

# Swiss Fireball

**WM Thailand ... eine Reise Wert !**



Generalversammlung  
Protokoll und Jahresbericht  
Ausschreibung EM Shetland Islands

[www.fireball.ch](http://www.fireball.ch)

**1/2014**

**Eine Gazette ohne Bilder...**

**wäre doch langweilig, oder ?**



**Ein Smartphone ist auch eine tolle Kamera... und meistens mit dabei ! Macht doch auch Photos rund um unser Hobby und sendet diese uns.**

**[sf-gazette@bluewin.ch](mailto:sf-gazette@bluewin.ch)**



## In dieser Ausgabe:

Editorial: 4

**WM Bericht** 6

### **Generalversammlung:**

Protokoll 17

Jahresbericht Präsidium 20

Jahresrechnung 22

Revisorenbericht 23

Budget 2014 24

### **Rückblicke:**

To spi or not to spi 26

### **Ehrungen:**

François Schluchter 30

### **Ausschreibungen:**

Frühlingsregatta Sempach 31

EM Shetlands 33

Wichtige Adressen 36

Mitgliedschaft/Impressum 37

### **provisorischer**

**Regattakalender 2014** 38



## Liebe Fireball Seglerinnen und Segler

Natürlich haben wir in Pattaya nicht nur im Pool gelegen! Wir haben auch an den Meetings teilgenommen und David Laing zum Africa Commodore gewählt. Ebenso wurde über die zukünftigen Anlässe, technische Neuerungen und weitere Anliegen von Fireball International diskutiert.

Der Hauptgrund für die extrem schlechte Beteiligung in Thailand wurde im kurzen zeitlichen Abstand zur WM in Portoroz geortet. Daher wurde entschieden, in Zukunft auf die sture alljährliche Durchführung zu verzichten, ohne aber wiederum einschränkende Regeln einzuführen.

So sieht das Programm für die nächsten Jahre die WM in Pwllheli (genannt Puchwalli) im August 2015, in Mossell Bay Südafrika im Dezember 2016 und dann KEINE WM im 2017 vor.

Für 2018 besteht die Möglichkeit, dass wir noch einmal nach Barbados gehen. Das Angebot mit den extrem günstigen Konditionen für den Container-Transport besteht nach wie vor!

Die EMs werden nach den Shetlands 2016 am Gardasee und 2017 in Spanien in der Bucht von Roses stattfinden.

Für die Wahlen nächstes Jahr sollen KandidatInnen möglichst von mehreren nationalen Klassenorganisationen aufgestellt werden, darum wäre es gut, jetzt mit der Suche zu beginnen. Maja schlägt als ihren Nachfolger eine/n Tschechen/in vor.

Und schlussendlich sind technische Neuerungen Thema. Wichtigstes Element, reif für eine offizielle Abstimmung, ist die Reduktion der Korrektor-Gewichte um 3 Kilos. Das heisst aber, dass unsere Boote nicht einfach 3 Kilo Blei entfernen dürfen, sondern dass sie, in getrocknetem

Zustand, neu gewogen werden müssen. Gut ist unser Präsident schon bald offizieller Vermesser, dann können wir das vielleicht grad in Port Camargue erledigen, bevor wir unsere Boote zum ersten Mal einwassern!

Weitere Diskussionen folgten zur Verwendung von Kohlenfasern in Spibäumen, Beschlägen, aber auch im Bau der Rümpfe. Bootbauer Nathan Bachelor verneinte den Vorteil der Kohlenfaser beim Bootsbau, und auch für den Einsatz der Spibäume sah er keinen Vorteil, da diese dann entsprechend fragil würden, oder dann aber genügend verstärkt, wieder so schwer wie die jetzt auf dem Markt vorhandenen wären. In Beschlägen sind sie bereits auf dem Markt und auch kein Problem gemäss Tom Egli.

Somit bleibt uns noch, über den Vorschlag von Heather MacFarlane zu diskutieren. Sie wollte den Einsatz des Oskars, also die Erlaubnis zum Pumpen ab zwölf Knoten in Frage stellen. Die Profis vorne im Feld ziehen uns übrigen dann umso weiter davon, andererseits pumpen ja doch alle, sobald die Jury in die andere Richtung schaut, auch ohne Oskar! Die Diskussion ist offen.

Breitere Diskussionen entstanden auch bei der Frage, wie sich Fireball International besser in Szene setzen kann. Facebook erfreut sich rasch zunehmender Mitgliederzahlen. Die neue Homepage ([www.fireball-international.com](http://www.fireball-international.com)) wird sehr gelobt. Andrew Davies schlägt einen internationalen Sponsor vor.

Ich persönlich freu mich auf die 3 Kilo weniger und natürlich das Abenteuer Südafrika!!

**Für das Gazette Team:  
Christina Härdi-Landerer**

## Worlds 2014 in Pattaya, Thailand



Es begann schon im Dezember, da Fione und Fuchur im Englischen Container. Gut gibt's Autofreaks, so dass Maja sich in freiwilliger Begleitung



Mitte Dezember aufmachte, die beiden sorgfältig für die Seereise vorbereiteten Fireballs in Essex David Hall von Weathermark Sailboats zu übergeben. Dieser war so nett, die Boote bei einem Bauern einzustellen und Ende Januar für uns in den Container zu packen. Am 24. Januar war Ladetermin, was wir nun nur noch per Mail miterlebten. Dank [www.marinetraffic.com](http://www.marinetraffic.com) blieben wir nun immer auf dem Laufenden. Der englische Winter machte dem Frachter

einen Strich durch die Rechnung: Tagelang blieb er im Abwind der Isle of Wight vor Anker, bevor er sich in das Southampton Water wagte. Aber dann ging es zackig: 13. Februar legte er an und am 14. mittags verliess er den Hafen bereits wieder in Richtung Atlantik, Mittelmeer und Suezkanal. Dort verlor er sich aus Christinas Augen, die immer mal wieder gespannt die Position der „Amsterdam Express“ verfolgte. Und dann – grosse Erleichterung – tauchte sie am 8. März in Singapore wieder auf, nur einen Tag hinter dem ursprünglichen Zeitplan. Und auch die „Kota Harta“, der Frachter von Singapore nach Bangkok war da. Aber oh Schreck: nur 9 Stunden nach dem Einlaufen der Amsterdam Express verliess sie Singapore bereits. Und unser Container? Wurde kurzerhand auf einen anderen Frachter verladen und erreichte Thailand in Laem Chabang, von wo der Strassentransport nach Pattaya sich noch wesentlich verkürzte. Bei den Strassen von Thailand sicher nicht zu Ungunsten der Boote! Grosses Aufatmen also am 19. März, als die Email von Andrew uns die Ankunft der Container im Royal Varuna Yacht Club bestätigte. Wir mussten also keine

Badeferien planen.

Am 22. März erreichten auch wir, gut ausgeschlafen auf den 3 bis 4 Sitzen pro Person, Bangkok: heiss, feucht, grau. Das organisierte Taxi traf nach vorausgesagten 10 Thai Minuten ein, so



dass wir uns nach 2 Stunden Warten in den Bangkok'schen Abend Stau werfen konnten. Kaum waren wir dem entronnen, erreichten wir den Nachtleben-Stau von Pattaya, wo wir dank der ausserordentlichen Kenntnisse des Thai-Drivers (er sprach Thai und konnte sich so jederzeit durchfragen) zuerst das Rabbit Resort für Thomas und Claudia und nach einigen unnötigen Kurven auch das Tara Court für Maja, Cedric und Christina erreichten. Vier eisgekühlte Stunden im Taxi für insgesamt 2000 Baht (CHF 60.-)! Also schnell die Klimaanlage abgestellt und das Thairestaurant um die Ecke aufgesucht, damit war unser Reise-Samstag erfolgreich beendet. Es folgte dann allerdings eine sehr lange Nacht mit unendlich vielen Lastern, Knattertöffs und andern Dieseldampfem. Das motorisierte Nachtleben Pattayas hatten wir beim Buchen offensichtlich völlig unterschätzt. Da hatten es Thomas und

Claudia im lärmgeschützten, sehr grünen, mit kleinen Bungalows bestückten Hotel direkt am Meer besser erwischt.

Ben Fallat hatte empfohlen, den Container früh am Morgen mit

freundlicher Hilfe der Bootsboys zu entladen, aber bis wir uns nach der mehr oder weniger durchwachten Nacht aus dem Bett gehievt und –zu Fuss – das Clubgelände erreicht hatten, war's dann halt doch Mittag. Da lagen sie, Fuchur, Fione und Cantonas

Sirena, noch immer auf der Seite und verzurt und auf unsere Initiative wartend. Von Barbados „gebrannt“, betraten wir den Container mit grosser Vorsicht, aber die Temperatur war durchaus im Rahmen – fanden wir. Thomas hingegen floss wie ein reifer



Käse und schnappte bereits nach Luft, weit bevor wir auch nur die Gurten gelöst hatten! Diese Nordländer! Nun, wir schafften es also auch mittags und ohne weitere Hilfskräfte.



Der RVYC ist ein Paradies mitten im Sündenpfuhl Pattaya: ein grosszügiges



Clubgelände, eingerahmt von urwaldähnlichem Baumbestand, dem breiten Sandstrand gegen das Meer, einer Wiese vor dem offenen, luftigen Restaurant mit guter Thaiküche und mehreren kleinen Häuschen, wo Gäste einquartiert werden können. Wir wurden herzlich begrüsst, die Engländer und Australier waren schon am Vortag angekommen und ein reges Boote Vermessen und Aufriggen war im Gange. Pam, wie immer für die Vermessung verantwortlich, kontrollierte die 21 Boote zügig aber strikt. Nachdem Segelvermessen überliessen Christina und Maja Rigg und Boote ihren Männern, denn sie wollten sich dringend um eine Bleibe kümmern, wo auch richtiges Schlafen möglich wäre. Und das Wunder geschah: Ein kleines Häuschen mit Namen Sea View war im RVYC zu haben. Wir waren sofort begeistert und konnten sogar ohne grossen Verlust wieder aus dem Tara Court verschwinden. So lebten wir fortan im Paradies: Wellen, Vögel und Eichhörnchen waren die einzigen Laute, die uns in den Schlaf sangen. Der clubeigene Swimming Pool, direkt vor dem Balkon, erlaubte ein morgendliches Bad vor dem Frühstück. Dieses wiederum wurde vom

Clubrestaurant nach aller Länder Vorlieben (vom Swiss Muesli über Croissants bis zum English Breakfast oder natürlich auch grünem Thai Curry) schnell, frisch und super freundlich zubereitet und serviert. Thomas und Claudia waren vorgehend von Mr. Rabbit in die Geheimnisse des Rabbit Resorts eingeweiht worden und genossen die spezielle Behandlung. So waren also die Steuerfrauen glücklich und erfolgreich. Die Crews hatten da mehr Probleme – zumindest Fuchurs Crew! Ausgetrocknet im Container, hatte das arme Schiff natürlich wieder abgenommen und war erst einmal zu leicht. Wie Cedric dann dieses Problem mit Pam löste, entzieht sich unserer Kenntnis (wir wollen es ja gar nicht so genau wissen!). Nun blieb noch sein Spi-Baum: Dieser war im Container offensichtlich gewachsen, was natürlich durchaus den



physikalischen Gesetzen entspricht, aber 6 mm im nun wieder abgekühlten Zustand?? Fuchur musste sich jedenfalls Fiones Ersatzspibaum ausleihen, um regelkonform auf's Wasser gehen zu können. Danke Maja!! So waren wir gegen Abend mit neuem Zuhause, vermessen und aufergigt, bereit für Pattayas Nachtleben, allerdings erst nachdem wir im Swimming Pool unsere

