un renfort en tissu environ au centre du spi. En général c'est le barreur qui établit et affale le spi, toujours de la même façon, indépendamment du bord sur lequel on navigue. Plus de drisse emmêlée dans les fonds, un spi automatiquement rangé, l'ordre à bord et un équipier déchargé d'une besogne délicate, ce qui égalise les chances d'équipages moins entraînés. Le tangon sera croché sur le bras de spi et peut être provisoirement laissé à poste lorsqu'on affale le spi pour être ensuite rangé lorsque les loisirs le permettent ou que le barreur crie trop fort. Affaler le spi à la bouée sous le vent ne dépend en principe plus que de votre rapidité à haler sur la drisse. 5 secondes devraient y suffire largement.

dort bis in die Mitte des Spis aussen läuft und dort an einer Stoffverstärkung (-doppel) befestigt ist. In der Praxis sieht es dann so aus, dass der Steuermann den Spi setzt und birgt. Eine Erleichterung für den Vorschötler! Je nachdem ob das Fall auf der einen oder anderen Seite gezogen wird, steigt oder fällt der Spi - nie haben Sie Längen von verwickeltem Spifall im Boot, das Verstaue~~n~~ des Spis entfällt, ebenso Aufrollvorrichtungen für das Fall. Der Spibaum wird in der Schot eingehängt und beim Bergen zunächst einfach hängen gelassen. Versorgt wird er, sobald man wieder Zeit dazu hat. Nach dem Vorwindkurs an der Boje hängt das Bergen des Spis nur noch von Ihrer eigenen Schnelligkeit des Ziehens am Fall ab. Wenn Sie dazu 5 sec. brauchen ist es lang!



Si la théorie vous paraît trop ardue, venez donc observer par vous-même lors de ces prochaines régates. Le soussigné se fera un plaisir de vous renseigner.

Cyril Sturm

Sollte Ihnen die Theorie zu kompliziert sein, besuchen Sie doch eine der nächsten Fireball-Regatten und sehen sich die Sache genau an. Der Unterzeichnete gibt Ihnen gerne Auskunft.

Cyril Sturm

## Modifications et améliorations

Depuis ses débuts il y a dix ans, le Fireball est devenu toujours plus rapide et cela a incité les constructeurs à maintes modifications de construction et d'accastillage. Cependant les plans officiels - qui n'ont été révisés qu'une fois depuis leur parution - indiquent bien les anciennes cotes et formes toujours valables, mais ignorent les variantes de construction et d'exécution possibles de certains détails.

L'expérience a démontrée qu'à l'intérieur des tolérances autorisées, la forme de la coque n'avait guère d'influence sur la vitesse, mais que la rigidité du bateau est de première importance. Nous voulons discuter ici de quelques tendances que l'on constate sur les bateaux en tête du peloton. Pour ce qui est du poids, il semble qu'un bateau vraiment rigide peut sans dommage accuser 3-5 kg de plus que le minimum légal (y compris l'accastillage et toutes les couches de peinture nécessaires cela va sans dire). Encore faut-il que ce supplément de poids soit judicieusement employé pour être utile.

La coque

Le Fireball doit être aussi léger

## Neues und Neustes

Seit der Entstehung des Fireballs vor zehn Jahren, hat das Bestreben nach immer schnelleren und besseren Booten zu mancher Veränderung in Bau und Ausrüstung geführt. Nun zeigen aber die offiziellen - seit ihrer ersten Auflage nur einmal überarbeiteten - Pläne wohl die immer noch gültigen Masse und Formen, geben aber keine Auskunft über Konstruktions-Varianten und neue Ausführungen gewisser Einzelheiten.

Die Erfahrung hat gezeigt, dass - innerhalb der Toleranzen - die genaue Form der Schale keinen wesentlichen Einfluss auf die Geschwindigkeit hat, dass aber die Steifheit des Bootskörpers von primärer Wichtigkeit ist, und es sollen hier einige Tendenzen diskutiert werden, welche sich in dieser Beziehung auf Spitzen-Booten bemerkbar machen. Was das Gewicht betrifft, so mag ein völlig verwindungsfestes Boot ohne Schaden 3-5 Kg. über dem Minimum liegen (nota bene: mit allen Beschlügen und Farbanstrichen), dieses zusätzliche Gewicht muss aber sinnvoll eingesetzt werden, wenn es etwas nützen soll.

Schale

Vor- und Achterende des Bootes sollten beim Fireball möglichst

que possible aux extrémités ce qui implique: A l'avant une poutre centrale (brion) et des varangues réduits au minimum ainsi que des économies de poids sur les tableaux avant et arrière. La poutre avant doit être évidée jusqu'à 25 mm de son cadre et celui-ci être arrondi ou de préférence biseauté. Ceci est également valable pour les barrots de pont et les cadres de renfort qui peuvent être réduits à  $\frac{3}{4}$  de leur dimensions d'origine près des tableaux. L'emploi de spruce pour le tableau avant, et de contreplaqué sur un cadre de spruce pour le tableau arrière (au lieu d'acajou) aidera également à alléger les extrémités.

Bien des Fireball souffrent de craquelures de la peinture dans leurs fonds, particulièrement à l'avant. Cela est dû aux déformations du contreplaqué quand il tape dans les vagues et est particulièrement marqué avec du contreplaqué à trois plis. L'emploi de contreplaqué à 5 plis pour les fonds et les bordés de bouchain, et à 4 plis pour le bordé latéral (galbords) conduit à une nette amélioration qui vaut bien le léger supplément de poids et de prix que cela implique.

