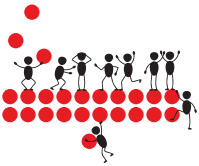
N°3.23

Selbstlenzend:
unsere Zukunft?
Fireball 6

Berichte
SM, Sihlsee, Luzern
ITA Nationals, Mühlehorn

SWISS Fireball

INHALT



94/90

Die SM 2024 Quali ist Tatsache!

2 Selbstlenzend: unsere Zukunft?

Berichte
8 Swiss Cup Sihlsee
10 Swiss Cup Luzern
14 ITA Nationals Bracciano
18 Swiss Cup Mühlehorn
22 SM Silvaplana

28 Swiss Fireball
29 Kontakte & Kalender

Kehrseite
30 Fireball 6

IMPRESSUM

vierteljährlich erscheinendes Vereinsorgan, Auflage 140 Exemplare
Redaktion / Gestaltung Laura Markwalder & Tobias Frey, 8006 Zürich
Cover Schweizermeisterschaft Silvaplana, 2023
Bilder Urs Härdi (Cover, 1, 16, 22–28); Dave Hall (4, 6); Segelclub Sihlsee (9); Yacht-Club Luzern (10, 12); Segelclub Oberer Walensee (20); Jonathan Hoare (30); Chris Tuner (30)
Redaktionsschluss N°4.23 15. Dezember 2023, *gazette@fireball.ch*

WILLKOMMEN AN BORD!

Eigentlich hätten wir dieses Editorial im Liegestuhl in Portoroz schreiben wollen, jetzt ist aber schon Ende Oktober und der Westwind fegt über den Zürisee. Da hat es ein paar Sachen dazwischen gespühlt, jänu, lieber spät als nie.

Swiss Fireball hat die Qualifikation für die SM 2024 in Kreuzlingen erfolgreich gemeistert, eine fantastische SM auf dem Silvaplanersee segeln können und Ruedi & Claude sind an der EM aufs Podest gesegelt, ein ziemlich gutes Segeljahr!
Neben dem Wasser ist die Social Media Kampagne «Sailors of Swiss Fireball» gestartet und die EM 2024 in Maccagno sowie die WM 2025 – wenn alles klappt – auf dem Gardasee, nehmen Form an. Aber zuerst einmal steht Geelong 2024 an, wir drücken den Containerpacker:innen in Gipf-Oberfrick die Daumen, dass alles reinpasst.

Unser persönliches Highlight dieser Gazette findet ihr auf Seite 6 ...

Laura & Tobi, SUI 14863
eure Gazette Redaktion

Für alle Rätselfreund:innen: wie viele kleine 🤵 haben sich in dieser Ausgabe versteckt? Die Auflösung folgt in der Gazette N°4.24.

SELBSTLENZEND: UNSERE ZUKUNFT?

Die Fireball Hersteller (Weathermark & Winder) haben am Open Forum im Rahmen der EM Portorož die Diskussion um die Zukunft unserer Klasse ins Zentrum gerückt. Dave Hall gibt uns hier exklusiv nochmals einen Überblick.

Von der Redaktion aus dem Englischen übersetzt. Dave Winder und ich sind schon seit geraumer Zeit besorgt über die geringe Anzahl neuer Boote die noch gebaut werden. Da Teams 5–6 Jahre alte Boote nicht ersetzen, mangelt es an hochwertigen Gebrauchtbooten von Meisterschaftsqualität für neue Teams, die in die Klasse einsteigen und vorne in der Flotte mitsegeln möchten. Dass sich neue Leute in einer Klasse direkt ein neues Boot kaufen ist eher ungewöhnlich.

Hintergrund

Boote bleiben über viele Jahre wettbewerbsfähig und seit 1995 es gab keine wirklichen Aktualisierungen. Für viele Besitzer gibt es daher keinen Grund, ein neues Boot zu kaufen, wenn es weitgehend dasselbe ist wie das, das sie bereits haben. Wir alle wissen, dass Boote auch nach 20 Jahren noch gewinnen und wettbewerbsfähig sind! Es ist jedoch ungewöhnlich, so lange zu warten, bevor man ein Boot ersetzt, da das Boot alt wird und an Wert verliert, was den Preisunterschied zu einem neuen Boot erheblich macht.

Deshalb sollte die Klasse, solange sie noch so aktiv ist, einige Design-Änderungen in Betracht ziehen, um einen Anreiz für Neukäufe zu schaffen.
Wir sehen eine Reihe von Möglichkeiten zur Verbesserung und Modifikation des Fireballs, ohne dessen Geschwindigkeit oder Leistung zu ändern. Einige sind einfach und einige – in den Köpfen der Menschen – radikal.

Mir war es wichtig bei der Präsentation der Ideen, dass diese nicht zugleich verworfen, sondern in einem ersten Schritt einfach einmal angehört werden. Ich war angenehm überrascht von der positiven und aufgeschlossenen Reaktionen. Als Klasse müssen wir nach vorne denken und positiv sein.

Beispiele für Klassen in ähnlichen Situationen

Im Folgenden zwei Beispiele aus den UK. Die Enterprise-Klasse war in Grossbritannien sehr populär, litt jedoch unter neuen Bootstypen wie dem RS200 und anderen One-Designs. Sie wussten, dass sie etwas tun mussten, verbrachten jedoch Jahre mit Debatten. Schliesslich, als die Teilnehmerzahlen und Verkäufe sehr gering geworden waren, wurde eine neue Deckform entwickelt. Sie war aus einem Stück, selbstlenzend und beseitigte alle Probleme, die das Boot hatte. Die Veränderung kam jedoch zu spät, sie hatten den Anschluss verpasst und verloren ihre Flotte. Ausserdem war der Preisunterschied zwischen den Booten der aktuellen Besitzer und dem Upgrade aufgrund der Verzögerung zu gross. Sie hatten wohl zu spät gehandelt.

Ich befürchte, dass die Fireball-Klasse in nicht allzu ferner Zukunft an genau diesem Punkt sein könnte, wenn jetzt keine Massnahmen ergriffen werden.

Denn es geht auch anders, wie die Wayfarer und die GP14 Klassen zeigen. Im Fall der Wayfarer hat der Hersteller die Regeln überarbeitet, um das Boot mit einem Doppelboden, weniger Auftrieb sowie einer Reihe weiterer Änderungen zu verbessern, um das Segeln des Bootes angenehmer zu gestalten. Seit den vorgenommenen Änderungen vor 6 Jahren wurden fast 2000 Boote verkauft. In der GP14-Klasse erlaubte die Klasse, die Regeln zur Änderung der Art und Weise, wie der Boden hergestellt wurde, zu lockern. Ein Doppelboden mit selbstlenzendem Cockpit und reduziertem Auftrieb hat das Boot verbessert, und auch diese Klasse blüht auf.