Körpertemperatur wieder ins Gleichgewicht gebracht hatten. Am nächsten Tag ging dann das Rennscheschen los: nach gemütlichem Bad frühmorgens (zwischen 8 und 9 Uhr) im Pool und ausgedehntem



Frühstück mit Meeresblick machten wir uns um 12:00 bereit. Die Vorhersage verhieß 11-12 kn Wind und auslaufende Flut. Die Boat-Boys, im Club angestellte Thai- Männer, hievten zu unserer Überraschung unsere Boote, kaum waren die Segel gehisst, vom Rolli und legten sie sanft ins Wasser. Wir mussten nur noch einsteigen und lossegeln. Schnell hatten wir uns an diesen wunderbaren Service gewöhnt, der auch beim Landen fortan genauso funktionierte. Immer waren 3 bis 4 Mann zur Stelle, bald kannten sie auch unsere Rollis und nie mussten wir uns alleine durch den Sand kämpfen, oder die Boote den Strand und die Wiese hinaufwuchten. Sogar beim Segel Rollen erschienen häufig nochmals 2 hilfreiche Hände, um hässliche Falten zu vermeiden. Ein Superservice!! Auf dem Wasser mussten wir natürlich erst wieder segeln lernen. Die Strömung hatte trotz der leichten Brise eine eindrücklich kurze Welle aufgebaut, die uns schnell aus dem Gleichgewicht

brachte und die Manöver erst einmal sehr hölzig ausführen liess. Im 2. Lauf konnte Fuchur dank Leichtgewicht seiner Mannschaft über 1.5 Dreiecke die Führung übernehmen. Dann kollidierten wir an der Boje mit Heather

MacFarlane und Chris Paine und drehten uns 2x um die Achse, so dass wir den Lauf als 5. beendeten. Damit war dann unser Spitzensegeln für diese 2 Wochen vorbei, aber immerhin, ohne Fehler konnte man also mithalten. Hier muss ich noch erwähnen, dass wir nach gut 3 Stunden auf dem Wasser (2 Läufe mit je 3.5 Kreuzen) so völlig erschöpft im Pool lagen, dass wir uns nach der

Dusche und in Shorts und dünnem T-shirt nur noch den Sonnenuntergang im Club ansahen, und uns dann anschliessend gleich dort mit hot and spicy Thaicurry verköstigten. Und... Maja hielt voll mit! Was für eine Diät??? Den Sun-downer, den Thomas und Claudia mit einem Tête-à-tête unten am Strand genossen, wurde für sie nun zu einem täglichen Muss.

So segelten wir uns über die nächsten Tage weiter ein und genossen den ferienhaften Tagesrhythmus: Auftakt mit Swissmuesli, angereichert mit Fruitplate (Wassermelone, Ananas, Papaya, Banane) und Fruitjuice (aus denselben Früchten, „no sugar, no ice“) dann Bootebasteln oder mit Segelkollegen rumhängen bis 12:00 Uhr, anschliessend mit viel Sonnenschutz und dünner Kleidung auslaufen, bereit für den ersten Start um 13:00 und schliesslich, um ca. 16:00 wieder an Land und im Pool chillen, bis die Segel etwas getrocknet waren, dann Sonnenuntergang geniessen und

anschliessend Nachtleben. - Was wünscht man sich da mehr!!! Wir besuchten das Moon Aroi, das grösste und beste Seafood Restaurant von Pattaya, direkt am Meer. Anhand von Bildern und Namen in lateinischen Lettern (und teilweise auch englischer Beschreibung) wählten wir uns einige spannende Gerichte aus und waren durchwegs begeistert. Anschliessend erkundeten wir das Lokal in seiner riesigen

Dimension und voll mit thailändischen Gästen, bevor wir an dessen Rückseite zu unserem Taxi zurückkehrten. Auch

diese Seite war beeindruckend. Die Küche liegt auf der andern Strassenseite, ist enorm gross und ein Meer von weiss behaubten Köpfen wogt dort, um die zahlreiche Kundschaft in kürzester Zeit in höchster Qualität zu bedienen. Etwas armseliger waren die Behältnisse für die armen Opfer, eben das Seafood, das seiner Opferung noch harnte. Fische in engen Meerwassertanks und grünblaue Garnelen, dicht an dicht in entsprechenden Süsswasserkübeln. Das Leben ist hart und ungerecht! Wir besuchten natürlich auch die Walking Street, das Niederdorf von Pattaya. Nachts ist sie verkehrsfrei (natürlich nur, was den motorisierten Verkehr betrifft). Und der Vergleich ist ausserordentlich schwach, denn die



Dichte von Lichtern, Menschen (vom Kleinkind bis zum ältlichen übergewichtigen Freier) im Konsumrausch und Kleinstgeschäftlimacher ist völlig unvergleichbar. Perfekt gestaltete, für Thai-Frauen zu grosse Dirnen, die auch gerne mal ihre entblösten Brüste zeigen, sprechen mit deutlich zu tiefer Stimme. Im ersten Stock sind aufreizende Poledancers aktiv, während

unten die Menge an den Bars, Kleiderläden, Kinos, fahrbaren Kleinküchen, Blumenverkäufern vorbeiwogt. Kurz, mir fehlen die Worte.

Am Donnerstag, wie immer waren 11 bis 12 kn angesagt, drehte der Wind dann aber ordentlich auf. Obwohl nun schon recht bekannt mit den kurzen fiesen Wellen

und an die 16 bis 18 kn Wind adaptiert, waren wir sehr gefordert von den über 20 kn. Nun war auch der breite Bug durchaus fähig, die Wellen von unten zu durchqueren, und das Team sass dann eine Weile ganz verschüchtert auf dem Achterdeck und harnte der Dinge: mal tauchte das Schiff wieder auf, mal beschloss es den Purzelbaum seitwärts zu beenden. Naja, das Wasser war ausserordentlich badefreundlich und die anschliessende Verdunstungskühle jederzeit willkommen. Die knackigen Halbwinder, von uns grad so auf der äussersten Kante fahrbar mit dem Schwert  $\frac{3}{4}$  hochgenommen, waren trotz der Rangverluste immer ein heisses Vergnügen, die Kreuzen hingegen trotz Rake 4 harte Arbeit über jede einzelne Welle.

Nach Pool, und Umziehen gab es dann zum Sonnenuntergang einen Apero beim Grillplatz am Strand und anschliessend die Siegerehrung der International Week. Für uns mit den langegezogenen Armen gab es keinen langen Abend. Erschöpft vom Tagwerk zogen wir uns in unser Strandhaus zurück. Zwei spannende Laydays erwarteten uns.

Majas Bekannte, Sunee und Boe, wollten uns im Osten von Rayong die Insel Ko Samet zeigen. In morgendlicher Frische holten sie uns im Taxi ab und wir fuhren 2 Stunden gen Süden, um dort mit vielen plappernden Thais in eine Fähre einzuschiffen. Kaum auf der Holzbank, wurden wir mit vorsintflutlichen Schwimwesten ausgerüstet, in Anbetracht der undurchsichtigen Brühe im Hafen eine sicher richtige Massnahme. Beim Überholen eines Schwesterschiffs mit ganz offensichtlicher Fehllage (der Bug tauchte sehr tief ins Wasser) wurde auch klar, dass wir über den Beladungszustand

unseres eigenen Transporters nicht wirklich im Bild waren. Die Dichte der Besucherströme erstaunte uns dann sehr. Auch Sunee, die 10 Jahre nicht mehr hier gewesen war, war überrascht von der Menge an Touristen aus aller Welt. Dennoch

genossen wir das recht saubere Wasser und den weiten weissen Strand, den wir allerdings nur im markierten Schwimmerbereich nutzten. Ausserhalb schien uns das Schwimmen wegen des regen Motorbootverkehrs so riskant. Die Boote bedienten sich einer

speziellen Technik, sie ankerten über den Bug, um dann mit Vollgas und leicht angehobenem Motor rückwärts auf den Strand zu parkieren. Touristen aber auch Esswaren für die lokalen Restaurants wurden auf diesem Weg entladen, erstere auch aufgenommen und weiss wohin verfrachtet. Der Hitze entsprechend gemütlich schlenderten wir den Tragküchen nach, dem Strand entlang und langsam zurück zur Fähre. Ausklingen liessen wir den Abend in einem von Sunee ausgesuchten Restaurant gleich hinter der Walking Street. Hier halfen nur mehr Bilder, und natürlich die Beratung unserer Thai-Führerinnen, um die Gerichte auszusuchen, aber sie waren allesamt überragend ausgewogen, natürlich spicy aber auch sweet and sour, mit Zitronengras und Koriander gewürzt. Perfekt. Und für die 5 Leute, die wir waren, benötigten wir gerade mal 1000 Baht (CHF 30.-): Thai-Plice! Den nächsten Tag verbrachten wir mit Buddhas in Pattaya (mit Kerze,



Räucherstäbchen und Goldplättchen für jede Buddha Figur), und anschliessend besuchten wir den Floating Market.

Dies ist wohl die ursprünglichste Lebensweise der Thais: Die Häuser auf Pfählen, die Küchen und Kleinhändler auf Booten. So genossen wir, fast die einzigen Nicht-Thais, die exotische Welt und speisten nicht nur Chicken und Red Snapper sondern auch Maden und



Heuschrecken (um ehrlich zu sein, probiert haben wir nur die Maden!!). Zurück in unserem Sea View kühlten wir uns gemeinsam im Pool, und anschliessend gewährten uns Sunee und Boe einen Höhepunkt unseres Aufenthalts: eine richtige Thai-Massage. Während es für mich ein fast reiner Genuss war, mussten sich Cedi und Maja den „Genuss“ eher schmerzhaft erarbeiten. Verspannte Hälsen und Lendenmuskeln sorgten für eine intensive Bearbeitung ihrer Rücken.

An den Laydays wagten sich Thomas und Claudia auf ihrem gemieteten Roller in das Verkehrschaos von Pattaya und besuchten inner- und ausserhalb der Stadt die gleichen Sehenswürdigkeiten. Thomas schien dem Thai Verkehr gewachsen zu sein. Er musste sich wohl einfach an die Regel „der Stärkere regiert“ anpassen.

Und dann begannen die **Fireball Worlds 2014** eine WM mit leider geringer Beteiligung, jedoch Fireballs aus 5 Kontinenten und 7 Ländern, also eine respektable Vertretung der Fireball Segler der ganzen Welt. Motto: Segeln mit täglich mehr Wind! Trotz regelmässig vorausgesagten 10-12 Kn segelten wir anfänglich bei 16, 18 und schliesslich bei 20-22 Kn. Auch wenn wir uns das täglich 4x Baden abgewöhnt hatten, so gab's doch immer neue Herausforderungen: z.B. zwischen den Läufen den Tankdeckel über Bord werfen (die starke Strömung könnte

man auch anders messen!). Zum Glück hatte ein Bojenleger unser Missgeschick beobachtet und den schwimmenden (!!!) Tankdeckel aufgefischt – Ufff! Oder z.B. bei der Ruderkontrolle sich über Bord schwemmen lassen, und sich dann grad so lange an der Pinnenverlängerung festhalten, dass Cedric die Kenterung nicht mehr verhindern konnte. Maja und Thomas wählen dazu die Variante zuerst



kentern, dann schauen und das Plastik vom Schwert pflücken. Aber auch die neuen Spi Bäume scheinen nicht mehr den Preis Wert zu sein. Tom Egli und Maja mussten nach WM-Tag drei nach Ersatz suchen. Da Fuchurs eigener seit der Vermessung wieder geschrumpft war, und damit nun doch Pams Kleber bekam, konnten wir Majas Ersatz wieder zurückgeben.