#### Puits de dérive

Dans son exécution d'origine, celui-ci n'est pas particulièrement

leicht gehalten werden, das bedeutet: Vordere Mittelverstärkung und Längsleisten auf Minimum halten, sowie bei vorderem und hinteren Spiegel Gewicht sparen. Besagte Mittelverstärkung soll bis auf 25 mm an ihren Rahmen heran ausgeschnitten werden, dieser kann abgerundet oder abgeschrägt werden. Dasselbe gilt für die Deckbögen. Die Längsleisten können auf die beiden Spiegel hin auf  $\frac{3}{4}$  ihrer Nennmasse reduziert werden. Spruce für den Bugspiegel und Sperrholz auf einem Spruce-Rahmen für den Heckspiegel (anstatt Mahagoni) sind in diesem Sinne auch von Vorteil.

Manche Fireballs leiden unter Sprüngen in der Farbe am Unterschiff, besonders vorne. Dies ist auf Verformung des Sperrholzes beim Aufschlagen auf den Wellen zurückzuführen und wird besonders deutlich, wenn 3-schichtiges Sperrholz verwendet wird.

5-schichtiges Sperrholz für Boden und Kimm, 4-schichtiges für die seitliche Beplankung helfen das Uebel zu reduzieren. Etwas grössere Kosten und höheres Gewicht können für die deutlich verbesserte Steifheit in Kauf genommen werden.

rigide et tend à s'ouvrir un peu en haut, ce qui est particulièrement défavorable à l'allure du près. A cela plusieurs remèdes: Tout d'abord un puits et son renfort supérieur qui s'abaissent progressivement à l'avant (Fig. 1)

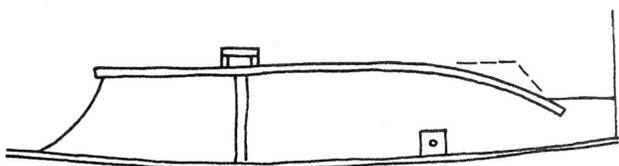


Fig. 1

D'où deux avantages: Une rigidité plus grande et plus de liberté de mouvement pour l'équipier, sans parler d'une petite économie de poids. Le renfort de puits devra être lamellé soit en acajou, soit en spruce; dans ce dernier cas, il faudra porter sa largeur de 6 à presque 9 cm. De plus on peut prévoir une paire d'équerre de puits placées au droit du bord de fuite de la dérive (lorsque celle-ci est entièrement baissée) pour supporter sa pression latérale sans trop encombrer le cockpit. Pour éviter un bosselage des fonds, le renfort ne devra pas s'appuyer sur ceux-ci, mais sur toute la largeur du bordé de bouchain (Fig. 2). Si l'on veut

## Schwertkasten

Dieser ist in seiner Originalausführung etwas weich und neigt unter Druck zum Nachgeben, was sich beim Am-Wind-segeln schädlich auswirken kann. Dagegen kann verschiedenes unternommen werden. Zunächst kann die Schwertkasten-Oberseite vorne im Bogen heruntergezogen werden (Fig. 1), was gleich zwei Vorteile bringt: Grössere Steifigkeit und mehr Platz, abgesehen von der kleinen Gewichtersparnis. Die Versteifung muss formverleimt werden, entweder aus Mahagoni oder Spruce. Im letzteren Fall muss die Breite von 6 cm auf nahezu 9 cm vergrössert werden. Im weiteren kann ein Paar Versteifungswinkel auf Höhe der hinteren Schwertkante (bei voll abgesenktem Schwert) angebracht werden. Sie nehmen den Seitendruck auf, ohne den Vorschötler allzusehr zu behindern. Um Druckstellen an der Bodenplankung zu vermeiden und den Wasserabzug zu gewährleisten, sollte der Winkel den Boden nicht berühren, sich dafür aber auf der ganzen Breite der Kimm abstützen können (Fig. 2)

Will man weiterhin einem möglichen Durchbiegen des Bodens zwischen Schwertkastenende und Heck entgegenwirken, so lässt sich ein nach hinten verjüngtes Kielschwein ein-

en plus éviter une déformation possible des fonds entre le puits de dérive et le tableau arrière, on peut ajouter une quille qu'il faut toutefois prévoir dès les premiers stages de la construction. (Fig. 3)

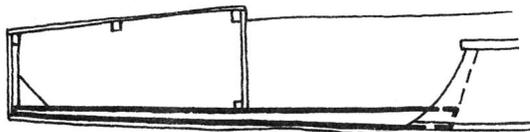


Fig. 3

A l'avant elle pourra être haute de 75 mm et de même largeur que la pièce intermédiaire du puits de dérive (qui devra être découpée en conséquence), de façon à pouvoir s'encaster entre les joues de contreplaqué du puits. A l'arrière cette quille pourra être réduite à 20 mm de large sur 25 mm de haut et devra être fixée à l'étambot (équerre de tableau). Sa forme sera définie par les plans (surface intérieure du panneau de fond). La cloison arrière devra comporter un passage pour la quille et sa varangue inférieure être suffisamment haute pour permettre de découper ce passage, à moins de prévoir un renfort en U inversé. Une rigidité égale peut toutefois être atteinte