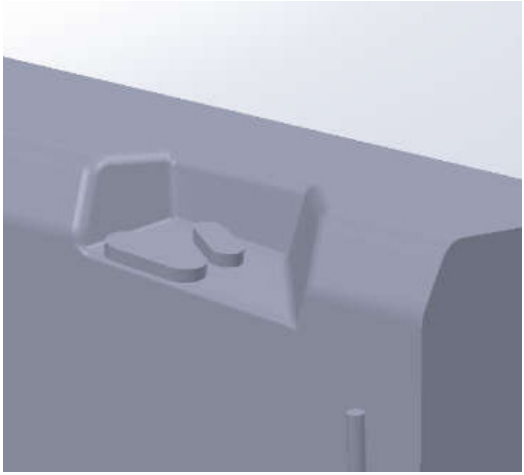
Die Verringerung des Auftriebs vermindert das Kenterrisiko und erleichtert das auf das Schwert Klettern im Falle einer Kenterung.

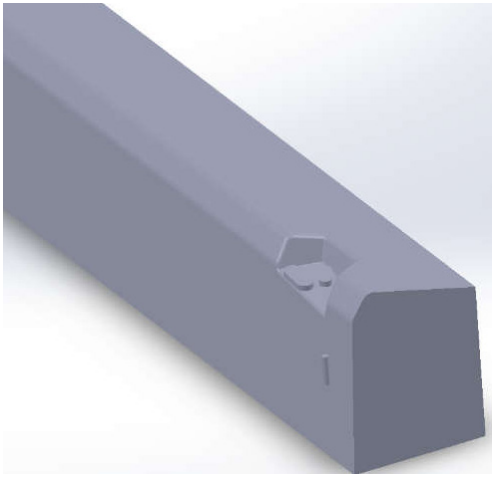
An den Europameisterschaften vorgestellte Ideen

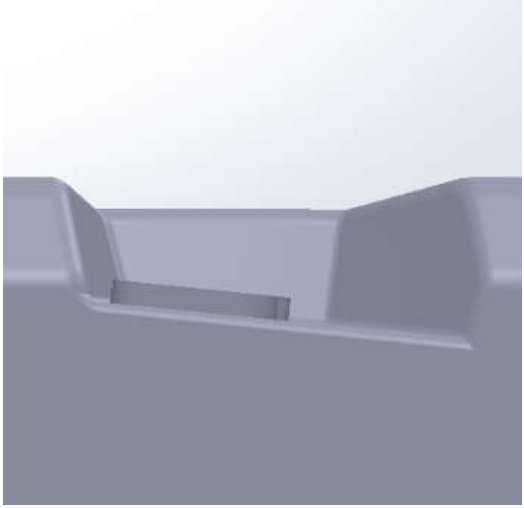
Vor einigen Jahren hatte Chris Thorne (UK) zwei einfache Modifikationen vorgeschlagen, die das Cockpit sowohl für Crew als auch Helm übersichtlicher und offener gestalten würden. Im Folgenden greife ich auf seine Beschreibung und Illustration der Ideen zurück:

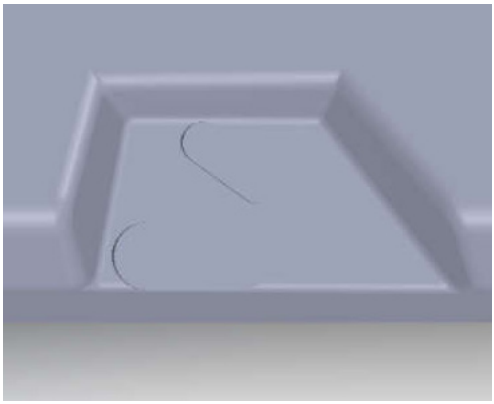
(A) Vorschlag zur Änderung der Positionen der Fockschotklemmen und -blöcke in Verbindung mit der Form der Seitentanks

Es wird vorgeschlagen, in die Formung des Seitentanks eine Vertiefung einzuführen, in der die Fockschotklemme und der Block untergebracht werden (siehe Bilder Seite 4). Während der Entwicklungsbesprechungen wurde die Form und Grösse dieser Vertiefung überprüft, um sicherzustellen, dass sie keine Vor- oder Nachteile beim Schot-Handling schafft. Die Länge der Verteifung ist grösser als ursprünglich angenommen, um









◀ ▲ *Verschiedene Ansichten einer möglichen Umsetzung der in die Seitentanks eingelassenen Fockklemmen.*

sicherzustellen, dass die Fockshot unter allen Fockholepunkt-Positionen frei laufen kann.

Die Höhe, auf der die Beschläge angebracht werden, entspricht derjenigen des aktuellen Sockels. Die Tiefe (innen nach aussen) ist genau auf die Standardbeschläge ausgelegt, wodurch so viel wie möglich vom Seitendeck erhalten bleibt. Die Neigung der Basis dient dazu, den Verschleiss der Schot am Deck zu reduzieren und Wasser abfliesen zu lassen. Dave Winder hat bestätigt, dass dieses Element in das Formverfahren aufgenommen werden kann, um die Konstruktion des Bootes zu vereinfachen und die Kosten des Prozesses geringfügig zu reduzieren. Darüber hinaus, obwohl es sich nur um ein kleines Element handelt, würde

dies den verfügbaren Bewegungsfreiraum und Komfort (besonders für grössere Crews) im Cockpit vergrössern sowie eine Stolper- und Stossgefahr beseitigen. Besonders bei Leichtwind wäre dieser Komfort spürbar. Die Nachteile dieses Vorschlags sind die klare Bevorteilung von vorwärts wendender Crews, für rückwärts wendende Crews wären weitere Anpassungen nötig: Ein Regelvorschlag könnte die Ausparung bei Bedarf weiter nach achtern versetzen, wobei auch Form und Grösse geändert werden müssten, um mit den durch die Repositionierung veränderten Schotwinkel zu funktionieren. Wenn gewünscht und erlaubt, könnte eine entsprechende Form für rückwärts wendende Crews entwickelt werden. Es wird jedoch davon ausgegangen, dass ein grosser Anteil der weltweiten Flotte (~90%) vorwärts wendet.

(B) Form der Seitentanks

Die Innenkante des aktuellen Seitentanks verfügt über relativ steile und scharfe Kanten. Dies erfordert die getrennte Herstellung von Deck und Cockpit-/Seitentankwand, die dann in einem zusätzlichen Schritt verbunden werden. Dieser Vorschlag zielt darauf ab, die Innenseite des Seitentanks neu zu gestalten, um einen weniger spitzen Winkel zu schaffen, der in die aktuellen Formprozesse aufgenommen werden kann. Die Abflachung dieses Winkels wirkt zweifach und erhöht die Zugänglichkeit für neue Crews. Neben der Vergrösserung des Abstands zwischen Baum und Seitendeck, was grossen Crews die Bewegung im Boot erleichtert, lässt es zudem den Cockpitbereich grösser erscheinen.