Aber es gab nicht nur bei den SUI spannende Momente: Dave Laing schaffte es, vor der Leetonnie die Spischot ganze zweimal um die Pinnenverlängerung zu wickeln (scheinbar kommt die Lasso Technik von Südafrika). Die folgenden vier Patenthalsen haben sie dank sagemumwobenem Woodootanz ohne Kenterung überstanden. Jeden Tag gab's genau wie geplant die zwei Rennen bei gutem bis starkem

Trapezwind (16 – 22 kn). Nur am letzten Tag mussten wir kurz auf Wind warten, bevor es auf's Wasser ging. Bei den 10 kn konnte SUI 14859 ordentlich mithalten, der auffrischende Wind machte uns dann aber auf der Kreuz wieder zu schaffen. Die WM konnte also mit den maximalen 10 Läufen gesegelt werden. Und bis zum letzten Tag hatten die beiden Spitzen-GBRs und Ben Schulz mit seinem Body-Builder Doug



Sheppard am Draht intakte Chancen Weltmeister zu werden. Ein spannendes Finale mit punktgleich abschliessendem 1. und 2. Rang sorgte für harte Kämpfe an der Spitze, aber genauso kämpften alle Übrigen noch um letzte Rangverschiebungen. Für uns war es schön zu sehen, dass wir bei weniger Wind aber gleichbleibend fiesen kurzen Wellen durchaus konkurrenzfähig waren, so hielten wir unseren 3. Rang bis zur 2. Luvtonne, wo dann der auffrischende Wind den Schwergewichtlern auf dem Raumkurs wieder klare Vorteile und Erich etwas später ein unverhofftes Badevergnügen verschaffte. Eigentlich verrückt für 3 Std. Segeln pro Tag so weit zu reisen, aber nach den 6 langen Kreuzen in diesen Verhältnissen sehnten sich auch die Kracks auf das Relaxen im Pool, und alle hatten sich irgendwelche Abenteuer

zu erzählen. Aber nur wir hatten das Privileg, gleich neben dem Pool ins Bett zu sinken!

Gastro-Kulturell gab es zwei Highlights: „Cabbages & Condoms“ mit Topplatz auf einer Baumplattform über rauschendem Meer mit schönen Longdrinks und genialem Thai-Food einerseits und andererseits den Besuch im Ruen Thai Restaurant mit elegantem, traditionellem Thai Tanz während dem Essen. Es war einfach toll.

Der absolute Hammer war der Bangkok Besuch am Lay Day mit Sunee und Boe, den Thailänderinnen. Hier lernten wir die noch heftigere Hitze (ca. 40°C) in dieser Megacity kennen – selbst den Thai lief der Schweiß! Zuerst der Besuch des Königspalastes mit dem Emeraldbuddha (bei den Temperaturen noch im Sommerkleid), dann der Wat-Pho mit stattlichem liegenden Buddha (46x18m!) und Massage Schule. Dazwischen die Thai-typische Fortbewegung: richtig farbig gespritzte Tuk-Tuks mit gepimpten Chromstahl-Schalldämpfern, sodass man sogar im Bangkok-Verkehrschao das Gefühl hat, man komme schnell voran. Nebst all den extrem goldigen Dachverzierungen im Königspalast waren auch die Wandmalereien mit ihren filigranen Details, z.T. auch in Gold eine Augenweide und besonders interessant durch Sunees Mythologie Ausführungen.

Mittagessen gab's sozusagen beim Fähirmann; Auf dem Weg zum Liver (wenn wir den Fluss als River aussprachen, verstanden uns die Thais nicht – und Maja als Pathologin verstand die Thais nicht, dachte an Leber) kamen wir an Marktständen mit allen möglichen getrockneten

Meerestieren vorbei – der Geruch war gratis! Dennoch assen wir mit Genuss, was die Bootsanlegestelle - ähh nein - die Küche im Restaurant servierte; die Chilis werden wegen Platzmangel gleich auf dem Boden in Scheiben gehackt, das Hackbrett wahrscheinlich nie ab gespült, da das Flusswasser wohl noch mehr „lebt“ als es sich die kühnsten Mikrobiologen vorstellen können. Trotzdem, unsere „Lenzer“ blieben alle dicht!! Als Verdauungsspaziergang besichtigten wir den Tempel „Wat Arun“; so stellt man sich die Himmelsleiter vor, fast schon überhängend ging's die Treppe hoch, sicher nichts für Schwindelanfällige! Zurück mit der Fähre sahen wir einen Mann, der im braunen Fluss gerade unter dem Flussrestaurant nach etwas suchte (Wer hat wohl das Silberbesteck runter fallen lassen? Beim nächsten Buddha werden wir auch für seinen „Lenzer“ ein Räucherstäbchen anzünden). Das nächste Ziel war die Sommerresidenz von „Lama V“ (Rama heissen die Thai Könige, wie wir dann aus der schriftlichen Erklärung erfuhren), bis dahin genossen wir die Fahrt in unserem Tiefkühltaxi. Wobei Fahrt für Bangkok eher eine Übertreibung ist. Sunee wusste, dass durch die nach den Wahlen neu aufflammenden Unruhen Teile der Innenstadt abgeriegelt waren und sich darum der ganze Verkehr in die übrigen Gassen ergoss und einen unglaublichen Stau verursachte; so empfand Cedi, dass er wohl mit dem Trotinet rückwärts noch schneller zum Ziel gekommen wäre. - Anyway, „Lama V“ liess es sich Ende des 19. Jahrhunderts ganz schön europäisch

gut gehen, hatte ein grosses Netzwerk mit anderen Regenten einschliesslich dem von China. Naja, bei uns haben die Jagdkammern vielleicht nicht so viel Elfenbein und Elefantenfüsse. Viagra



gab's damals auch noch nicht, darum mussten wohl auch viele Nashörner ihr Leben lassen, damit er mit 36 Frauen 110 Kinder zeugen konnte!!! - Die Zeit verging im Flug. Zum Abkühlen gab's dann eine Thai „Speedboot“ Fahrt den Fluss hinauf entlang den Pfahlbauhäusern. Unglaublich was so ein Ding, das aussieht wie ein überdimensionierter Mixer, aus einem Flachbodenboot für eine Geschwindigkeit rausholt. Nur der Lärm ist durchaus adaequat! Nach spektakulärem Sonnenuntergang im Chao Phraya kehrten wir zurück, wo gerade Thai Aerobic Freestyle unter einer Brücke in einer Art open air Fitness Studio stattfand. Keiner von uns wollte bei fast 40°C mit einsteigen. Da Boe wieder einen Megastau für unsere Heimfahrt befürchtete, holte sie uns als Wegverpflegung Säcke voll unreifer Mangoschnitze, die man zur Belebung der Sinne in ein Gemisch von Zucker, Salz und Chilipulver taucht bevor man

sie wie einen Apfelschnitt genüsslich essen kann. Sehr lecker!!  
 So krochen wir dann für einmal ohne „Lice“ ins Bett und genossen die sanfte Brise in unserem luftigen Häuschen. Und damit ging's an die zwei letzten Segeltage, das Containerpacken und die Preisverleihungsfestivität. Eindrücklich war es, den Australiern beim Packen ihrer zwölf Fireballs in den High-Cube Container zuzusehen. Sie waren mit ihrem ausgeklügelten System (6x2 Boote mit Rollis in einen Rahmen gesetzt) den Container zu beladen fast gleich schnell wie wir Europäer mit unserem 9-Boote System.  
 Mit Funpreisen (SUI 14859 erhielt den Preis für das beste SUI Team, FRA 14793 für das beste internationale (FRA/SUI) Team und Thomas wurde in die Liga der Vorschoter (Crews Union) aufgenommen, weil er Maja in so kurzer

Zeit trainiert hatte, ihm direkt nach dem Rennen ein Bier zu servieren), einem feinen Thai Nachtessen im Club und dem feuchten Feiern der neuen Weltmeister Christian Birrell und Sam Brearey ging eine wunderschöne Fireball WM zu Ende. Nachts, nachdem die Boote im Container und alle Kleider und Schoten getrocknet waren, meldete sich der Monsun mit einem eindrucklichen Gewitter und intensivem Regen an. Es war Zeit aufzubrechen. Ja, die 2014 Fireball Worlds waren definitiv eine Reise wert! Kop Khun kha/krap an alle, die sich für diesen Anlass eingesetzt haben.

SUI 14859 **Christina und Cedric**  
 SUI 14921 **Maja und Thomas**

Segel-Photos: Andrew Davies  
 Übrige Bilder: Cedric Landerer

Rang	Sailno	Name	Punkte	Lf(1)	Lf(2)	Lf(3)	Lf(4)	Lf(5)	Lf(6)	Lf(7)	Lf(8)	Lf(9)	Lf(10)
1	GBR 15107	Christian Birrell, Sam Brearey	15	1	1	(dsq)	1	2	4	2	3	1	(dnc)
2	GBR 15087	Nathan Batchelor, Sam Pascoe	15	2	2	(3)	3	3	1	(4)	1	2	1
3	AUS 15062	Ben Schulz, Doug Sheppard	20	(4)	4	4	2	1	3	1	2	(5)	3
4	AUS 15071	Thomas Gordon, Jack Fletcher	26	(5)	3	5	(8)	4	2	3	4	3	2
5	AUS 15048	Heather MacFarlane, Chris Payne	34	3	(6)	1	4	5	(6)	5	6	6	4
6	AUS 15032	Greg Allison, Allen Blenkle	38	(7)	5	2	5	(dnf)	5	6	5	4	6
7	CAN 15024	Joe Jospe, Tom Egil	58	6	(11)	6	10	7	8	7	9	(12)	5
8	GBR 15092	Veronica Falat, Ben Falat	65	9	7	9	6	8	(11)	(dnf)	7	10	9
9	FRA 14793	Erich Moser, Jean-Francois Nouel	65	8	9	8	7	6	9	10	8	(13)	(dnf)
10	AUS 14814	Steve Goacher, Peter Crossley	69	(10)	8	(10)	9	10	7	9	10	9	7
11	AUS 14812	Dick McCulloch, Glenn Stewart	78	12	10	7	(dnf)	9	(13)	8	11	11	10
12	SUI 14859	Christina Haerd, Cedric Landerer	95	11	14	12	11	13	(15)	(15)	15	7	12
13	GBR 14887	Bryan Sargeant, William Sargeant	99	13	12	13	13	14	10	11	(17)	(16)	13
14	AUS 15011	Jaline Thompson, Cameron Philcox	102	17	(18)	14	16	15	(dns)	12	12	8	8
15	RSA 14901	David Laing, Mark Dee	102	14	13	(16)	(15)	11	12	14	13	14	11
16	AUS 14510	Jim Hughes, Tom Hughes	106	15	-19	11	12	12	14	13	(16)	15	14
17	AUS 15076	Tim Ninnas, Taylor Neighbour	124	16	15	15	14	16	(dnf)	17	14	17	(dnc)
18	SUI 14921	Maja Suter, Thomas Boehm	139	19	16	17	17	17	(dnf)	16	18	19	(ocs)
19	AUS 14265	Kevin Luff, Peta Luff	153	21	21	18	19	(dnf)	16	18	(dnc)	18	ocs
20	AUS 14747	Daniel Wolch, Alan Schaiars	160	20	20	19	18	(dns)	17	(dnc)	dnc	dnc	dnc
21	THA 10338	Jirawat Jodkby, Dylan Whitcraft	167	18	17	(dnf)	(dnf)	dnc	dnc	dnc	dnc	dnc	dnc



## Auf Wunsch von Maja.....



Maja voll bi de Lüüt!!