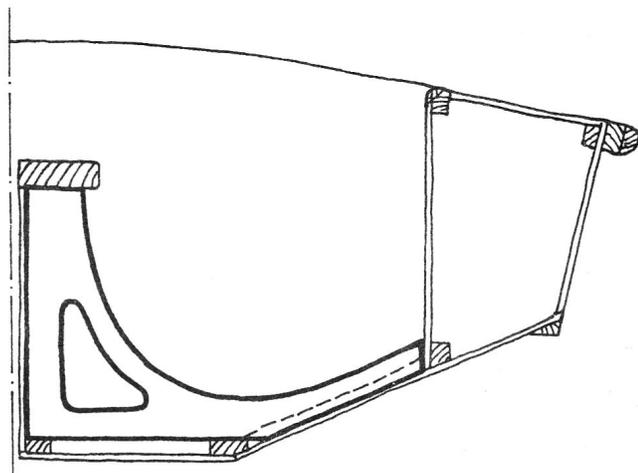


Fig. 2

fügen, welches gleich bei Beginn des Baues vorgesehen werden muss. (Fig. 3) Es sollte vorne etwa 7,5 cm hoch sein und von gleicher Breite wie der Schwertkastenschlitz. Nach hinten kann es auf etwa 20 mm Breite und 25 mm Höhe auslaufen. Dort wird der Winkel, welcher den Spiegel hält, an ihm befestigt. Die Krümmung, die den Bodenplanken folgt, muss den Plänen entnommen werden. Diese Verstärkung wird hinten zwischen die Schwertkasten-Deckplanken eingefügt, nachdem dort das mittlere Abstandstück entsprechend ausgespart wurde. Ebenso muss in der hinteren Schottwand ein Durchgang vorgesehen werden. Dieselbe Verstärkung der Heckpartie kann auch auf einfachere Weise durch die Verwendung von 7 mm Sperrholz für den Boden und eine nach vorne gezogene Achterdeckbeplankung ohne Fugen erreicht werden (Siehe Abschnitt Deck).

plus simplement en utilisant un échantillonnage de 7 mm pour les fonds combiné avec un pontage arrière d'un seul tenant jusqu'au milieu des pontages latéraux (voir sous "pontage").

#### Déformation latérale

Les forces exercées par les haubans et l'équipier au trapèze peuvent induire une déformation marquée du bordé latéral rendue visible par le mou que prend le hauban sous le vent. Cela a conduit les 505 à introduire une cloison transversale à la hauteur des cadènes de haubans. Un résultat similaire peut être atteint sur le Fireball en rendant rigide le plan des haubans et ceux entre mât et haubans. Cela n'est pas aussi compliqué qu'il semble à première vue. Un barrot transversal lamellé joint les haubans et le mât, tout en fermant l'étambrai sur l'arrière. A cet endroit le pontage devra donc être prolongé d'environ 7 cm en arrière de la normale. (Fig. 4) Comme la partie inférieure du mât devra alors être enfilée par une ouverture rectangulaire lors du matage, elle ne devra pas comporter de pièces d'accastillage importantes (winch etc.) qui devront être fixées à l'avant du puits de dérive.

#### Seitliche Verwindung

Die von den Wanten und dem im Trapez hängenden Vorschötler vereint ausgeübten Kräfte können ein deutliches Ausweichen der Seitenwände bewirken, erkennbar an der Loose der Leewante. Bei den 505 hat dies zur Einführung einer zusätzlichen Querwand zwischen den Wantenpüttings geführt. Ähnliches kann beim Fireball durch eine Dreiecksversteifung zwischen Mast, Wanten und Mastfuß (Schwertkasten) erreicht werden. Es ist nicht so schwierig auszuführen, wie es scheint. Mast und Wanten werden durch einen formverleimten durchgehenden Decksbalken verbunden, welcher den Deckausschnitt für den Mast nach hinten abschliesst. Entsprechend muss das Deck etwa um 7 cm weiter nach hinten gezogen werden als üblich. (Fig. 4) Da der Mast nun beim

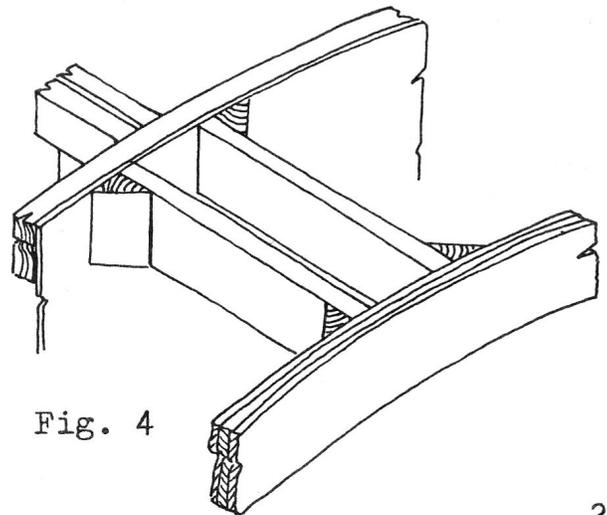


Fig. 4

La forme du barrot - qui présente simultanément deux courbures - peut être déduite des plans. (Fig. 5) Il sera utile de confectionner un gabarit.