Meine und Dave Winders Idee

Ich habe mir schon immer gedacht, dass die Selbstlenzer sowohl gefährlich als auch veraltet sind. Neu konzipierten Boote verfügen über offene, lesbstlenzende Cockpits. Also habe ich darüber nachgedacht, wie ein solcher Fireball aussehen könnte. Die gezeigten Abbildungen (siehe Seite 6) wurden als grobe Skizzen erstellt und sind weder exakt noch massstabsgetreu! Angedacht ist ein Doppelboden mit einer einzelnen Deck-/Bodenform, die direkt auf den Rumpf passt. Das Vorder- und Hinterdeck sind «Deckel». Die Bodenhöhe wäre nicht mehr als der heutige Mastfuss, was für kleine Personen gut ist, aber grosse Personen dazu zwingen würde, sich etwas mehr zu bücken. Der offene Bereich unter dem Vorderdeck ermöglichte die Verwendung einer Spitrompete, ohne die Gefahr, dass sich ein Schlauch mit Wasser füllt. Durch die Reduzierung des Auftriebs würde das gekenterte Boot niedriger auf seiner Seite liegen, was das aufs Steckschwert klettern erleichtert und ein vollständiges Durchkentern erschwert.

Natürlich müsste in Bezug auf Festigkeit und Steifheit vieles noch

entwickelt werden, selbes gilt für die gesamten Schoten, Kontrollleinen, etc.

Ideen aus dem Open Forum

Bei dem Meeting, das ich als sehr positiv wahrgenommen habe und eine gewisse Begeisterung ausgelöst hat, kamen auch aus der Runde noch weitere Ideen:

(1) Erhöhung Korrekturmöglichkeiten
(2) Erlauben von Kohlefaser als Baustoff, besonders weil Kevlar mühsamer zu verarbeiten und inzwischen teuerer als Karbon ist.
(3) Absenken der Höhe des Seitendecks auf der Innenseite, um das Seitendeck abzuebnen und das Abrutschen zu verhindern.
(4) Verlängerbare, abnehmbarer Scheuerleiste für leichtere, kleinere Besatzungen.

Wenn jemand weitere Ideen hat, so würden wir sie sehr gerne hören (*dave@weathermarksailboats.com*).
So können wir die Diskussion starten, welchen Weg wir gehen sollten, um die Zukunft der Klasse zu sichern.
Die Idee ist es, Formgebung und Bauvorgang so zu vereinfachen, dass die Kosten gesenkt und die Ergonomie für Helm und Crew verbessert werden. Die Vereinfachung des Spinnakersystem kann zudem für Segler:innen attraktiv sein, die sich Boote mit Gennaker und verschiedene Besatzungsgrössen und -stärken gewöhnt sind. Schlussendlich wird natürlich auch das Aussehen des Bootes modernisiert.
Dave und ich würden gerne die Idee des Doppelbodens weiterverfolgen, benötigen dazu jedoch die Unterstützung und den Wunsch der Klasse.
Möchte die Klasse nach vorne schauen oder immer Gründe finden, keine Veränderungen anzunehmen? Wir brauchen die Unterstützung der Klassenmitglieder und der NCAs sowie deren Wille sich am Denkprozess zu beteiligen. Nur so könne wir den Fireball vorwärts bringen und auch die Segler:innen anziehen, die nach dem 29er nicht zum Kitesurfen wechseln wollen.

Bitte macht euch als Flotte Gedanken zu unseren Vorschlägen und lasst uns diese auch wissen. Wenn wir als Hersteller Boote und Ideen entwickeln sollen, so brauchen wir die Gewissheit, dass die Klassenmitglieder und Eigentümer:innen uns auch unterstützen.

Dave & Dave

Anm. der Redaktion: Dave Hall ist extra für das Open Forum einen Abend nach Portorož gereist, wir bedanken uns aufrichtig für sein Engagement. Wie sehen wir es als Swiss Fireball, ziehen wir hier mit?

◀ *Erste, grobe Skizzen zur Idee eines selbstlenzenden Fireballs.*

SWISS CUP SIHLSEE 24.–25. JUNI

‹Zutaten für eine gute Schafbockregatta am Sihlsee› oder ‹wenn Ruedi ja sowieso auf der Website einen perfekten Bericht schreibt, dann nehmen wir uns etwas mehr literarische Freiheiten›. Die Redaktion begrüsst die Abwechslung!

Zutaten Schafbock (lokales Spezialitäten-Gebäck, nicht das Tier): **Weizenmehl, Zucker, Wasser, Sorbit, Glucosesirup, Honig, Triebsalz, Rapsöl** (Erinnerungspreis, Schefer Bäckerei-Konditorei, Einsiedeln).

Für ein gelungenes Regattawochenende sind die Zutaten etwas komplexer.
Regattagebiet: Der Sihlsee liegt wunderbar eingebettet in den Voralpen, ein See mit schöner Thermik.
Wetter: Am Samstag wurde die Thermik mit Böen der Bise stark gewürzt, sodass die Situation arg unregelmässig wurde. Am Sonntag verabschiedete sich die Thermik leider etwas früh am Nachmittag, sodass die Regattaleitung für einen letzten Lauf die Bojen hätte neu setzen müssen für einen absoluten Leichtwindlauf. Sonnig und für die Höhenlage heiss.
Regattaleitung: Ein super motiviertes, kompetentes, grosses Team. Die vielen Bojen haben aber Anpassungen an Richtungsänderungen der Winde erschwert.
Verpflegung: Gutes Nachtessen, freundliche Bedienung durch die freiwilligen Helfer:innen des Segelclubs.
Gelände: Parkplätze, Bootsliegeplätze, Grünflächen. So wie wir es uns wünschen.
Teilnehmende: Freundlich an Land und zu Wasser. Angesichts des hohen Niveaus der Fireballsegelnden haben wir uns am Schluss der Rangliste platziert und müssen darum den Bericht schreiben.
Boot: Leider senkte sich der Spibaum unseres Fireballs schon auf dem ersten Vorwindkurs. Eine Naht am Spibaumbeschlag ging auf. Wir mussten nach Altendorf fahren, um Segelfaden zu kaufen, um den Schaden zu reparieren.
Fazit: Es hat uns gefallen, wir werden uns bemühen, wieder einmal an einer Fireballregatta teilzunehmen.