## Auf Wunsch der Redaktion.....



**Majaaaa!!!!!!**  
**Wo luegsch wider hiii?**

# Der neue Bucher+Walt Katalog ist erschienen!

Verlangen Sie noch heute ein Gratisexemplar.



Online-Bestellformular



**bucher**  
+ **walt**

Bootszubehör und Elektronik

Bucher + Walt - Route de Soleure 8 - 2072 St-Blaise - Tel. 032 755 95 10 - info@bucher-walt.ch

## Protokoll GV 2014

Ort	Clubhaus SCH, Beinwil
Datum	25. Januar 2014, 16:00
Anwesende	27
Stimmberechtigte	26
Entschuldigte	13

### 1 Begrüssung

Präsident Ernst Schneibel eröffnet die Versammlung und bedankt sich fürs Erscheinen. Die Einladung zur GV wurde in der Gazette publiziert und fristgerecht versandt.

### 2 Wahl der Stimmzähler

Gabriela Ernst wird als Stimmzählerin gewählt.

### 3 Protokoll der GV 2012

Das Protokoll der GV vom 23. Februar 2013, publiziert in der Gazette 1/2013 und auf [www.fireball.ch](http://www.fireball.ch), wird mit Applaus verdankt.

### 4 Jahresbericht des Vorstandes

#### 4.1 Präsident

Ernst blickt auf sein erstes Präsidialjahr zurück. Er versucht, den Verein auf Kurs zu halten. Viel Arbeit läuft im Hintergrund. Darüber war er überrascht und merkte erst mit der Zeit, was alles so anfällt. Unter anderem hat er an vielen Anlässen als Vertreter von SF teilgenommen und sein Netzwerk erweitert. SF ist ein angesehener Verein, dessen Aktivitäten wahrgenommen werden. Er dankt Hansueli Bacher für sein grosses Engagement als ehemaliger Präsident und François Schluchter – seit vergangenem Jahr Ehrenmitglied von SF – für seinen Einsatz für SF und FI. François ist zum Vizepräsidenten von Swiss Sailing gewählt worden.

Auch letztes Jahr haben wir die Qualifikation für die SM geschafft – danke allen Teilnehmenden! Wir sind eine aktive Klasse. Die Trainings sind beliebt. Einige Boote haben an internationalen Anlässen teilgenommen. Einige jugendliche Segler und Seglerinnen waren an Regatten dabei. Das zeigt, dass der Fireball als sportliches Boot auch für Junge attraktiv ist. Die älteren müssen sich den jüngeren anpassen, damit diese mitmachen. Alle sind aufgerufen, in ihrem Familien- und Bekanntenkreis und ihrem Club für SF zu werben und so den Fireball Spirit bekannt zu machen. So möchten wir weitere junge und aktive Mitglieder gewinnen. Die Bilder von Urs sind dabei eine gute Unterstützung.

#### 4.2 Regattawesen

Mianne verteilt die Regattastatistik. Wir hatten 93 gültige Starts (Minimum 90). Dieses sehr knappe Ergebnis wurde nur dank des 15. Boots, welches in Davos den zweiten Lauf bestritt, erreicht. Neun Swiss Cup Regatten und die SM wurden durchgeführt. Zum ersten Mal wurde auf dem Reschensee gesegelt. Die Regatta begeisterte. Davos und Walensee alternierend durchzuführen hat sich bewährt.

#### 4.3 Finanzen

Linus präsentiert die Jahresrechnung, die mit einem Gewinn von CHF 2'167 abschliesst. Das Mietboot verursachte einen Aufwand von rund CHF 100. Die grosse Einnahmequelle sind die Mitgliederbeiträge, die grossen Ausgaben sind Gazette und Trainings.

Geri hat die Rechnung revidiert und beantragt die Annahme. Sie wird mit Applaus einstimmig angenommen.

#### 4.4 Webseite



Roger dankt Ruedi für die inhaltliche Pflege der immer aktuellen SF-Website. Sie ist eine Visitenkarte für unsere Klasse und zeigt, wie aktiv wir sind. Die Anwesenden danken mit grossem Applaus.

## 4.5 Antrag auf Entlastung des Vorstands

Der Vorstand wird unter Applaus einstimmig entlastet.

## 5 Vorschau 2014

### 5.1 Regattaplan

Mianne orientiert über die Termine. Maccagno zählt als Swiss Cup Regatta. Reschensee ist noch offen, weil andere Klassen abgesagt haben. Dieses Jahr steht der Walensee auf dem Programm. Der SCOW hat ein sehr verantwortungsvolles und kompetentes Regattakomitee, einer Teilnahme am Walensee spricht also nichts entgegen. Zum ersten Mal werden wird eine Regatta in Neuchâtel ausgetragen. Die SM überschneidet sich teilweise mit der GBR National.

Internationale Termine:	22. März – 4. April 2014	WM Thailand
	31. Mai – 2. Juni	ITA Nationals
	5. Juli – 6. Juli 2014	CZE Nationals (Grand National)
	26. Juli – 1. Aug. 2014	EM Shetland
	16. – 22. Aug. 2014	GBR Nationals

### 5.2 Trainings

Kuk orientiert über das Training in Mammern. Alle Boote können auf den Zeltplatz gestellt werden. So sind Boote, Unterkunft, Theoriezelt und Beiz nahe zusammen. Das Training am Wochenende kann ideal mit zwei Segeltagen (Auffahrt) ergänzt werden. Wir möchten auch neue Interessenten zu diesem Anlass einladen. Das Mietboot wird verfügbar sein. Eine frühe Anmeldung ist erwünscht.

Das Meertraining in Port Camargue wird von François organisiert. Trainer sind Malcom und Tim.

### 5.3 SM Brunnen 20. – 24. August 2014

Ernst orientiert über die SM. Sie findet mit den Tempest zusammen im Rahmen der Wind Week statt. Diese Rahmenveranstaltung soll den Segelsport fördern. Die Boote werden im Hafen Fallbach hingestellt. Das Meldegeld beträgt CHF 250. Ernst wird diverse Dinge an der nächsten SM-Sitzung besprechen, welche an der GV diskutiert wurden: Finanzielle Mindestzusage, Platz für Camper, genügend Kapazität an der Rampe, Raumwindkurs etc.

### 5.4 Gazette

Sechs Firmen inserieren in der Gazette; neu auch ANW, die für Jollen u.a. Tauwerk anbietet. Redaktionsschluss der vier Ausgaben und wer den Regattabericht zu schreiben hat, wird in der Gazette und auf der Webseite veröffentlicht. Ruedi dankt dem Gazette-Team, insbesondere Urs für seine professionellen Bilder, welche er SF zur Verfügung stellt. Die Anwesenden honorieren dies mit Beifall. Christina bittet um Fotos von teilnehmenden wenn Urs nicht dabei ist.

### 5.5 Budget

Linus stellt zur Diskussion, ob der Beitrag von CHF 2'000 für den WM-Containertransport ins Budget kommen soll. Nach einer Diskussion wird beschlossen, dass dieser Betrag unabhängig der Anzahl Teilnehmer bei jeder Übersee-WM den Teilnehmern zur Verfügung stehen soll.

## 6 Wiederwahlen in den Vorstand

Linus Eberle (Kassier) Christina Härdi-Landerer (Gazette) und Geri Sauer (Revisor) stellen sich zur Wiederwahl. Sie werden in globo mit Applaus wiedergewählt. Die anderen Vorstandsmitglieder wurden letztes Jahr wiedergewählt.

## 7 Mitgliederanträge

keine



## 8 Preisverleihungen Swiss Cup 2011 und Ehrungen

<i>Swiss Cup</i>	1. Rang	Claude Mermod / Ruedi Moser
	2. Rang	Kurt Venhoda / Sonja Zaugg
	3. Rang	Christine Härdi-Landerer / Cedric Landerer

<i>Wanderpreise</i>	Mixed Trophy	Kurt Venhoda / Sonja Zaugg
	Aktivstes Mitgl.	Ernst Schneibel

### *Fun Preise (Auswahl)*

Bullitzer-Preise	Manuela Haschberger-Liechti
Bullitzer Spezialpreis	Christina Härdi-Landerer
am meisten Flugmeilen für Regattateilnahmen	Mianne Erne
schnellster Bootsfahrer auf der Strasse	Geri Sauer
jüngster Fireball-Nachwuchssegler	Lars
pünktlichster Biertrinker	Beni Flück

Der Bullitzer-Preis ging auch 2013 an Manuela. Er wird ihr zusammen mit der Ehrung für 2012 als Doppel-Bullitzer-Preis für die originellste Berichterstattung von Roger überreicht. Wer wirklich wunderbar Wörter weben kann ist Christina. Für Ihren Lead-Text zum Bericht Herbstcup Bielersee – einen Satz mit 28 Wörtern, die alle mit einem W beginnen – ehrt sie Roger mit einem Bullitzer Spezialpreis.

Unseren besten Trainern, Ruedi, Kuk und Kaki überreicht Ernst eine Flasche Wein. Danke!

## 9 Ort und Datum der GV 2014

Die nächste GV wird im Bärtschihaus am zweiten Wochenende der Swiss Nautic am 21. Feb. 2015 stattfinden.

## 10 Verschiedenes

- Wir heissen Lars, den Sohn von Lilly-Anne und Dirk in der Fireball Familie herzlich willkommen. Auch für den jüngsten unter uns gibt es einen Spezialpreis.
- An der Swiss Nautic soll wieder ein Boot ausgestellt werden. Es soll ein neueres mit einer 15er Nummer sein.
- Kuk regt an, ob man nicht wieder wie früher Kurse mit einem Raumwindkurs (statt Vorwind) segeln könnte. In der anschliessenden Diskussion wird der Vorschlag befürwortet. Voraussetzung ist eine geeignete Seetopographie sowie Clubs, die mitmachen und wissen, wie der Winkel sein soll.
- In 2013 wurde das Mietboot von Anja und Stefan intensiv genutzt. Öfters war es das 15. Boot. Sie haben inzwischen ein eigenes Boot gekauft! Unser Konzept ist in 2013 aufgegangen. Für 2014 haben wir noch keine ernsthaften Interessenten. Mit einem Flyer sollen Clubs und andere interessierte auf unser Angebot aufmerksam gemacht werden. Thomas Gautschi berichtet, dass die Finn-Klasse über drei Schiffe verfügt, die Interessenten segelfertig auf den Regattaplatz gestellt werden. Damit konnten die Klasse einige Neumitglieder gewinnen. Er stellt seinen Fireball an der Mammern-Regatta zur Verfügung.