Le barrot lui-même se compose de 3 plis de spruce ou similaire et aura une section de 60 x 15 mm au centre, se réduisant progressivement à 15 x 15 mm aux deux extrémités. L'avant du puits de dérivation sera joint aux cadènes, d'abord par deux raidisseurs allant d'un emplacement situé juste sous le renfort de puits jusqu'aux caissons latéraux. A l'intérieur des caissons, une paire de cloisons ajourées, montés en oblique, transmettront ensuite les efforts aux renforts de cadènes (Fig. 6).

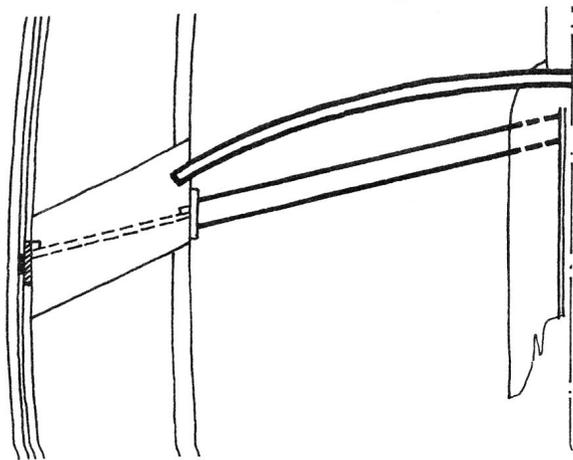


Fig. 5

Auftackeln durch eine rechteckige Oeffnung im Deck gesteckt werden muss, dürfen sich am Mastfuss keine grösseren Beschläge befinden (Niederholerwinch etc.). Diese wandern auf den Vorderteil des Schwertkastens. Die in zwei Ebenen gekrümmte Form des Balkens kann aus den Plänen entnommen werden (Fig. 5) und eine entsprechende einfache Schablone konstruiert werden. Der Balken selbst besteht aus drei Lagen Spruce oder ähnliches und misst etwa 60 x 15 mm in der Mitte, an den Enden 15 x 15 mm. Der Schwertkasten-Vorderteil wird mit den Wantenpütting-Verstärkungen verbunden. Zunächst durch gerade Träger, welche von kurz unterhalb der (heruntergezogenen) Schwertkasten-Abdeckung bis zu den Innenflächen der Seitentanks führen. Innerhalb der seitlichen Lufttanks übernehmen dann schräg stehende, kleine und durchbrochene (Wasserabzug) Querwände den Druck und leiten ihn bis zu den Püttings weiter (Fig. 6)

#### Deck

Die beste Verstärkung ist hier die Ausführung des Decks in möglichst wenig Teilen (zwei oder drei), wobei die Fugen an möglichst wenig beanspruchte Orte verlegt werden sollten, z.B. in

## Pontage

La meilleure manière de le renforcer est de le construire avec un minimum de panneaux distincts (deux ou trois), de prévoir des chevauchements importants aux rares joints ainsi nécessaires, et de les placer à des endroits peu sollicités, tel le milieu des pontages latéraux. Un arrondi à l'angle arrière du cockpit permet également de mieux répartir les forces et contribue à raidir la partie arrière du bateau.

Le Fireball promet donc encore bien des développements pour les années à venir. Certains envisagent même un double fond à la FD, bien que l'avantage n'en soit pas apparent pour des raisons de poids. En Suède les frères Warfvinge font l'essai d'un procédé de construction plus simple et meilleur marché.

Transposé de Yacht and Yachting  
par L. Preuss

die Mitte der Seitentanks, wo sie gut unterlegt sein müssen. Auch trägt ein Abrunden der hinteren Cockpit-Ecken zur besseren Kräfteverteilung und somit zur Steifheit des Achterschiffs bei.

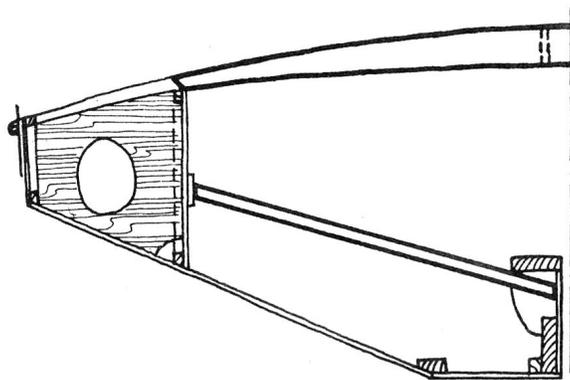


Fig. 6

Es ist im Fireball noch Platz für manche Weiterentwicklung und einiges Neue ist in den nächsten Jahren zu erwarten. Gewisse Leute spielen schon mit einem Doppelboden (à la FD) herum, obwohl dies aus Gewichtsgründen kaum vorteilhaft sein sollte, und die schwedischen Gebr. Warfvinge ihrerseits probieren eine einfachere und billigere Konstruktionsmethode der Schale aus.