Romy & Ivo, SUI 14419

#	Segelnr.	Helm/Crew	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	PKT
1	SUI 14897	Kurt V. / Sonja Z.	1	3	1	1	(7)	1	5	**12**
2	SUI 15090	Mona V. / Ruedi M.	2	1	2	(8)	1	5	1	**12**
3	SUI 14859	Christina H. / Cedric L.	3	(6)	4	2	5	4	3	**21**
4	SUI 14802	Gian Andrea G. / Susanne G.	5	2	6	5	3	7	(8)	**28**
5	SUI 15028	Kurt L. / Gabriela E.	7	5	(9)	3	6	3	6	**30**
6	SUI 14863	Laura M. / Tobias F.	(DNC)	DNC	5	4	2	9	2	**34**
7	SUI 14724	Adrian H. / Brigitte M.	4	7	7	(DNF)	4	2	10	**34**
8	SUI 14987	Ralph L. / Imre H.	8	8	3	6	(10)	8	4	**37**
9	SUI 14726	Chantal S. / Manuela L.	6	4	8	7	(9)	6	7	**38**
10	SUI 14658	Markus M. / Daniel H.	9	9	10	9	(11)	11	11	**59**
11	SUI 14419	Romy S. / Ivo H.	(DNF)	DNC	DNC	DNC	8	10	9	**63**

SWISS CUP LUZERN 01.–02. JULI

12 Teams waren an den Vierwaldstättersee gereist: mit Büssli, Auto, Zug und einer sogar im Neopren auf dem Töff!

Denkt man an Luzern, fällt einem wohl zuerst die Kapellbrücke, Löwendenkmal, Chüügelpastete und das Verkehrshaus ein. Hinter letzterem gibt es aber noch ein weiteres pittoreskes Plätzchen, welches sich zu besuchen lohnt: der Yachtclub Luzern. Versteckt zwischen grossen Bäumen und vielen Sträuchern steht das schmucke Clublokal direkt am See. Nach vielen Jahren der Abstinenz, warum auch immer, durften die Fireballs die Gastfreundschaft der Luzerner geniessen. Und diese war überaus herzlich, doch dazu später mehr.

Auf der Hundewiese neben dem Clubhaus – schnell noch die restlichen Tretmienen aufgesammelt – gings dann routinemässig ans Aufmasten der

Boote. Die Stimmung war ausgelassen und gut, obschon es einigen nicht vergönnt war, doch noch in ein Hundegaggi zu trampen und die Windprognosen auch nicht gerade überragend waren... Süd- und Westwind waren sich da noch nicht so einig, wer an der Regatta blasen/winden (Schelme verstehen beide Verben zweideutig ...) darf. Und so gings dann zügig aufs Wasser. Der Südwind hatte sich fürs erste durchgesetzt. Bei guten 2 Bft. konnte der erste Lauf gesegelt werden. Vorneweg wie gewohnt Ruedi, diesmal jedoch nicht mit Claude, sondern mit Mona an der Pinne. Gefolgt von Christina, Cedi, Kuk und Mama-Maus, das restliche Kanonenfutter hinterher. Der 2. Lauf wurde dann auf dem Weg zum Luv-Fass abgeschossen, weil der Westwind den Südwind nach Hause geschickt hatte.
Das Team vom Boomerang hat dies etwas verhängt, hat wohl wieder zu viel auf dem Boot gequatscht, und dementsprechend betröppelt aus der Wäsche geguckt, als ihnen auf der Kreuz das Startschiff entgegen fuhr.
Rasch abgedreht und den anderen Füürbölle hinterher gesegelt Richtung Triebschen. Da der Westwind anfänglich noch massive Pendler hatte, verzögerte sich der Start vom Rennen etwas, was uns noch etwas Zeit für eine Verperpause bot. Bei etwas mehr Wind und immer wieder starken Böen fägten die Bölle über den See den Kurs ab. Lustig wars: einmal weit vorne und nach der nächsten Wende wieder etwas hinten nach zu sein weckte den Ehrgeiz. Und wie immer bei mehr Wind machts «zack» und Düscher/Venhoda Jr. fahren einem wieder um den Schnauz! Aber wie es so kommt, wenn man sich einen Crack ans Trapez hängt, entschied auch dieser Lauf Mona und Ruedi für sich. Es reicht halt nicht, nur schnell zu segeln, clever segeln hilft halt eben auch ungemein.
Das Team vom Boomerang war da erst im 2. Lauf clever genug, was uns einen guten 4. Rang einbrachte. Und weil wir es im 1. Lauf eben noch nicht so waren, gabs nen 9. Rang, was im Schlussklassement zum Blumentopf, bzw, zum Schreiberling reichte.

Der Wind war uns an diesem Samstagnachmittag nicht mehr hold gesinnt, was bedeutete, dass die WFL den Segeltag für beendet erklärte und uns nach Hause schickte.
Da die 15er ebenfalls Regatta hatten, bändelte ich auf dem Heimweg mit einem an. Markus, der Skipper war ein ehemaliger Fireball-Segler, mit dem ich kurzerhand den Platz tauschen durfte: Er wieder mal auf einem Fireball vorne drin und ich endlich einmal auf einem 15er :-) Bomben-Schiff! Leider nicht gerade meine Preisklasse... Aber trotzdem wunderschön!
Zwischenzeitlich türmten sich bereits dicke Regenwolken am Himmel. Nach einem kühlen Bad im See genossen wir, gut geschützt vor dem

einsetzenden Regen, unter dem Vordach vom Club Apéro und ein feines Nachtessen: Tomatensalat mit Burrata, Bauernbratwurst mit dem vermutlich besten Tomatenrisotto, den ich je gegessen habe, und zum Schluss ein erfrischendes Zitronensorbet mit Melonensalat. Für alle hungrigen Segler war auch der Nachschlag mehr als grosszügig bedacht, so dass niemand mit knurrendem Magen vom Tisch musste.

Die meisten von uns durften die Nacht anschliessend in und vor der Villa Cedi verbringen. Noch etwas Geplauder bei einem Schlummertrunk liessen wir den Abend in Udligenswil gemütlich ausklingen. Statt Schlummi gab es für die erstklassierte Steuerfrau noch ein erfrischendes Bad im Pool. Zitat Mona: «Ich bin die einzig gsi, wo no isch go bade, die andere sind z'lame gsi deför.»

Nach einem reichhaltigen Frühstück am nächsten Morgen mit Lagerhütten-Charakter (die Bude war voll!) gings dann bei leichtem Nieselregen und Flaute zurück zum See. Alles Warten nützte nichts. Der Wind setzte sich nicht mehr durch, weswegen einstimmig beschlossen wurde, abzubrechen. Aber hey, die Warterei war nicht vergeblich: Meinereiner ist jetzt, dank Mona, stolze Besitzerin eines Snapchat-Accounts, was wegen den diversen Fotofiltern enorm zu allerlei Gelächter geführt hat.

Fazit 1: ich habe herausgefunden, dass mir Lippenfiller und allzu starkes Make-up überhaupt nicht steht, aber als Broccoli sehe ich zum Anbeissen aus :-).

Fazit 2 vom Wochenende: Mona hat ihre 1. PM gewonnen! Dies wurde von der ganzen Flotte extremst gefeiert, so dass Kuk und Mama-Maus Pipi in den Augen hatten, und Frau Venhoda jr. gepackt und in den See geschmissen wurde (Videobeweis vorhanden :-))

Trotz der eher dürftigen Windbedingung war es ein gelungenes Wochenende im Herzen der Schweiz: 1000ig Dank dem WFL-Team, welches selber auf ihre 15er-Regatta verzichtete, um uns die Bahn zu legen. Merci vellmol für die tolle Bewirtung im Club. DankeDankeDanke an Cedi und Feli für Haus, Hof und den feinen Zopf. Und zum Schluss: Merci bien, dass ihr Segler/innen alle dazu beitragt, dass wir eine sooooo rüüüüüüüdig gute Flotte sind!