Uster, 25.2.2013  
Christoph Graf

Liebe Kolleginnen und Kollegen, nun bin ich bereits seit einem Jahr an der Pinne von Swiss Fireball und versuche das Boot auf Kurs zu halten. Vieles kam sehr überraschend auf mich zu, was es zu einer echten Herausforderung machte, den Kurs zu halten. Speziell überrascht hat mich die oft intensive Hintergrundarbeit, besonders auch die Teilnahme an den verschiedensten Anlässen von Swiss Sailing, Zürcher-Segelverband ZSV und Segelclubs. Ein recht grosser, aber auch lohnender Anteil von Networking. Es bereitet viel Freude und erfüllt mich auch mit Stolz, immer wieder zu erleben, was für ein hervorragendes Image die Fireball-Klasse hat. An dieser Stelle möchte ich mich bei meinen Vorgängern, welche dieses positive Ansehen aufgebaut haben, sowie bei euch allen bedanken, denn jeder Einzelne von euch prägt unser Image mit seinen Aktivitäten. Ganz allgemein wird unsere Klasse als eine der aktivsten Jollenklasse wahrgenommen und geschätzt. Wir können uns auch glücklich schätzen, dass wir jemanden aus unseren Reihen haben, der über ein riesiges Netzwerk sowohl auf nationaler als auch auf internationaler Ebene verfügt und sich auch unermüdlich für die Belange von Fireball einsetzt. Unser Ehrenmitglied François Schluchter, ein hervorragender Repräsentant für unsere Klasse, wurde letztes Jahr auch von Fireball International für seine Verdienste zum Ehrenmitglied ernannt. An der Generalversammlung 2013 unseres Landesverbandes wurde er zum Swiss Sailing Vizepräsidenten gewählt. Herzliche Gratulation, viel Erfolg in deinen neuen Aufgaben und besten Dank für deinen Einsatz! Wiederum haben wir die Qualifikation für die Berechtigung der Durchführung

einer Schweizermeisterschaft in diesem Jahr geschafft, dank der aktiven Teilnahme unserer Segler an zehn Swiss Cup Regatten im Jahr 2013. Neu für uns und eine tolle Erfahrung war die Regatta am Reschensee, welche bestimmt allen Teilnehmern in bester Erinnerung bleibt. Weitere Anlässe wie das Meertraining in Port Camargue und das Training in Mammern sind bei den Teilnehmern äusserst beliebt, da wir immer wieder hervorragende Trainer engagieren können und jeder davon profitieren kann. Einige unserer Boote haben sich auch wieder an diversen internationalen Regatten im Ausland beteiligt, so nahmen doch fünf Schweizer-Boote an der WM in Portoroz in Slowenien teil.

Ganz besonders freut mich, dass in der vergangenen Regattasaison junge Seglerinnen und Segler wie Manuela Haschberger, Steven Wäspi, Caroline Patte, Morgane Paillard, Jean-Marie Tinembart, Moritz Hasler, P. Rüfenacht, Lukas Schaub, Florian Landerer, Severin Zenklusen, Elena Landerer, Elina Schwab, Noé Lecoultré, Johannes Graf, Fabienne Liechti, Reto Giovanoli den Altersdurchschnitt der Fireball-Segler massiv nach unten gedrückt haben. Speziell erinnern möchte ich an Elena und Elina, die sich als jüngstes Team auf ihrem Fireball im Feld der vierzehn Fireballs am Eisbärenpokal in Thalwil bei nicht ganz einfachen Bedingungen hervorragend geschlagen haben. Das Design des Fireballs ist trotz seines Alters von über fünfzig Jahren immer noch eine sportliche Jolle mit riesigem Spassfaktor, welche auch für junge Segler attraktiv ist. Dies nicht zuletzt dank äusserst aktiven Klassenvereinigungen in vielen Ländern, sowie der ständigen technischen Weiterentwicklung des

Bootes betreffend Ausrüstung und Materialien, jedoch mit Mass, so dass die Kosten unter Kontrolle bleiben. Ich bin überzeugt, dass sich der Trend zu jüngeren Seglern auf dem Fireball fortsetzen wird, jedoch ist jeder Einzelne von uns gefordert für die Jugend offen zu sein. Die Älteren müssen sich den Jüngeren anpassen und nicht umgekehrt, nur so kann unsere Klasse für junge Segler attraktiv sein. In diesem Sinne möchte ich euch bitten auf die Jungen in eurem

Bekanntenkreis und in euren Segelclubs zuzugehen und sie zu unterstützen. Macht bitte Propaganda für die Fireball-Klasse und berichtet mit Begeisterung von den jungen Seglern auf unseren Booten.

Ernst Schneibel  
Nänikon, 24. Januar 2014



[www.garmin.ch](http://www.garmin.ch)

**GARMIN**

Leader in GPS

**schiffswerk**

laden · lager · werft

Steckborn · 052 761 28 55



# Jahresrechnung

Beschreibung	Eröffnung CHF	Saldo CHF	Budget CHF	Diff.Budget CHF
<b>Bilanz</b>				
<b>AKTIVEN</b>				
Kasse	232.55	232.55		232.55
Postkonto	25'996.51	26'694.35		26'694.35
Bankkonto				
Debitoren				
Debitoren VSt				
Inventar	1.00	1.00		1.00
Transitorische Aktiven		1'470.00		1'470.00
<b>Aktiven</b>	<b>26'230.06</b>	<b>28'397.90</b>		<b>28'397.90</b>
<b>PASSIVEN</b>				
Kreditoren				
Transitorische Passiven	-40.00	-40.00		-40.00
Vereinsvermögen	-26'190.06	-26'190.06		-26'190.06
Rückstellungen				
<b>Passiven</b>	<b>-26'230.06</b>	<b>-26'230.06</b>		<b>-26'230.06</b>
Gewinn(+)/Verlust(-)		2'167.84		2'167.84
<b>Erfolgsrechnung</b>				
<b>AUFWAND</b>				
Administration		111.70	200.00	-88.30
Frankaturen				
Gazette		2'795.55	3'200.00	-404.45
EXPO BEA		561.00	600.00	-39.00
Training Schweiz		397.45	400.00	-2.55
Training Port Camargue, Beiträge WM/EM		1'000.00	1'500.00	-500.00
Klassenbeiträge FI / Swiss Sailing		904.77	1'200.00	-295.23
Preise / Jahresbestenliste		848.00	600.00	248.00
Aufwendungen SM		604.00	1'000.00	-396.00
Subventionen			1'500.00	-1'500.00
Aufwand Mietboote SF		1'742.81	800.00	942.81
PR und Werbung				
Abschreibungen				
Sonstiger Aufwand		1'531.20	600.00	931.20
Ausserordentlicher Aufwand				
<b>Aufwand</b>		<b>10'496.48</b>	<b>11'600.00</b>	<b>-1'103.52</b>
<b>ERTRAG</b>				
Jahresbeiträge Aktive		-7'040.00	-7'440.00	400.00
Sponsoren		-85.78		-85.78
Jahresbeiträge Passive		-1'160.00	-1'200.00	40.00
Einnahmen Anlässe, Feste				
Inserateinnahmen		-1'610.00	-1'400.00	-210.00
Sonstiger Ertrag		-608.05		-608.05
Beiträge Swiss Sailing		-500.00	-500.00	
Mietboote SF		-1'660.49	-640.00	-1'020.49
Gewinn/Verlust				
<b>Ertrag</b>		<b>-12'664.32</b>	<b>-11'180.00</b>	<b>-1'484.32</b>
<b>Gewinn(-)/Verlust(+)</b>		<b>-2'167.84</b>	<b>420.00</b>	<b>-2'587.84</b>

*[Handwritten Signature]*  
20. 1. 2014

Bericht der Revisionsstelle  
An die Generalversammlung des Vereins

## Swiss Fireball

Als Revisor habe ich die Buchhaltung und die Jahresrechnung des Vereins Swiss Fireball für das am 31. Dezember 2013 abgeschlossene Jahr geprüft.

Für die Jahresrechnung ist der Vorstand verantwortlich, während meine Aufgabe darin besteht, diese zu prüfen und zu beurteilen.

Die Jahresrechnung 2013 schliesst mit einem Gewinn von CHF 2'167.84 ab.

Das Vereinsvermögen beträgt nach dem Gewinnvortrag CHF 28'357.90

Gemäss meiner Beurteilung entsprechen die Buchführung und die Jahresrechnung dem Gesetz und den Statuten.

Ich empfehle, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

Häggingen, 20. Januar 2014



Gery Sauer

**Schneibel DinghyTech**  
für Jollensegler

Beratung

Service

Reparaturen



Zubehör

Schneibel DinghyTech  
Industriestrasse 7a  
8620 Wetzikon  
+41 44 945 15 70  
info@sdyt.ch  
www.sdyt.ch

Allen, Clamcleat, Harken, Holt, Liros,  
Marlow, Protect Tapes, Ronstan, Sandiline,  
Seasure, Seldén, Spinlock, Wichard, Zhik, ...



# Budget 2014

## **AUFWAND**

Administration	100.00
Frankaturen	
Gazette	3'000.00
EXPO BEA	600.00
Training Schweiz	400.00
Training Port Camargue, Beiträge WM/EM	1'500.00
Klassenbeiträge FI / Swiss Sailing	1'100.00
Preise / Jahresbestenliste	600.00
Aufwendungen SM	1'000.00
Subventionen	1'000.00
Aufwand Mietboote SF	700.00
PR und Werbung	
Abschreibungen	
Sonstiger Aufwand	400.00
Ausserordentlicher Aufwand	
<b>Aufwand</b>	<b>10'400.00</b>

## **ERTRAG**

Jahresbeiträge Aktive	-6'800.00
Sponsoren	
Jahresbeiträge Passive	-1'200.00
Einnahmen Anlässe, Feste	
Inserateinnahmen	-1'400.00
Sonstiger Ertrag	
Beiträge Swiss Sailing	-500.00
Mietboote SF	-640.00
Gewinn/Verlust	
<b>Ertrag</b>	<b>-10'540.00</b>

**Gewinn(-) / Verlust(+)** **-140.00**

# Ihre Crew an Land

## Ihr Zürcher Segelzentrum

**Besuchen Sie uns in  
unserem Ladengeschäft!**

- ✓ Auswahl auf über 700 m<sup>2</sup>
- ✓ Kompetentes Fachpersonal mit langjähriger Erfahrung im Regattasport, Fahrtensegeln und Offshore
- ✓ Qualitätsprodukte aller namhaften Hersteller
- ✓ Wartungsarbeiten für Rettungsinseln und -westen
- ✓ Durchführung von Takelarbeiten jeder Art



Öffnungszeiten:

### März – Juli

Mo.: 10.30 – 18.30 Uhr

Di.–Fr.: 9.30 – 18.30 Uhr

Sa.: 9 – 16 Uhr

### August – Februar

Mo.: 11.30 – 18.30 Uhr

Di.–Fr.: 10 – 18.30 Uhr

Sa.: 10 – 16 Uhr

**Wir freuen uns auf Ihren Besuch!**

Zürich West, direkt auf dem  
MIGROS-Herdern-Gelände

**awn**  
a.w.niemeyer  
**Zürcher Segelzentrum**

Pfingstweidstrasse 101 • MIGROS Herdern • 8005 Zürich

Kundendienst/Bestellung: 044 434 30 80 • Beratung: 044 434 30 85

[www.zuercher-segelzentrum.ch](http://www.zuercher-segelzentrum.ch)

## To Spi, or not to Spi: That is the question

Letztes Jahr feierten wir 50 Jahre Fireball. Unser Boot fuhr damals ohne Trapez und ohne Spinnaker. In 1966 tauchten die ersten Ballonsegel am Fireball aus Frankreich kommend auf und 1968 wurde der Spi für internationale Regatten zugelassen. In dieser Zeit schafften es Fireballs unter Spi auf die Frontseite des FI News Bulletins.