Uebersetzt aus Yachts and Yachting  
von Dr. L. Preuss

## **COMITÉ DE LA SFA**

## **VORSTAND DER SFA**

### **Präsident:**

Hans Fröhlich, 48 Rte de l'Etraz, 1260 Nyon  
Tel. Privat: 022/ 61 10 28 Geschäft: 022/ 31 39 60

### **Sekretärin und Kassierin:**

Lindy Preuss, Feldeggstr. 74, 8008 Zürich  
Tel. 051/ 32 74 80

### **Flottenchefs:**

#### **Flotte 50 (Thunersee)**

Christian Wahli, Brunnenhofstr. 18, 3064 Bolligen/BE  
Tel. 031/ 58 04 33

#### **Flotte 51 (Lac de Neuchâtel, Lac de Joux, Bielersee)**

Franz Zimmermann, Champréveyres 2, 2068 Hauterive  
Tel. 038/ 33 23 22 (nur über Mittag)

#### **Flotte 52 (Hallwilersee, Sempachersee, Vierwaldstättersee)**

Florian Caprani, Starengasse 4, 8052 Zürich  
Tel. Geschäft: 01/ 83 56 11

#### **Flotte 53 (Zürichsee, Greifensee, Sihlsee, Walensee, Oberengadinerseen)**

Ernst Blatter, Staubstr. 1, 8038 Zürich  
Tel. Privat und Geschäft: 01/ 45 49 19

#### **Flotte 87 (Bodensee)**

Max Scheerle, Mühlhofweg 2, 8266 Steckborn  
Tel: Privat: 054/ 8 84 35 Geschäft: 054/ 8 82 21

#### **Flotte 104 (Lac Léman)**

Alain May, 18 Chemin des Lombardes, 1290 Versoix  
Tel. 022/ 55 12 48

#### **Flotte 198 (Lago di Lugano, Lago Maggiore)**

Reto Riedi, "Al Loco", 6951 Lugaggia  
Tel. 091/ 7 83 47

Regattawesen (Ostschweiz und Tessin) Max Scheerle, Flotte 87

Service-régates (Suisse romande) Franz Zimmermann, Flotte 51

## MEMBRES SFA

2582 A. Altheer  
6202 YCZ K. Amrhein  
1771 CVN J.M. Arnd  
2026 SCH H. Bader  
5322 CVE B. Bailly  
3333 RVB M. Baldi  
3328 CVLL J.A. Bandel  
6203 Dr. K. Basler  
V. Bättig  
3342 SNG H. Baumgartner  
4467 YCL A. Becker  
907 YCV E. Benz  
YCSp G. Benz  
1095 SCH W. Berchtold  
3467 BT R. P. Bille  
4474 SCStM U. Billeter  
6460 SCE E. Blatter  
1011 YCSp J. Blumer  
2583 W. Bolleter  
1899 CVNy J.P. Bonard  
3466 BT A. Brand  
6207 CVV R. Brugger  
1242 YCSp H. Brügger  
2043 CVNy H. Bruggmann  
2591 F. Brupbacher  
1896 CVE U. Büchler  
4275 YCA F. Buchli  
6458 SCH B. Buchmann  
3958 YCSp F. Burger  
3757 SCH F. Caprani  
1017 CVLL P. Delea  
2032 W. Deschwanden  
4108 SKS M. Dobler  
3337 SCStä J. Dübendorfer  
4105 CNV P. Durr  
1384 YCH C. Dyball  
1126 H. Egli

## SFA-MITGLIEDER

Le Carre d'Aval  
Bärengasse 5  
Sablons 36  
Rte d'Yverdon  
Gersauerstr. 7  
Casa Lydia  
Oberlandstr. 2  
Birkenstr. 5  
355 rte de Chancy  
Ob. Dattenbergstr. 1  
Fürstensteinerstr.95  
Thunstr. 8  
Dorfstr. 91  
Russie 4  
Hätzelwisen 12/7  
Staubstr. 1  
Wartbodenstr. 11  
Bahnweg 8  
Tattes d'Oie 52  
Sagnette 8  
Platane 2  
Eisenbahnstr. 55  
5,Av.de la Colombière  
Speerstr. 4  
Halen 50  
Säntisstr. 31 A  
Weinbergstr. 56  
Frutigenstr. 19  
Starengasse 4  
Via Albonago 27  
Baslerstr. 177  
Luzernerstr. 15  
Bergstr. 32  
Chemin de la Scie  
Aubrigstr. 11  
Untermattstr. 16

Meinier  
Oberwil  
Neuchâtel  
Rombach  
Estavayer-le-Lac  
Brunnen  
Cadro  
Esslingen  
Neuallschwil  
Bernex  
Luzern  
Basel  
Steffisburg  
Mutschellen  
Le Landeron  
Wangen b. D.  
Zürich  
Hünibach  
Meilen  
Nyon  
Tavannes  
Prilly  
Gwatt  
Nyon  
Oberrieden  
Stuckishaus  
Arbon  
Aarau  
Thun  
Zürich  
Viganello  
Trimbach  
Meggen  
Stäfa  
Versoix  
Horgen  
Sirnach