Manu, *Fock-Monkey SUI 14726*

#	Segelnr.	Helm/Crew	R1	R2	PKT
1	SUI 15090	Mona V. / Ruedi M.	1	1	**2**
2	SUI 14859	Christina H. / Cedric L.	2	2	**4**
3	SUI 14975	Urs D. / Tobias V.	4	3	**7**
4	SUI 14897	Kurt V. / Sonja Z.	3	7	**10**
5	SUI 14594	Mianne E. / Imre H.	5	5	**10**
6	SUI 14726	Chantal S. / Manuela L.	9	4	**13**
7	SUI 14802	Gian Andrea G. / Susanne G.	7	6	**13**
8	SUI 14863	Laura M. / Tobias F.	6	10	**16**
9	SUI 15008	Ernst Sch. / Kimberley Sch.	8	9	**17**
10	SUI 14987	Ralph L. / Florence A.	10	8	**18**
11	SUI 14658	Markus M. / Daniel H.	11	11	**22**
12	SUI 14921	Maja S. / Peter S.	12	12	**24**
13	SUI 14824	Thomas G. / Werner G.	DNC	DNC	**28**

ITA NATIONALS BRACCIANO 14.–16. JULI

Heiss, heisser, Bracciano.

Gut waren wir schon am Donnerstag Mittag im Club, so konnten wir gaaaanz laaaangsam den Fuchur und das Gummiboot auspacken und dann schnell wieder Pause im Badewannen-warmen See machen. Noch war dessen Oberfläche vom heissen Scirocco aufgewühlt und spülte ab und zu einen Fireball mit knatternden Segeln an den Strand, deren Crews strahlten und in kaum mehr als Badehosen und Schwimmweste an Land wateten. Versehen mit 2 neuen Wanten, die Cedi aus Luzern mitbrachte, war dann Fuchur abends auch bereit.

Freitags waren alle die alten Bekannten unter der Glyzinienlaube ganz locker vereint, bis sich um etwa 14 Uhr die Seebrise vom Meer bis zum See (ca. 160 m.ü.M.) hochgearbeitet hatte. Schnell wurden nun die 19 Fireballs im Sand zwischen dem hohen Schilf eingewassert und machten sich in Richtung Startgebiet auf. Dort war das Komitee bereit und begann das erste Startprozedere. Als wären alle zu hoch motiviert, wurde ein allgemeiner Frühstart signalisiert. Im 2. Anlauf gelang es dann und wir kamen gut weg. So konnten wir dann auch als erste wenden und vor dem Feld auf die rechte Seite gelangen, die näher zur Luvtonne war. Damit war der Grundstein für einen problemlosen Startziel-Sieg gelegt. Noch drei weitere Male verfolgten wir dieselbe Taktik jeweils aus der Mitte der fast perfekt liegenden Startlinie heraus. Zur Kühlung zwischen den Läufen plumpste Cedi jeweils über Bord, während ich nur meinen Kopf in den Sand, ähh... ins Wasser steckte. Der Tag hatte es aber doch in sich, so kreuzten wir die Ziellinie zum 4. Mal erst nach 19 Uhr und machten uns unter Spi auf zur Heimfahrt, Aber wo genau war unser Ziel? Schilf und Grün hat es rings um den See, ein markantes Gebäude oder augenfälliges Bojenfeld fehlte. Gut überholte uns Urs dann in seinem Mini-Schlauch und erkundete

das Ufer, denn auch er hatte beim Auslaufen nicht darauf geachtet. Immerhin stimmte die grobe Richtung und so kam er bald zurück und konnte uns einweisen. Schnell aufräumen, duschen und umziehen, denn nun wurde die berühmte Pasta serviert. Mmmh! Da war der OCS im 2. Lauf dann schnell wieder verschmerzt.

Abends… also nach 21 Uhr waren wir dann alle bei Letizia in ihrem Landsitz in der Nähe eingeladen, wo alle wiederum mit Spezialitätem aus ihrer Region zum appetitlichen Buffet beitrugen. Nur wir SUI hatten peinlicherweise nichts dazu beizutragen, obwohl das vor Corona doch durchaus Tradition gewesen war.

Der Samstag folgte einem ähnlichen Muster: Auftakt mit Cappuccino und Brioche, heute allerdings bei Fabio und Adriana in ihrem eben erst erstandenen Landhaus mit riesigem Umschwung, deutlich kühler als direkt am See! Wir genossen die Aussicht (noch kein Wind in Sicht) und liessen uns eine kurze Führung durch das weitläufige Gelände geben: Ein paradiesischer Garten Eden mitten im Naturschutzgebiet!

Um die Mittagszeit erschienen dann alle wieder langsam im Club, genossen den Schattenplatz und warteten auf den Wind. Heute war nun auch Umberto dabei, der sich mit akuten Rückenschmerzen sehr zurückhalten musste, aber dennoch als 15. ITA Boot benötigt wurde. Als hätte sie es fast vergessen, traf die Brise fast um die gleiche Zeit, aber etwas kräftiger ein, und liess uns nach dem Auslaufen sogar ans Raken denken. Im Startgebiet war sie dann aber eher milder als am Vortag, Richtung und Rhythmus von Drehern und Böen blieben aber dieselben. Cedi stieg als Erstes mal aus und kühlte sich gründlich, ich beschränkte mich, wie am Vortag auf die Kopfkühlung. Nach einem erneuten Auftakt mit generellem Frühstart waren wir wieder unterwegs. Wir starteten aber etwas vorsichtiger und auch die Geschwindigkeit war vielleicht nicht mehr so überragend. Jedenfalls konnten wir uns im 2. Lauf nicht mehr durchsetzen und mussten uns mit einem 3. Rang begnügen. Mit etwas stärkerer Mastbiegung segelten wir die beiden letzten Läufe aber wieder schnell und unangefochten.

Nun freuten wir uns auf die Cena vom Club. Schön aufgetischt unter den Lauben genossen wir natürlich die Pasta als «primo piatto» und den «secondo» mit kaltem aber saftigen Schweinebraten mit Salat. Sogar der süffige Wein gehörte dazu und sorgte für einen wundervoll stimmungsvollen Abend. Erst in tiefer Dunkelheit kehrten wir in unser Appartamento hoch über Trevignano zurück.