In Nr. 11 (März 67) lesen wir in einem kleinen mit „Spinnakers“ überschriebenen Artikel: „Following the requests of France and Switzerland ..., very serious consideration is being given to the advantages and disadvantages of adopting a spinnakers, and if it is generally agreed to have one, what size will it be? ... If French Fireballers can handle these spinnakers, can the rest of us turn down the challenge?“

Noch ist man auf der Insel skeptisch: „The U.K. Association is starting serious experiments this season. One question that is being asked is ‘Can a girl handle a large spinnaker’. The answer is No, ...“

In Nr. 12 (Sept 67) des Bulletins berichtet Frank Roth (?), Sekretär Swiss Fireball, über das Ski-Yachting und Blaue Band am Corvatsch und Silvaplannersee vom Juli 67: „Es zeigte sich immer wieder, dass der Spinnaker erforderlich ist, um einen guten Rang heraussegeln zu können. Die Hälfte der Boote hatte noch keinen Spi. Ich glaube hier sagen zu dürfen, dass der Spi offiziell eingeführt werden sollte.“ Das Blaue Band wurde übrigens von F. Nagel / CH. Gutknecht gewonnen. Ich zitiere nochmals: „Herr Nagel ist für die meisten von uns ein ‚unbeschriebenes Blatt‘. Er baute sein Boot in Neuenburg, wo er auch wohnt.“

Im Titelbeitrag dieser Nummer „Fireballs & The Spinnaker“ wird noch heftig diskutiert. Es gab Gegner und enthusiastische Befürworter. Man kommt zum Schluss: „It seems certain that whatever is finally decided, some members will be dissatisfied.“ Man möchte den Fireball attraktiver machen: „Without a Spinnaker, the Fireball will be quite unacceptable to these Nations. ... Members must decide whether they wish to be a first or a second rate racing class.“

In Nr. 143 (Mai 68) ist der Frontartikel dem Thema „Spinnakers are international“ gewidmet. Was in Frankreich bereits seit 30.12.1966 in allen Rennen erlaubt ist, ist nun auch für internationale Anlässe gestattet. Die WM 1968, ausgetragen in Brunnen, wird mit Spi gesegelt werden! Die Engländer scheinen noch etwas aufholen zu müssen, weil Spinnaker dort bei nationalen Anlässen noch nicht zugelassen sind. „Six spinnakers are at present circulating around the UK. ... The 22 British entries for the 1968 World Championships, are desperately trying to get some spinnaker practice.“ In 2018 können wir also das nächste 50-jährige Jubiläum feiern. Aber vorerst feiern wir in Brunnen die mutige Entscheidung zugunsten des Spinnakers mit der SM 2014 in Brunnen und singen ein Loblied auf unsere Girls (und Boys), die gelernt haben, mit dem Spi umzugehen. The answer is: Yes, they can!

**Christoph Graf SUI 14920**

## International report

At last Fireball International goes to press on its own. The U.K. Association is printing its own News Sheet. We are sorry for the delay in publishing this bulletin, but things have been happening at our Headquarters. The increase in membership over the last few months has been so astonishing that the "Staff" had to be reorganised. Ron Cohen is now spending all his time looking after the money, collecting Subscriptions and Royalties while Steven Schrier has been coaxed into taking over the secretarial work as editing the Year Book and the Bulletins.

### NEW RULES

Rule changes, amendments and proposals have been flying around like Fireballs before the start gun at a Championship. At the end of the bulletin is a copy of the 1987 Class Rules. Many people have been under the impression that all the fuss must have resulted in a new set of rules which would out class old boats. Nothing could be further from the truth. The rules have been reworded to make building easier, and to close up a few loop holes. The final result should be a Fireball that is no faster than last years model.

Anyone who suggests that the rules should be completely rewritten again before 1980 had better be prepared to write them himself. We will, of course, consider minor amendments each year, but the class rules must be stabilised for the next few years.

### GLASSFIBRE FIREBALLS (GRP)

The big decision has finally been made. GRP boats are being ordered all over the world. We have decided to follow the Tempest Class Rules and restrict the building of GRP boats. All hulls must be produced from moulds that have been made from the Master Plough which will be held in the U.K.

This rigid control is favoured by the I.Y.R.U. and in the event of us wishing to come under their jurisdiction combined with the possibility of fitting their possible requirements for a cheap Olympic two man centreboard, our stiff GRP rules would be to our advantage.

The rules allow for developments in building techniques. Many combinations of Glass and Wood are possible, but most important of all, the price increases will be kept to a minimum. Countries who have previously had to import most of their boats due to the great shortage of builders of wooden boats, can now be supplied by their local GRP builder. This is expected to result in a great expansion all over the World, especially in Canada, France and the U.S.A.

### CLASS GROWTH

The end of 1966 marked the end of a chapter. Due to the tremendous growth outside the U.K., the United Kingdom no longer holds the majority vote, and therefore, no longer has to bear the full responsibility for the class. I think it would be opportune to thank the U.K. Fireball Association for all the past work it has done in running the class. In particular the various Committees and Sub-committees under the chairmanship of John Batten, Alan Wilson and Ray Boden.

The strengths of affiliated associations as at 1st January 1967 stood at:

United Kingdom	585	Belgium	28
France	202	Mauritius	14
Canada	129	Rhodesia	35
U.S.A.	65	Thailand	10
Switzerland	48	Italy	14
Ireland	49	New Zealand	4
Australia	45		

### WORLD CHAMPIONSHIPS 1967

September 11th - 15th

The second Fireball Class World Championship will take place at Bendor, a small island off the French Mediterranean Coast near Toulon. The Commodore has been there many times and supports the Michelin Books' view that "it is worth a detour".

The suggested priorities for entry are being worked out by Associations and applications for entry should have been lodged by now. Certificates i.e. Priority 1 will be notified by return. The final choice will be made by May 15th.

### INTERNATIONAL BULLETIN

We hope you approve of the new layout. The U.K. Association is now producing its own bulletin as are several other countries. We therefore want to use this bulletin to circulate interesting details of Fireball construction, methods of sailing and articles on championships, important races and personalities. Any member who has a good photograph (glossy 8" x 8", or better still send the negative complete with interesting details) should send it to Fireball International. If required, photos will be returned. This is your 'magazine'. Please help to make it a success.

### SPINNAKERS

Following the request by France and Switzerland at the last meeting of the Council of Fireball International, very serious consideration is being given to the advantages and disadvantages of adopting a spinnaker, and if it is generally agreed to have one, what size will it be?

France has provisionally proposed a large sail of around 140 to 150 square feet, with a 6'6" long pole. Full scale trials are being held in France and several other countries will be testing similar spinnakers this season. If French Fireballers can handle these spinnakers, can the rest of us turn down the challenge?

The U.K. Association is starting serious experiments this season. One question that is being asked is "Can a girl handle a large spinnaker". If the answer is No, there will be some serious re-thinking on the size of spinnaker that will be internationally acceptable.



Peter Milne and Roger Fauchon in prototype Fireball, sailing in Southampton water.

### "LETTER FROM AMERICA!"

The following is an excerpt from a letter from Dick Eberhard to the U.S. Association dated September 26th, 1966 giving some notes from the International meet.

"While I am writing to you, I thought I ought to give you my impressions, etc., of international and the U.K. group who are running things now. In the first place they are really very fine people who are very interested in keeping the class healthy. Their experience is limited on the whole to the English and to some extent the European scene. The two points of view, however, are far from the same. At this time they must listen most closely to the people in the U.K. Association merely because they have more boats.

cont.



"So this is your idea of a quiet seaside holiday!"

# FIREBALL



News Bulletin No. 12

FIREBALL INTERNATIONAL

SEPTEMBER 1967

## FIREBALL & THE SPINNAKER

No other subject has ever created so much interest in the Fireball as has the suggested use of Spinnakers. Five countries have approved the use of Spinnakers on a national basis. Two more have stated their strong wish to use Spinnakers pending a decision of the Council of Fireball International. The remaining eight National Associations have stated no preference. The U.K. Association is carrying out trials at Hayling Island. They have at their disposal Spinnakers of many different sizes including two French size Spinnakers of approximately 140 square feet and a Peter Milne and Keith Musto design of 125 square feet.

In the U.K. there are a number of opponents to the introduction of Spinnakers and a letter from one group is printed on the "Letters to the Editor" page. Other U.K. members are extremely enthusiastic. It seems certain that whatever is finally decided, some members will be dissatisfied. The important feature is the growth of the class. There is definitely great interest in the class all over the world, but many people are put off by the lack of a Spinnaker. There are many countries where there is no demand for a two man dinghy which does not combine fibreglass construction, trapeze and Spinnaker.

It is almost certain that the Fireball will be chosen as the two man centreboarder for the South Pacific Games in 1969. In this event, 17 Nations take part, so the possible new influx of members would be tremendous. Without a Spinnaker, the Fireball will be quite unacceptable to these Nations.

When the class was originally started no one expected it to become a large International Class. The rules have been amended to fit in with the demand to increase the performance of the boat. Spinnaker represents another move to improve on the performance. Members must decide whether they wish to be a first or second rate racing class. The decision is yours.

We would like to air some of the opinions of Associations. As the French have led the way in this matter, we would like to put their views first.

### FRANCE

Since December 30th 1966, the Spinnakers can be used in all the meetings held in France, including the International Week of LA ROCHELLE, Marseille (the week before the World Championship) and the French Championship to be raced at the SABLES d'OLONE from the 13th to 16th July. The only exception will be the WORLD CHAMPIONSHIP since FIREBALL INTERNATIONAL has not yet found it possible to vote this amendment to the rules.

The French Spinnaker Rules were compiled with the advice of the most competent Sailmakers in France: TASKER, VERNEUIL and CHRIST.

The aim of these Rules were:-

1. To prevent production of extreme shapes, very flat for reaching or very full for the run, which would encourage FIREBALL owners to buy two or more SPINNAKERS.



Donat & Patrice Briandet

1966 French Champions

2. To allow an area of some 13 square metres (140 square feet) because experience has proved the best balance was obtained with a Spinnaker area equal to the real area of the mainsail + jib.

The results of several months racing have confirmed that Spinnaker:-

1. Increased speed
2. Affords more interest and pleasure to the crew
3. And the most important - gives the whole class a new impulsion.

The FIREBALL is now fully equipped to attract young crews from smaller classes who are already used to handling a Spinnaker and will never change to a bigger boat where the Spinnaker is prohibited.

Several Countries have already come to the same conclusion and we do hope that the next INTERNATIONAL MEETING will see a majority

of national representatives voting in favour of the Spinnaker Rules proposed by the French Association.

Depuis le 30 Décembre 1966, le Spinnaker est autorisé dans toutes les régates courues en France, y comprise la SEMAIN de LA ROCHELLE, celle de MARSEILLE (la semaine précédant le championnat du Monde) et le Championnat de France (aux SABLES d'OLONE du 13 au 16 Juillet). Seul le CHAMPIONNAT du MONDE fera exception a cette règle, car l'Association Internationale n'a pas encore pu se réunir pour voter la modification des règles de jauge dans ce sens.

La règle de jauge du Spinnaker adoptée par la France a été mise au point avec le concours des voiliers français les plus compétents: TASKER, VERNEUIL et CHRIST.

L'idée directrice a été:

1. d'empêcher la production de formes extrêmes, très plates pour le large ou très creusé pour le vent arrière, qui auraient conduit certains à se procurer 2 ou plusieurs spinnakers.

cont. page 2, cols. 1 & 2



# FIREBALL



News Bulletin No.13

Fireball International

May 1968

## SPINNAKERS ARE INTERNATIONAL

Thousands of Fireballers throughout the World are breathing a sigh of relief. The big decision has been made and spinnakers to the basic proposals of the French Association have been approved for International events. During a great deal of confusion, the UK Fireball Association approved the use of spinnakers for International events, while refraining from changing the existing rules for UK Nationals Opens and Championships.

What this all means is that in the majority of countries, spinnakers are legal for all forms of racing. This applies to all World and Continental Championships.

Unfortunately, the ordinary members of the UK Association were given very little information regarding spinnakers, and very few ever saw or had the opportunity of sailing with one. It was therefore quite understandable that the members were loath to approve something of which they had so little knowledge.

The UK Association Committee is very busy trying to rectify this situation. Six spinnakers are at present circulating around the UK. Yachting magazines are featuring Fireballs with spinnakers. We are pleased to report that in the present atmosphere it is very hard to find anyone who is still anti.

The 22 British entries for the 1968 World Championships, are desperately trying to get in some spinnaker practice. Although officially frowned upon, some clubs are allowing spinnakers to be used in club races. Where only a minority have spinnakers, they are obliged to retire at the end of a race.