4463	SCR	H.P. Engler	Oberdorfstr. 257	Kesswil
4274	YCA	H.R. Erat	Säntisstr. 21	Arbon
1773	YCSp	C. Erni	Friedbühlweg 415a	Oberhofen/BE
1773	YCSp	F. Erni	Parkweg 2	Hünibach
4098	YCL	H. Etienne	St. Annastr. 47	Luzern
5123	CVN	S. Fleury	Soleil 9	La Chaux-de-Fonds
1170	YCV	S. Majewsky		Cadenazzo
697	CVLL	W. Franke	Palazzo Oxalis	Ponte Capriasca
662	CVN	J.P. Friedrich	Tilleuls 14	La Chaux-de-Fonds
6210	CVNy	H.E. Fröhlich	48,route de l'Etraz	Nyon
	SCStä	H. Gaberthüel	Mutschellenstr. 182	Zürich
4717	SCS	H. Gasser	Im Leemann	Richterswil
5327	CVN	P.A. Geiser	Brel 21	Hauterive
2540		G. Gerber	Kleinfeldstr. 652	Ipsach
4468		H. Gfeller	Junkeracker 1208	Menziken
4329	YCA	H. und M. Gimmel	Bahnhofstr. 31	Arbon
4479	SCStM	G. Girard	Ob dem Hölzli 1	Binningen
6398		R. Gorini	Schäppistr. 20	Zürich
4711	YCA	R. Gross	Grossackerstr. 15a	St. Gallen
6209	YCSp	F. Graf	Libellenweg 6a	Gwatt
1015		P. Guggenbühl	Eichbühlstr. 64	Zürich
1764	CVN	C.A. von Gunten	Prairie 9	La Chaux-de-Fonds
3341		H. Häubi	Schützenstr. 3	Oetwil a/See
1388	YCSp	P. Häusler	Länggasse 5b	Thun
4480	ZSC	H. Halter	Rütistr. 20	Zollikon
1381	SCvG	R. Hediger	Winzerhalde 5	Zürich
4475	YCR	H. Hegi	Feldmattstr. 22	Egg
3465	SCH	W. Heimgartner	Esterlistr. 1	Niederrohrdorf
	SCStä	B. Herzog	Ormistr. 91	Meilen
2580	YCS	H. Herzog	Schöngrünstr. 26a	Solothurn
400		K. Hochstrasser	Rüttiweg 40	Bremgarten/BE
2033	SCStä	R. Hodel	Lindenhofrain 6	Männedorf
1125	CVLL	U. Houriet	Via Pazzalino 6	Viganello
2576	CNV	E. L'Huillier	96, rte de Suisse	Versoix
6216	CNV	J.P. L'Huillier	96, rte de Lausanne	Versoix
1782	RVB	J. Hunkeler	Bergstr. 7a	Luzern
3331	SCGW	E. Hunziker	Nelkenstr. 15	Zürich

3719	YCSp	H.P. Imhof	Elfenauweg 3	Bern
4283	SKS	M. Ingold	Kreuzbühlweg 9	Meggen
4466		IOS/Turnbull	Rte de Lausanne	Bellevue/GE
4712	YCSp	B. Isenschmid	Kornmattstr. 22	Spiez
3327	CVNy	A. Jaccard	13, Rue de la Porcelaine	Nyon
4096	SKS	H. Joller	Hauptstr. 18	Meggen
1763	CVN	F. Joseph	Paix 27	La Chaux-de-Fonds
1584	CVLL	R. Kaiser	Casa Pappagallo	Porza
4472	SKS	F. Kälin	Luzernerstr. 37	Meggen
1776	CVN	C. Kessler	Fbg. Hôpital 33	Neuchâtel
153	CVN	F. Klaye	Grise Pierre 5	Neuchâtel
6218		K. Knaack		Freienbach
3338	ZSC	H.P. Kockrick	Bellikerstr. 18	Mutschellen
3466	BT	M. Krähenbühl	lla, rte de la Neuveville	Le Landeron
3329	SNG	L. Krieger		Avusy
4100	YCL	E. Küng	Rufliisbergstr. 46	Luzern
		U. Labhart	Seestr. 154	Steckborn
1575		M. Lagler	Landstr. 34	Würenlos
4276	ZYC	M. Landolt	Lavaterstr. 103	Zürich
1122	CVL	P. Landolt	Le grand Deancou	Ouchy
4478		A. Lehmann	Thunstr. 8	Muri
1383	YCSp	U. Lengacher	Wolhausenweg 1a	Gwatt
1024		Dr. G. Leutert	Kyburgstr. 18	Zürich
	SCSG	K. Linder	Dietlikerstr. 68	Kloten
2028	CNM	R. Locher	Fluestr. 5	Rümlang
1765		A. Lohri	Abattles 1	Le Locle
	TYC	H. Lüdi	Am Bach	Hasle b. B.
1766	CVN	P. Magnin	Léopold Robert 76	La Chaux-de-Fonds
4583	SNG	M. Malone	52, Av. des Communes Réunis	Grand Lancy
6211		U. Matzinger	Waffenplatz 45	Zürich
2158	SVT	A. Maurer	Triemlihalde 23	Zürich
6216	CNV	A. May	18, Chemin des Lombardes	Versoix
1386	SVT	H. May	Seestr. 37	Rüschlikon
4106	SCR	W. Meier	Haldenstr. 361	Brüttisellen
4282	SVK	R. Mermod	Witikonerstr. 489	Zürich
	SVT	H. Misteli	Zugerstr. 56	Horgen
5124	CVN	F. Moser	17, F. Courvoisier	La Chaux-de-Fonds
4283	SKS	P. Neth	Kreuzbühlweg 4	Meggen