Sonntags war nun nur mehr ein Lauf zu segeln, und dank dem 2. Streicher beschlossen wir, gemütlich abzuriggen und zusammenzupacken. Damit genossen wir den Tag mit viel Pausen im

See. Als hätte sich auch der Wind eine Auszeit verdient, erschien er fast eine Stunde zu spät und war offensichtlich schwach und löchrig. Wir hatten wohl nichts verpasst, freuten uns aber, uns anlässlich der Preisverteilung für die Organisation und die herzliche Gastfreundschaft gebührend zu bedanken.
Womit wir nicht gerechnet hatten, war aber, dass sich 2 Streithähne, die schon den Sonntag morgen mit einer Protestverhandlung verbracht hatten, offensichtlich wiederum im Feld begegnet waren und darum gleich nochmals Protest einlegten. Das bedeutete, dass die Rangverkündigung erst weit nach 19 Uhr stattfinden konnte, und wir unser Ziel in Livorno sicher nicht mehr zur Zeit erreichen könnten. Schweren Herzens entschieden wir darum, uns bei allen vorzeitig zu bedanken und dann zügig aufzubrechen.
Das Ambiente im Club und mit den italienischen, aber auch den französischen und natürlich den tschechischen Freund:innen war jedenfalls ein Highlight dieser Saison!
Cedi und Christina, *Fuchur SUI 14859*

#	Segelnr.	Helm/Crew	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	PKT
1	SUI 14859	Christina H. / Cedric L.	1	(OCS)	1	1	1	3	1	1	(DNS)	**9**
2	ITA 15169	Giovanni D. / Paol C.	(4)	1	2	3	3	1	3	(10)	1	**14**
3	ITA 15054	Fabio P. / Adriana C.	3	2	8	2	5	2	5	5	6	**24**
...												
14	SUI 14657	Elena L. / Elina S.	11	11	14	(15)	12	14	14	15	(DNS)	**91**

TEDAG Dichtungstechnik
und Industriebedarf AG

Ihr Innovations Partner

Dichtungssysteme – von der Idee zum Endprodukt

www.tedag.ch
+41 52 212 06 45
info@tedag.ch
CH-8400 Winterthur

SWISS CUP MÜHLEHORN 15.–16. JULI

Warme Sonne – klares Wasser – viele Schaumkronen. Ein perfektes Regattawochenende mit Windbedingungen wie aus dem Bilderbuch, wer hätte gedacht, dass es ein paar Wochen später genauso weitergeht, aber alles der Reihe nach.

Schon bei der Hinfahrt entlang dem dicht besiedelten Zürichsee, wunderten wir uns über das gekräuselte Wasser am Züri-Obersee. Das sehen wir doch eher selten. Die Freude auf den wunderschönen Walensee und die Hoffnung auf genialen Wind steigerte sich stetig.

Ein nach Hause kommen ist es für uns jedes Mal, wenn wir vor der Barriere in Mühlehorn warten und auf den schaumkronen-aufgewühlten See schauen. SOS sagte Tobi im Auto, was bei uns kein Hilferuf ist, sondern die Abkürzung für Super-Ostwind-Super ist. Eigentlich ist der Walensee mein Lieblingssee mit der Bergkulisse und dem klaren Wasser... und eben da, wo alles begann =). Freudig wurden wir von unseren Walensee Kollegen und -innen empfangen und in den Bootspark eingewiesen. Unsere 2 Boote abladen und aufriggen geht schon deutlich schneller. Mona und Seraina scheinen schon ein gut eingespieltes Team zu sein, jedenfalls mussten wir nicht mehr so viel assistieren. Plötzlich sah ich Kuk mit Uelis Beil. Ich hatte schon Angst um unser Boot, aber er hatte anderes im Sinn: Nelly und er befreiten den ganzen Platz von den schönen, blaublühenden Wegwarten, die uns immer nervig an den Beinen kitzelten. Die Bienen hatten zwar nicht so Freude, wir aber schon.

Der Ostwind gab zwar massiv ab, trotzdem konnte Michael Bachmann mit seinem Team pünktlich starten. Claude und Ruedi nutzten ihren Heimvorteil und zeigten uns, wo die besten Winddreher waren. Wie immer fuhren sie höher und schneller als alle anderen. Der SOS reichte brav für 4 Läufe. Jetzt wissen wir, warum der Föhn so heisst: die Luft war so warm, dass sogar ich ins Schwitzen kam. Nach 4 Läufen schickte uns Michael ans Land. Als alle Boote wieder im Trockenen waren, war der See spiegelglatt und perfekt zum Baden. Gemeinsam

spazierten wir der lärmigen Autobahn entlang ins Restaurant Brauerei. Der Ostwind zog wieder massiv an und wir genossen den Anblick auf den Schaumkronen-See während dem gemütlichen Spaghettiplausch. Das feurig-fruchtige Verdauerli wurde von unseren ungarischen Freunden Imre und Istvan gesponsert: `ege-schege-re` =D (Egészégére = zum Wohl), Vielen Dank!

Zu später Stunde sah man noch einige helle Fudis im Nacht-Nackt-Bad, bevor Nachtruhe einkehrte. Mitten in der Nacht rüttelten nicht nur unsere Kinder im Obergeschoss vom VW, sondern auch der starke Wind, der während der Nacht plötzlich auf West drehte.

Am Sonntag-Morgen, nach kurzer Startverschiebung wasserten wir unsere Bölle bei ca. 1-2 Bft. Westwind. Schon kurz vor dem Start erreichten uns die ersten Böen, was uns noch zum runter Raken bewog. Kuks Gefühl täuschte nicht, nach der ersten Kreuz hämmerten schon die ersten richtigen Walensee-Böen rein. Einige Juchzer waren zu hören auf dem Spikurs, aber auch einige Schwerter waren plötzlich zu sehen. Wir erwischten eine gute Linie, doch kurz vor dem Ziel überholte uns Claude und Ruedi noch mit einem Bubentrickli.

Tobi und Urs freuten sich über das nette Windlein und fuhren zügig weg. Aber kurz vor der Ziellinie warteten sie auf uns mit dem Stander im Wasser, schade!

Till und Beat waren dem böigen Wind gut gewachsen und hatten sichtlich Plausch am Fireball segeln. Hoffentlich kommen sie bald wieder einmal. Im letzten Lauf entschied sich 14799 für eine Q-Wende, das schüchterte Hansueli und Mirjam ein, und sie machten es ebenso. Laura und Tobi waren mutiger und standen die Halse mit Bravour. Und unsere Juniorinnen? Mona und Seraina, die beiden Leichtgewichte, kämpften sich tapfer durch den Hack und konnten fast alle Läufe fertig segeln. BRAVO! Mianne und Simone, das ältere Team der beiden Frauenboote, sie waren etwas schneller unterwegs als das jüngere Damen-Team. Regula und Stefan blieben am Sonntag ohne Angriff auf uns hinten dran, wahrscheinlich wollten sie den Bericht nicht schreiben…!

Ralf und Aline nutzten den wunderbaren Wind noch für einen fetzigen Spi-Ritt nach der Regatta. Susi und Gian bewiesen uns, dass kentern auch Ü70 kein Problem ist!

Dem wunderbaren Duft nach Grilliertem, konnten wir nicht widerstehen, danke dem SCoW-Club-Präsi Martin für die gute Verpflegung.

Endlich wieder einmal richtig Trapez-Segeln, vielen Dank Ruedi und dem Walensee-Team, dem Windgott, der Wetterfee und natürlich den Wägeli-Prinzessinnen Carmen und Monika für die wertvolle Hilfe. Wir kommen immer gerne!