This is the situation in the UK, at least until the AGM, which will be held in September.

Down Under, someone is laughing up his sleeve!

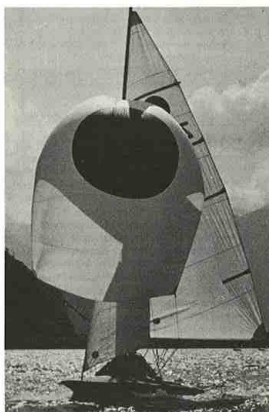
For those of you who have just "switched on", the official spinnaker rules are included in Ray Boden's "Notes for Measurers".

### 1968 WORLD CHAMPIONSHIPS

These are taking place at Brunnen, Switzerland, June 30th-7th July. Fireballers who are not taking part are welcomed as spectators. Details of accommodation, camp sites and Hostels, are available from Frank Roth, Hon.Sec. Swiss Fireball Association, Seepplatz, 3653, Oberhofen/Thun, Switzerland.

### FIBREGLASS VERSUS GRP

The professionals tell us that we must call glass boats "Plastic or G.R.P. Craft".



"Swiss Fireballer under Spinnaker".

Photo by Cyril Sturm.

As the Glassfibre is only the reinforcing material, describing the boat as "Glassfibre" is like calling a reinforced concrete building a "steel rod" structure.

We have taken the point and in future we will sail in GRP Boats (we hate the word Plastic). Glassfibre boats will be left on the beach.

## INTERNATIONAL REPORT

The growth of the class continues at a rate approaching 700 per year. While this is very satisfying, we sadly note that association membership is not increasing at the same rate. While we must mourn the passing of some of the older Fireballs and the abrupt end of a young one, there must assuredly be a number of owners who are not members of a National Association. If you know of someone in this position, explain the advantages of joining the association, and point out that unless he is a member, his racing certificate is invalid and the second-hand value of his Fireball will be much reduced.

### Vice-Commodores

We are pleased to announce the appointment of Dr. Brothier, John Castle and Douglas Harrison, as Vice-Commodores representing Europe, Oceania and North America. We are still awaiting the nomination of a Vice-Commodore for Africa.

We hope that the vice-commodores will help to bring closer co-operation within each continent. They are responsible for organising the Continental championships, the first of which will be in 1969, when there will be no World Championship. In future World Championships will take place in alternate years, with the 3 or 4 Continental Championships taking place in the intervening years.

### New Association

Under the guiding hand of Carl-Eric Warfvinge, the Swedish Fireballers are in the process of forming an association. We wish them success. Further reports from Sweden are to be found in "World Roundup" near the back of the Bulletin.

### Plans

Fireball International is helping associations to provide an adequate service. If anyone is having any difficulty in this direction, please write direct to us. With well over 60% of the class being built by amateurs from plans, we place great importance on members getting plans with the minimum of delay.

### Licensed Builders

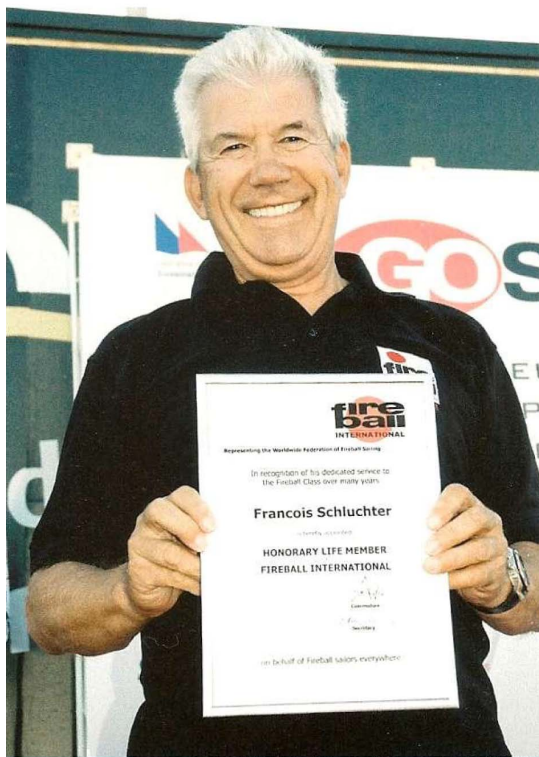
Fireball International is deeply concerned in insuring that professional building facilities exist throughout the world, to provide members with wood and GRP boats, as well as kits. Several countries are well provided for, and the size of their associations provide ample proof of the fact, Richardsons of Darlington (England) have just been Licensed, as well as a GRP Boatbuilder in Mauritius, Regi Glas Company, Port Louis. Richardsons are well known as the main builder of the International Tempest. Welcome to the gang, you are needed!

Unfortunately, some countries are still without the professional builders they need.

Fireball International supports the limiting of Builders for a given area. It is quite unfair to ask a professional to buy a mould, print price lists and brochures, advertise and exhibit at National Boat Shows, and then, having spent a great deal of money, he finds another builder a few miles away is taking all his custom away. Of course, the second

## Fireball: Ehrenmitglied Francois Schluchter

Francois Schluchter, Ehrenmitglied von Swiss Fireball und langjährigem Präsidenten von Fireball International (und Mitglied des Zentralvorstandes Swiss Sailing) wurde eine besondere Ehre zuteil: An der Weltmeisterschaft 2013 der Fireball im slovenischen Portoroz Ende September wurde er zum Ehrenmitglied von Fireball International gewählt. „Ich freue mich natürlich besonders über diese Auszeichnung, die für mich Ausdruck der Wertschätzung meines leidenschaftlichen Einsatzes für diese Jolle ist“, so Schluchter am Rande der Zeremonie.





## Frühlingsregatta I 2014: Fireball, Tempest

Samstag / Sonntag 3./4. Mai 2014

### Ausschreibung

#### 1. Austragungsort

- Nottwil-Eggerswil-Sempachersee

#### 2. Veranstalter

- YACHT-CLUB SEMPACHERSEE
- Organisation: Markus Zenklusen, Sportchef YCSe, Wolfisbühl 30, 6020 Emmenbrücke, [zick-zenklusen@bluewin.ch](mailto:zick-zenklusen@bluewin.ch)

#### 3. Regeln

- Die Regatta unterliegt den Regeln wie sie in den „Wettfahrtregeln Segeln 2013-2016“ festgelegt sind.
- Es gelten die Zusätze von Swiss Sailing.
- Die Schutzgebiete-Sempachersee sind zu beachten.

##### Regeländerungen

- Evtl. Änderungen von Regeln sind in den Segelanweisungen beschrieben.

#### 4. Werbung

- Es gilt Werbung Kategorie C.

#### 5. Teilnahmeberechtigung und Meldung

- Die Teilnehmer müssen Mitglieder eines ISAF angeschlossenen Clubs sein.
- Für Schweizer Teilnehmer gelten die Swiss Sailing Ausführungsbestimmungen „Startberechtigung an Regatten“.
- Notwendige Lizenzen können im Regattabüro gelöst werden.
- Die Meldung muss mit dem Meldeformular erfolgen an YACHT-CLUB SEMPACHERSEE, M. Zenklusen, Wolfisbühl 30, 6020 Emmenbrücke, E-Mail: [zick-zenklusen@bluewin.ch](mailto:zick-zenklusen@bluewin.ch) oder über den Swiss Sailing Regatta-Kalender <http://swiss-sailing.fastforward.ch>
- **Meldeschluss: Dienstag, 29. April 2014**, bei der angegeben Meldestelle, Nachmeldungen sind möglich bis Samstag, 3. Mai, 10:00 Uhr mit einer Nachmeldegebühr.
- Meldegeld pro Boot: Tempest je CHF 35.- (plus CHF 10.- Krangebühr) Fireball je CHF 25.-
- Nachmeldegeld pro Boot: CHF 10.-
- Für die Durchführung der Regatta sollten sich mindestens pro Klasse 10 Boote anmelden (Datum: Dienstag, 29. April 2014).

#### 6. Zeitplan der Wettfahrten

- **Samstag 3. Mai 2014:**
  - 09:00 -11:30 Uhr Anmeldung im Regattabüro, Abgabe Segelanweisungen
  - 12:00Uhr Skippermeeting,  
Die Zeit für das Ankündigungssignal der ersten Wettfahrt ist 13 Uhr. Die Ankündigungssignale für die weiteren Wettfahrten erfolgen möglichst unmittelbar im Anschluss an die vorangegangene Wettfahrt oder sie werden durch Aushang bekannt gegeben.
- **Sonntag 4. Mai 2014**
  - 09:00 Uhr Auslaufbereitschaft
  - 14:00 Uhr Letzte Startmöglichkeit (Ankündigungssignal)  
Rangverkündigung
- Anzahl Wettfahrten: 6. max. 4 pro Tag

## 7. Vermessung

- Es können stichprobenartige Vermessungskontrollen durch die Wettfahrtleitung oder die Jury erfolgen.

## 8. Wertung

- Es ist **eine** vollendete Wettfahrt erforderlich, um die Serie zu werten.
- Streichresultate: Wenn **vier** oder mehr gültige Wettfahrten beendet wurden, wird **ein** Resultat gestrichen

## 9. Preise

- Erinnerungspreise für alle Teilnehmer

## 10. Liege- und Parkplätze

- Liegeplätze und Parkplätze entsprechend den Hinweisen.
- Campieren ist auf dem Club-Areal nicht erlaubt!

## 11. Gesellschaftliche Anlässe

- Freibier/Mineralwasser am Samstag 3. Mai 2014
- Nachtessen mit Anmeldung bis Dienstag, 29. April 2014 bei der Meldestelle
- Verpflegung „Buvette“ aus der Club-Wirtschaft

## 8. Haftung und Versicherung

- Es liegt in der alleinigen Verantwortung jedes Teilnehmers an diesem Regatta-anlass teilzunehmen (WR Regel 4). Durch die Meldung und Teilnahme verzichtet jeder Teilnehmer auf die Geltendmachung von Haftpflichtansprüchen jeder Art gegenüber den veranstaltenden Organisationen und den für die Durchführung verantwortlichen Personen.  
Jedes teilnehmende Boot muss über eine ausreichende Haftpflichtversicherung mit Gültigkeit für Wettfahrten verfügen.

**DUVOISIN NAUTIQUE**  
& SPORTS

**Alles für Ihren Boot und für Sie:  
Beschlüge, Bekleidung,  
Reparaturen...**

**\*\*\* *Versandkostenlos\** ab frs. 100.- \*\*\***

\*Dies schliesst sperrige Güter...

**[www.duvoisinnautique.ch](http://www.duvoisinnautique.ch)**

Colombier/NE - 032 841 10 66 - [info@duvoisinnautique.ch](mailto:info@duvoisinnautique.ch)





# **Fireball European Championship**

and

## **Shetland National Championship**

**24<sup>th</sup> July ~ 1<sup>st</sup> August 2014**

Venue

**Lerwick Boating Club, Lerwick,  
Shetland Islands**

Organising Authority

**Fireball International**

Host

**Fireball Shetland**

## NOTICE OF RACE

### 1.0 RULES

1.1 The regatta will be governed by the 'rules' as defined in *The Racing Rules of Sailing*.

1.2 The prescriptions of the RYA will not apply.

1.3 Pre event equipment inspection will apply.

1.4 Rule 20.8 of the class rules is changed as follows:

Subject to the approval of the Race Committee, a boat chartered or loaned for the events may declare at the time of entry or registration a sail number which may be different from the registered number of the hull provided that the number declared shall not be the sail number of any other boat competing in the regatta.