2592	CVV	A. Nicolet	Grand'rue 110	Villeneuve
4481	CVV	G. Nicolet	Grand'rue 110	Villeneuve
1781	BSV	E. Oehninger	Lindenhofstr.28	Worblaufen
	CVN	R. Oppikofer	Croix fédérale 27	La Chaux-de-Fonds
1767	CVN	A. Perrenoud	Paix 95	La Chaux-de-Fonds
4477	SCSG	K. Pfander	Lureiweg 2	Zürich
2035	CNV	C. Pidoux	48, rue de Berne	Genève
1583	CVN	G. Pipoz		Cottendart
6464		L. Preuss	Feldeggstr. 74	Zürich
6464	SVT	Dr. L. Preuss	Feldeggstr. 74	Zürich
585	SCE	B. De Quervain	Doldertal 18	Zürich
6205		C. Ragettli	Im Langstuck 20	Gockhausen
3333	RVB	F. Ratt	Bahnhofstr. 6	Brunnen
	CVV	A. Rattazzi	Av. du Casino 19	Montreux
2027	CNV	C. Renevier	Av. de Thônex 6	Chêne-Bourg
3934	CVLL	G. Renggli	"Al Loco"	Lugaggia
2029	CVN	A. Resseguier	Av. Th.-Vernes 32	Versoix
6458	SCH	E. Reulecke	Spalenvorstadt 31	Basel
	CVLL	R. Riedi	"Al Loco"	Lugaggia
3090	CVN	G. Rochat	Bois noir 47	La Chaux-de-Fonds
4462	CNV	J.P. Roggo	Chemin de la Seymaz	Vandoeuvre
6218	YCS <sub>e</sub>	A. Rohner	Klarastr. 33	Olten
4464	YCA	M. Rohrer	Rebenstr. 34	Arbon
	CVV	R. Rudaz	Narcisses 4	Villeneuve
1897		F. Rudolf	Seestr. 111	Steckborn
3334	YCS	G. Ruggli	Oberer Hub	Eglisau
4470	SCStM	H. Rusterholz	Meilenbach	Au
4107	YCR	M. Scheerle	Mühlhofweg 2	Steckborn
6614	TYC	H. Scherer	Kramgasse 26	Bern
4101	YCA	R. Scherrer	Seeweg 3	Steinach
2030	SCR	U. Scheuermann	Rietbergstr. 53	Goldach
1898		P. Schiegg	Alte Hedingerstr. 29	Affoltern a.A.
4714		J.J. Schneider	Rapille 5	Prilly
1770	CVN	J. Schrag	C.P. 998	Neuchâtel
1389		J. Schutte	Chemin de la Poste	Commugny
2038	SCStä	G. Séchy	Alte Landstr. 388	Männedorf
2581	YCS <sub>p</sub>	H. Spori	Farneren 45	Goldiwil
3330		H.R. Staiger	Witikonerstr. 77	Zürich

2584		F. Steiner	Hauptstr. 45	Meggen
3087		J.P. Stierlin	Av. de la Praille 10	Carouge/GE
3335		D. Stucky	Mettlenstr.	Eglisau
4099	SCStä	M. Studach	Tränkebachstr. 18	Stäfa
3935	SCStM	C.J. Sturm	Neudorfstr. 49	Horgen
	SCStä	H.R. Suter	Kleindorfstr. 85	Uetikon am See
		S. Tovey	300A, rte de Meyrin	Meyrin/GE
1579		M. Veit	Bachtelweg 1	Egg
5161	YCSe	H. Verhoolen	Mattweid 8	Sempach
2915	SCH	R. Vetsch	Bachmattweg	Aarau
6214		R. Vuillemier	124, Ch. de la Montagne	Bougeries/GE
4277	CVM	C.E. Vullioud	Colondalles 52	Montreux
4281	CNV	C. Vultier	Röslistr. 51	Zürich
6613	CVM	G. Wagner	Rue Eglise Catholique	12 Montreux
1900	YCSp	C. Wahli	Brunnenhofstr. 18	Bolligen
3326	SCStM	H. Wallmer	Zürcherstr. 108	Rapperswil
2541	YCB	R. Walter	Mettlenweg 3	Biel
2539	SCS	H. Wattenhofer	Bungertstr. 5	Kilchberg
4090	CNV	C. Wavre	La petite Grève	Versoix
4091	CNV	E.V. Wavre	La petite Grève	Versoix
3332	CNV	P. Wavre	La petite Grève	Versoix
6399	BT	R. Weber	Bellerive 14	Le Landeron
2036	CVC	L. Weissbrodt	Bachelin 10	Neuchâtel
1126	YCK	F. Widmer	Bodanstr. 1	Kreuzlingen
4469		K. Winkler	Bergstr. 5	Fällanden
4102		E. Wirz	Feldeggstr. 74	Zürich
2041	CNV	D. Wisard	Av. Blanc 12	Genève
	SCvG	A. Zaugg	Etzelweg 5	Hegnau
3340	CVN	F. Zimmermann	Champréveyres 2	Hauterive

Nachtrag:

6615	SKS	J. Dufner	Lerchenfeldstr. 9	Meggen
1769		J. Graber	Birkenweg 46	Bern
6462	YCR	J. Wetli	Alte Landstr. 26	Rüschlikon