Sonja, *Supi-Chischtli SUI 14897*

#	Segelnr.	Helm/Crew	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	PKT
1	SUI 14799	Claude M. / Ruedi M.	1	1	(6)	1	1	1	1	**6**
2	SUI 14897	Kurt V. / Sonja Z.	2	2	1	(7)	2	4	3	**14**
3	SUI 14495	Regula B. / Stefan S.	3	6	2	2	(9)	3	7	**23**
4	SUI 14752	Till S. / Beat M.	(11)	4	5	4	3	8	4	**28**
5	SUI 14863	Laura M. / Tobias F.	5	(15)	3	3	11	2	6	**30**
6	SUI 14975	Urs D. / Tobias V.	4	9	10	(11)	4	5	2	**34**
7	SUI 14952	Hans Ulrich B. / Mirjam B.	(8)	8	7	5	8	7	5	**40**
8	GER 14508	Jörg N. / Roger L.	7	3	4	6	(DNF)	DNS	DNF	**52**
9	SUI 14594	Mianne E. / Simone K.	6	10	12	(13)	7	6	11	**52**
10	SUI 14987	Ralph L. / Aline S.	10	7	9	10	(13)	9	9	**54**
11	SUI 15090	Mona V. / Seraina N.	13	5	11	8	12	(DNF)	12	**61**
12	SUI 15146	Imre H. / Istvan H.	9	11	8	(14)	14	11	8	**61**
13	SUI 15008	Ernst Sch. / Hanspeter Sch.	12	(13)	13	12	6	10	10	**63**
14	SUI 14802	Gian Andrea G. / Susanne G.	14	12	14	9	5	(DNF)	DNS	**70**
15	SUI 14824	Thomas G. / Werner G.	(DNS)	14	15	DNF	10	DNF	DNS	**87**

Kann es bitte immer so sein?

www.onedesign.de
Tel. 045330 204900

REGATTABERICHT

SM SILVAPLANA 30. AUG–03. SEPT

Abschied in Raten

Bei den Vorbereitungen waren wir noch guten Mutes. Wir brachten unser Boot wieder auf Vordermann, das Schwert lief wieder wie geschmiert, das laufende Gut war, wo nötig ersetzt, die paar Schäden aus Kollisionen der letzten 5 Jahre waren getaped und sollten uns auch nicht gross bremsen. Wir übten sogar fleissig Spimanöver auf dem Davosersee. Dann aber sorgte 7 Tage vor Beginn der SM ein Stolperer von Susanne über eine Bordsteinkante mit Rippen- und Knieprellung für den ersten Dämpfer. Die vorausgesagte Windstärke mit Malojawind freute uns einerseits, anderseits befürchteten wir, dass es ein bisschen eng werden würde mit den ca. 70 weiteren Booten, 29er und Contender, und dass dann unsere alten und angeschlagenen Knochen die vielleicht geforderten schnellen Manöver nicht mehr durchhalten würden. Vorsichtigerweise nahmen wir deshalb Velos und Wanderstöcke mit, um eine Alternative zum Segeln zu haben.

Am ersten Tag stellten wir sogar noch die Riggspannung perfekt ein. Leider vergassen wir, das Spifall zu kontrollieren, welches dann prompt klemmte. Wir hielten aber die 4 Läufe gut durch, obwohl sich die Spimanöver arg verzögerten. Ich musste fast meine ganze Muskelkraft aufwenden, um den Spi hochzuziehen und Susanne musste ihr Gewicht einsetzen, um ihn zu bergen. Mit dem 13. Rang in der Zwischenrangliste waren wir deshalb sehr zufrieden, auch damit, dass wir nie gekentert waren. Auch waren wir einmal auf der Kreuz auf Backbordbug nur sehr knapp einer Kollision mit einem 29er entgangen, welcher hinter seinem Gennaker vermutlich gar nichts gesehen hatte. Er war so schnell, dass ihn Susanne im Trapez beim Vorbeisausen 20cm vor unserem Bug nicht einmal bemerkt hatte… Um das Hotelzimmer und einen langen Schlaf waren wir froh, wachten trotzdem etwas gerädert auf am nächsten Morgen.

Am zweiten Tag blies der Wind noch stärker. Das Spifall lief aber wieder gut, dafür kam wegen eines Missverständnisses die erste Kenterung an der Raumtonne. Wir brauchten sehr lange, um das Boot aufzustellen, 5 Boote überholten uns, aber wir konnten sogar in der Zeit das Ziel passieren. Im nächsten Lauf auf dem ersten Vorwind eine problemlos geschaffte Halse, dann aber kam der Spi wie eine Schlange aus dem Lee gekrochen und wickelte sich dreimal um Fock und Vorstag, Fahrfehler meinerseits. Wir konnten ihn nur mit fremder Hilfe von einem Juryboot aus und längerem Aufenthalt im Wasser lösen, worauf wir wie begossene Pudel die Heimfahrt antraten, da die Rippe von Susanne jetzt zu stark schmerzte und mir die Lust aufs Segeln vergangen war. Irgendeinmal muss man sein fortgeschrittenes Alter einfach akzeptieren lernen. Zwar: Maya hat alle 12 Läufe (!!!) gesegelt, mit Thomas am Haken.

Sie würde (O-Ton) «auch noch mit dem Rollator bis zum Boot gehen, solange sie einen Vorschoter findet, der bei einer Kenterung das Boot aufstellt und ihr nachher beim Einsteigen hilft».
An Land trafen wir auf Segler:innen aus allen drei Bootsklassen, die etwas überfordert waren. Es wurde die Befürchtung geäussert, dass wir zu wenig Schweizer Starts haben könnten und damit die SM nicht gelten könnte. Da wir selbst schon 5 Starts hinter uns hatten und Susanne ihren Arm gar nicht mehr heben konnte, machten wir ohne schlechtes Gewissen am nächsten Tag eine Wanderung zu meinem Heimatort Soglio, verbunden mit einem Museumsbesuch im Palazzo Castelmur, wo die Geschichte der Bündner Zuckerbäcker dokumentiert ist. Zu meinem Erstaunen gab es sogar in St. Petersburg einen Giovanoli, der eine Confiserie besass (nicht nur in Amerika, als Kolumbus an Land ging (ein Witz unter den Giovanolis)).