1.5 Rule 23 the class rules 'Limitations of Equipment' will apply.

1.6 If there is a conflict between languages, the English text will take precedence.

### 2.0 IDENTIFICATION AND ADVERTISING

Boats may be required to display identification numbers and event sponsor advertising in compliance with ISAF Regulation 20.4.1.1.

### 3.0 ELIGIBILITY AND ENTRY

3.1 All competitors shall comply with RRS 75. The regatta is open to boats of the International Fireball Class whose helmsman and crew are members of a National Fireball Class Association recognized by Fireball International or Fireball International if there is no NCA in the boats country.

3.2 Late entries will be accepted up to 18:00 on 26<sup>th</sup> July 2014.

### 3.3 Classic Boats

Classic Boats will be determined during the equipment inspection procedure.

A list of sail numbers will be published and displayed on the official notice board prior to the first race of the European Championship.

### 4.0 FEES

4.1 The required fees in GBP (for both championships) are as follows:

<u>Event</u>	<u>Entry up to and Including 31st May 2014</u>	<u>Entry after 1<sup>st</sup> June 2014</u>
Championship	£280	TBA
Social Adult	£50	TBA
Social Junior (under 18)	£25	TBA
Children (under 12)	Free	Free

# Ausschreibung EM Shetland

## 5.0 SCHEDULE

### 5.1 Shetland National Championship 24<sup>th</sup> July ~25<sup>th</sup> July 2014

			<b>Activity</b>
Thursday	24 July	12:00	Races
Friday	25 July	11:00	Races

### 5.2 European Championship 26<sup>th</sup> July ~ 1<sup>st</sup> August 2014

Saturday	26 July	08:00 – 12.30	Registration / Measurement
		13.30 – 18.00	Registration / Measurement
Shetland	Nationals	19.30	Prize Giving Ceremony
Sunday	27 July	13:00	Races
Monday	28 July	13:00	Races
Tuesday	29 July	13:00	Races
Wednesday	30 July		Lay Day
Thursday	31 July	13:00	Races
Friday	1 August	13.00	Races
		19:30	Prize Giving Ceremony

### 5.3 The numbers of races scheduled are as follows:

National Championship      Number of Races: 6 (3 per day)

European Championship      Number of Races: 10 (2 per day)

One extra race per day may be sailed.

### 5.4 The scheduled time of the warning signal for the first race of the Shetland Championship is 12.00, 24<sup>th</sup> July 2014.

The scheduled time of the warning signal for the first race of the European Championship is 13.00, 27<sup>th</sup> July 2014.

On the last day of the European Championship, no warning signal will be made after 17.00.

## 6.0 Equipment Inspection

Each boat shall have a valid measurement certificate. All boats and equipment shall be presented for pre-event inspection according to the Equipment Inspection Instructions, which will be a part of the Sailing Instructions. Random inspections checks will be carried out during the event.

## 7.0 SAILING INSTRUCTIONS

The sailing instructions will be available at registration.

## 18.0 INSURANCE

Each participating boat shall be insured with adequate valid third-party liability insurance. (3,000,000 GBP / Euros per occurrence)

Signing the Entry Form shall confirm that the boat has such cover.

# Wichtige Adressen

## Präsident

Ernst Schneibel, Stationsstr. 12, 8606 Nänikon  
(P) 044 940 53 70 (N) 079 387 24 86  
email: schneibel@bluewin.ch

## Kassier

Linus Eberle, am Gottesgraben 12, 5430 Wettingen  
(P) 056 426 59 56  
email: linus.sfa@bluewin.ch

## Regattachefin

Mianne Erne, Hohlgasse 65, 5000 Aarau  
(P) 062 824 06 49 (N) 076 479 51 21  
email: fireballregatta@gmx.ch

## Präsident Fireball International

Joe Jospe, 3755, Grey Av. Montreal  
Quebec H4A 3N8 Canada  
(P) +1-514-591-2679  
email: joe.jospe@gmail.com

## Eurocommodore

Maja Suter, Grosseholzweg 14, 3073 Gümligen  
(P) 031 951 29 69, (N) 079 506 12 89  
email: maja.suter@gmx.net

## Sekretariat

Christoph Graf, Talweg 164, 8610 Uster  
(P) 044 994 42 16  
email: graf-noha@freesurf.ch

## Presse

Lilly-Anne Brugger, Rombachtäli 21, 5022 Rombach  
(P) 056 667 28 19; (N) 077 400 04 72  
email: lab@gmx.ch

## Webmaster

Roger Leemann, Rütistr. 58, 8032 Zürich  
(P) 044 252 00 26  
email: rcl@datacomm.ch

## Gazette

Ch. & U. Hürdi, Hauptstr. 15A, 7240 Küblis  
(P) 081 332 21 88  
email: sf-gazette@bluewin.ch

## Postadresse

Swiss Fireball  
Talweg 164, 8610 Uster  
PC-Konto: 80-61962-5 email: graf-noha@freesurf.ch

[www.fireball.ch](http://www.fireball.ch)

[www.fireball-international.com](http://www.fireball-international.com)

## Flotte Bodensee

Adrian Huber, Chriesiweg 18, 9320 Frasnacht  
(P) 071 866 24 38 (G) 071 844 85 07  
email: adrian-brigitte@bluewin.ch

## Flotte Walensee

Kurt Venhoda Bleumatthöhe 25, 5073 Gipf-Oberfrick  
(P) 062 871 09 97  
email: supidu@bluewin.ch

## Flotte Hallwilersee

Mianne Erne, Hohlgasse 65, 5000 Aarau  
(P) 062 824 06 49  
email: mianne\_e@yahoo.com

## Flotte Genfersee

Hansueli Bacher, Feldweg 21a, 8134 Adliswil  
(P) 043 377 06 63 (N) 079 291 32 32  
email: hbacher@gmx.ch

## Flotte Bielersee

Simone Robert, Moosstr. 15, 2563 Ipsach  
(P) 032 331 88 84 (N) 078 821 60 11  
email: simone.robert@gmx.ch

## Flotte Bern

Mirjam Bacher-Hollenw., Feldweg 21a, 8134 Adliswil  
(P) 043 377 06 63 (N) 079 484 16 14  
email: mirjamh@gmx.ch

## Flotte Zürich

Ernst Schneibel, Schneibel DinghyTech  
Industriestrasse 7a, 8620 Wetzikon  
(G) 044 945 15 70 (N) 079 387 24 86 info@sdyt.ch

## Flotte Neuenburgersee

N.N.



## fast - fun - friendly

### Swiss Fireball-Mitglied werden



Informationen und Anmeldung: [www.fireball.ch](http://www.fireball.ch)  
oder Christoph Graf, Talweg 164, 8610 Uster  
Tel: 044 994 42 16

Willkommen auf der Homepage von **swiss fireball**

Suchen

HOME | SF | REGATTA | FIREBALL | FOTOS | GAZETTE | LINKS | FORUM 4/ | HELP

Schnellzugriff: GV13 | SM12 | EM/WM13 | Bauteilliste | For sale | Crewboards | Fireball International | Wind & Wetter | Strasse | Schifffahrten

Aktuell | Resultate | Telezoom | Neue Seiten | Ins Netz gegangen | Kontakt

- **GV 2013: Neuer SF Präsident Ernst Schnelbel.** Restlicher Vorstand unverändert. Regattaplan mit 10 Swiss Club Regatten verabschiedet. [Ergebnisse](#)
- **SF Training Port Camargue.** 25. - 29.3.2013: 11 Teams werden sich mit den Trainern Tim Rush / Malcom Green / Francois in der UCPA auf die neue Saison vorbereiten. Organisation [Maja Suter](#). Infos per Mail. **SF Training Mammern:** 11./12. Mai (Auffahrtswochenende)
- **EM/WM2013 in Portoroz:** Newsletter vom Feb mit Unterkünften ([vom Dez](#)) | weitere Regattadaten 2013: [mehr](#)
- **2013 Fireball Swiss Nationals: Fr 24.5. - Mo 27.5. 2013 in Lugano.** Das Datum ist nun definitiv.
- **Fireball Worlds 2014: Die Chancen stehen sehr gut für Thailand im März.** Nachdem mit Mauritius keine Einigung zustande kam, ist nun [Thailand](#) die favorisierte Lokalität. Wir richten schon mal das Holz für die Frames im Container ... mehr bei [E](#)

francis

Sponsoren

[www.fireball.ch](http://www.fireball.ch)

## Impressum: swiss fireball

Vierteljährlich erscheinendes Vereinsorgan mit einer Auflage von 150 Exemplaren

Redaktion / Gestaltung: Christina & Urs Härdi-Landerer, Hauptstr. 15A, 7240 Küblis

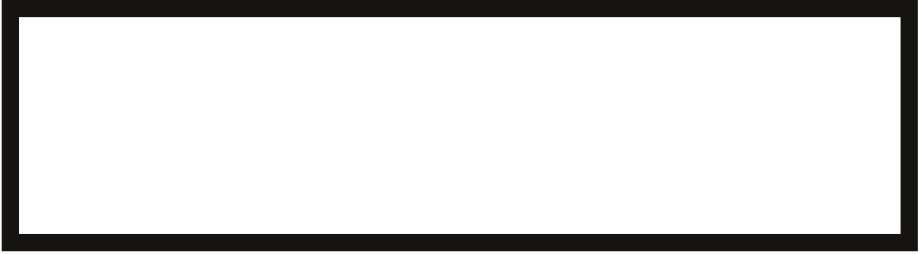
## Regatta-Kalender 2014



April	Mai	Juni	Juli	August	September	Oktober	November
	1	1 Training	1	1 EM	1	1	1 Thalwil
2	2	2	2	2 Reschensee	2	2	2 Thalwil
3	3 Sempach	3	3	3 Reschensee	3	3	3
4	4 Sempach	4	4	4	4	4	4
5	5	5	5	5	5	5	5
6	6	6	6	6	6 Walensee	6	6
7	7	7	7	7	7 Walensee	7	7
8	8	8	8	8	8	8	8
9	9	9	9	9 Sihlsee	9	9	9
10	10	10	10	10 Sihlsee	10	10	10
11	11	11	11	11	11	11	11
12	12	12	12	12	12	12	12
13 P. Camargue	13	13	13	13	13	13	13
14 P. Camargue	14	14 Beinwil	14	14	14	14	14
15 P. Camargue	15	15 Beinwil	15	15	15	15	15
16 P. Camargue	16	16	16	16	16	16	16
17 P. Camargue	17 Bielersee	17	17	17	17	17	17
18 P. Camargue	18 Bielersee	18	18	18	18	18 Neuchatel	18
19	19	19	19	19	19	19 Neuchatel	19
20	20	20	20	20	20	20	20
21	21	21	21	21 SM Brunnen	21	21	21
22	22	22	22	22 SM Brunnen	22	22	22
23	23	23	23	23 SM Brunnen	23	23	23
24	24	24	24	24 SM Brunnen	24	24	24
25	25	25	25	25	25	25	25
26 Mammern	26	26	26 EM	26	26	26	26
27 Mammern	27	27	27 EM	27	27 Romanshorn	27	27
28	28	28 Maccagno	28 EM	28	28 Romanshorn	28	28
29	29	29 Maccagno	29 EM	29	29	29	29
30	30	30	30 EM	30	30	30	30
	31 Training		31 EM	31		31	

**Fun für alle !!!**  
**Wie wär's mit dir ?**





# Eine Gazette ohne Text....

wäre doch langweilig, oder ?



**Schreibt doch einfach eure Erlebnisse  
oder interessantes Gelesenes von und  
über unser Hobby auf und schickt uns  
den Text !**

**[sf-gazette@bluewin.ch](mailto:sf-gazette@bluewin.ch)**

# Das Letzte .....

## Weg mit der Frühjahrsmüdigkeit ... die Segelsaison beginnt !