Total 1. Mai 1971

182 SFA-Mitglieder

## SFA-BAZAR

Blason en tissu	Fr. 7.--
Car-Sticker	Fr. 2.50
Badge automobile (en plastique) à fixer sur la calandre ou le pare- choc	Fr.15.--
Cravate avec motif "Fireball" soie noire ou bleue	Fr.12.--
Fichu (en soie)	Fr.17.--
Boutons de manchette	* Fr.22.--
Porte-clefs	* Fr. 6.50
Anneau de foulard	* Fr. 5.50
Rond de serviette	* Fr. 5.50
Bracelet	* Fr.11.--
Insigne de boutonnière	* Fr. 6.50

\* en acier inox

## SFA-BAZAR

Durch das Sekretariat der SFA  
kann bezogen werden:

Blazer-Abzeichen	Fr. 7.--
Car-Sticker	Fr. 2.50
Auto-Plakette (Kunst- stoff) für Kühler oder Stosstange	Fr.15.--
Krawatten mit Fireball- Motiv (Seide schwarz od. blau	Fr.12.--
Damen-Kopftücher	Fr.17.--
Manchettenknöpfe	* Fr.22.--
Schlüsselanhänger	* Fr. 6.50
Halstuchring	* Fr. 5.50
Serviettenring	* Fr. 5.50
Armband	* Fr.11.--
Abzeichen zum An- stecken	* Fr. 6.50

\* aus rostfreiem Stahl

Folgende Occasionsriggs sind  
sehr günstig zu verkaufen:

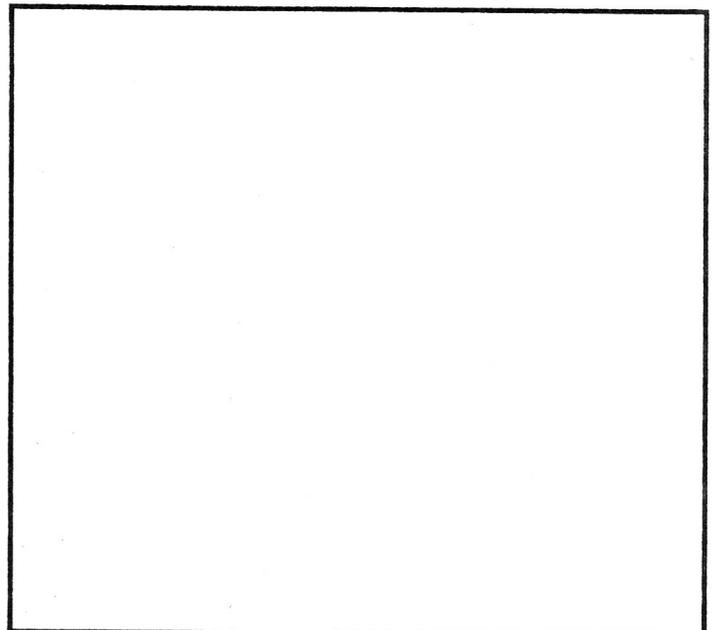
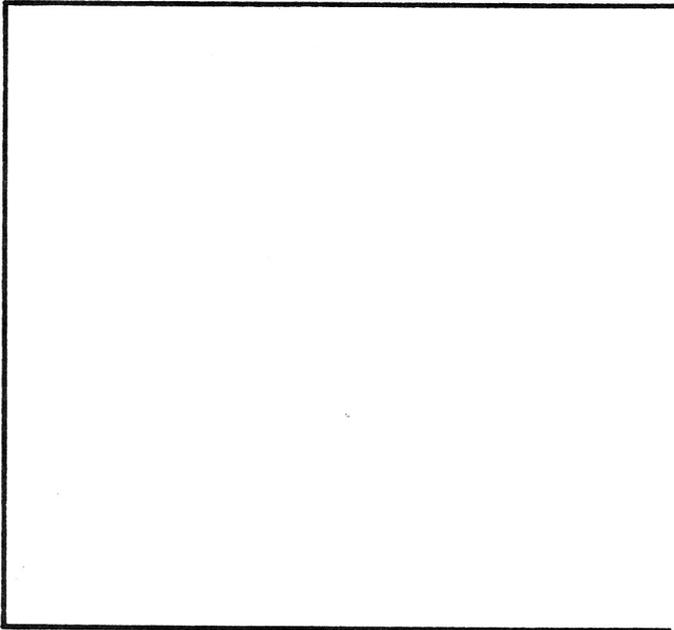
Proctor D mit Baum:  
C. Sturm, Neudorfstr. 49, Horgen  
Tel. 82 32 34

Seahorse mit Meier-Segel (sehr  
günstig):  
F. Caprani, Starengasse 4  
Zürich, Tel. 83 56 11

Jack-Holt mit Rockall-Segel:  
H. Halter, Rütistr. 20 Zollikon  
Tel. 65 51 71

## **ANNONCES**

## **INSERATE**



Page entière	Fr. 100.--
Demi-page	Fr. 60.--
Quart de page	Fr. 40.--

Ganze Seite	Fr. 100.--
Halbe Seite	Fr. 60.--
Viertel Seite	Fr. 40.--

Ces prix s'entendent pour quatre éditions. Notre équipe de "designer" est prête à prendre en charge la présentation graphique, au tarif AGS.

S'adresser à:

E. Blatter  
Staubstr. 1  
8038 Zurich

Die Preise gelten für viermaliges Erscheinen. Die Gestaltung wird wenn gewünscht von unserem Grafiker-Team zum VSG-Tarif übernommen.

Bitte sich wenden an:

E. Blatter  
Staubstr. 1  
8038 Zürich