Gian-Andrea und Susanne, *SUI 14802*

Da wir über den dritten Regattatag nicht viel wissen, geben wir das Wort jetzt Tobias Venhoda, einem der Bronzemedalliengewinner:
Heute ist der entscheidende Tag! Urs und ich montierten neben einer 2-Tage alten Fock den brandneuen Spi. Beim Auslaufen zeigte sich der Malojawind nur schwach mit ca. 2 Bft. und blieb auch in den ersten zwei Läufen so. Urs und ich hatten gar keine Freude daran, da wir beide Starkwindsegler sind. Die ersten beiden Läufe gingen bei uns total in die Hose, da wir den bei diesem leichten Wind falschen Weg erwischten. Dann aber schraubte der Wind auf, und wir fuhren wieder einen 2.Rang. Kurz dachten wir, unsere Motivation sei wieder gerettet, jedoch ging es beim letzten Lauf wieder abwärts. Schon bei der ersten Leetonne unmittelbar nach der Halse, kam unser Boot ins Schwanken und mithilfe einer Böe zur Kenterung. Zackig stellten wir das Boot wieder auf und fuhren weiter. Doch auf dem letzten Spikurs dann das Unfassbare: wir lagen auf dem

1479

P&S

Ranzen samt dem Spi, welcher um das ganze Boot (inkl. Ruder&Schwert) derart verwickelt war, dass wir ihn an den beiden Schoten lösen mussten, um überhaupt weiterfahren zu können. Fast alle fuhren an uns vorbei, und wir waren doch am Abend zuvor auf Platz 3 gewesen! («Dami-nomal!»). Schliesslich waren wir dann doch noch auf der Zielgeraden, wo auch noch eine Naht an meinem Trapezgurt riss. Ich konnte nicht mehr raushängen, so mussten wir auf der ganzen Heimfahrt mit halboffenen Segeln fahren. Ziemlich alle waren froh, dass wir die 12 Läufe bis am Samstagabend durch hatten, um am Sonntag gemütlich abreisen zu können.

Ganz gespannt schaute ich alle 5min die Rangliste auf manage2sail an, nach etwa dem 10. Mal war sie endlich oben, und wir hatten eine gewaltige Freude! Nach der schönen Rangverkündigung gingen wir zum Nachtessen, welches zwar lecker war, jedoch an Menge etwas wenig dabei war. Um 21:30 Uhr sah der Wirt nur den Feierabend, nicht sein Geschäft – legendär bestellte Kuk 10 Stangen. Am Anfang hatten wir keine Leute, welche diese tranken, als sich dies dann aber herumsprach, reichten plötzlich 10 Stangen nirgends mehr hin. Schliesslich gingen wir in unsere Ferienwohnung zurück. Am Sonntagmorgen räumten wir unsere Wohnung und gingen die Boote verladen, die Boote 14975, 14897 und 15090 auf den 3-fach Trailer, 14802 und 14859 auf den Doppeltrailer von Kuk, was nicht einfach war, denn beide Trailer sind Spezialanfertigungen, wo normalerweise jeder Rolli, Gurt und jede Polsterung seinen Platz hat. Aber jetzt sind alle Boote in Davos und 4 davon werden in 2 Wochen an der Europameisterschaft in Slowenien sein.

Wir schossen noch ein schönes Foto und fuhren anschliessend nach Hause. Über den Julierpass fuhren weder Kuk noch ich, sondern unsere Mama, da gab es nichts zu diskutieren. In Tiefencastel wurde angehalten und getankt, von da aus durfte ich bis nach Hause fahren. Am Walensee legten wir noch einen kurzen Badehalt ein.

Wir freuen uns auf Portorož!

Tobias Venhoda, *SUI 14975*

Team Venhoda in der Zeitung (Seite 41) →

#	Segelnr.	Helm/Crew	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	PKT
1	SUI 14799	Claude M. / Ruedi M.	1	1	1	1	(9)	(4)	1	1	1	1	1	1	**10**
2	SUI 14897	Kurt V. / Sonja Z.	2	(9)	3	(4)	3	1	2	2	3	2	3	2	**23**
3	SUI 14975	Urs D. / Tobias V.	7	2	2	3	4	5	3	4	(9)	9	2	(12)	**41**
4	SUI 14952	Hans Ulrich B. / Mirjam B.	3	5	4	6	5.5	8	4	3	(OCS)	4	(13)	5	**47.5**
5	SUI 14863	Laura M. / Tobias F.	5	6	5	(7)	5.5	2	6	5	6	3	5	(9)	**48.5**
6	SUI 14752	Till S. / Beat M.	4	4	6	5	2	6	(DNS)	6	(OCS)	12	4	3	**52**
7	SUI 14724	Adrian H. / Brigitte M.	6	3	(DNF)	(11)	8	3	5	7	2	6	10	6.5	**56.5**
8	SUI 14495	Regula B. / Stefan S.	13	11	9	2	1	(DNF)	7	8	8	5	(15)	4	**68**
9	FRA 15081	Olivier B. / Florence D.	14	(16)	10	8	10	7	8	9	7	7	6	(DNF)	**86**
10	SUI 15090	Mona V. / Fiona S.	8	(13)	12	10	13	10	11	11	4	(15)	8	8	**95**
11	SUI 15088	Lilly-Anne B. / Roger L.	15	8	7	(DNS)	7	11	9	10	(16)	16	7	6.5	**96.5**
12	SUI 14921	Maja S. B. / Thomas B.	(18)	14	14	14	12	13	10	12	11	10	(DNS)	10	**120**
13	SUI 14726	Chantal S. / Manuela L.	9	10	11	9	(DNF)	(DNS)	DNS	DNS	5	11	11	13	**121**
14	SUI 15028	Kurt L. / Gabriela E.	10	7	8	12	(DNF)	(DNS)	DNS	DNS	12	13	9	DNS	**134**
15	SUI 14896	Richard Sch. / Linus E.	12	15	(DNS)	(DNS)	11	9	DNS	DNS	10	14	12	DNF	**146**
16	SUI 14802	Gian Andrea G. / Susanne G.	11	12	13	13	16	(DNF)	(DNS)	DNS	DNS	DNS	DNS	DNS	**170**
17	SUI 15165	Ischgi K. / Gery S.	17	(DNF)	(DNS)	DNS	14	12	DNS	DNS	15	17	17	DNS	**176**
18	SUI 15146	Chiara S. / Imre H.	(DNS)	(DNS)	DNS	DNS	DNS	DNS	DNS	DNS	14	8	18	11	**177**
19	SUI 15008	Ernst Sch. / Kimberey Sch.	16	18	(DNF)	(DNS)	15	DNF	DNS	DNS	13	18	14	DNS	**178**
20	SUI 14859	Christina H.-L. / Werner G.	(DNF)	17	(DNF)	DNS	DNF	DNS	DNS	DNS	OCS	DNS	16	DNS	**201**

SWISS FIREBALL-MITGLIED, SCHON ANGEMELDET?

Weitere Informationen und Anmeldung auf fireball.ch
oder nimm mit unserem Sekretariat Kontakt auf!

DEIN BOOT FÜR EIN JAHR

Der ideale Einstieg in die Klasse und das Regattasegeln:
Swiss Fireball vermietet jede Saison zwei Regattaboote an Juniorinnen, Einsteiger oder erfahrene Taktikfüchse. Auf dich wartet eine aktive, segelbegeisterte Klasse mit **10–12 Schweizer Regatten inklusive Schweizermeisterschaft, dazu EM, WM und Trainingsmöglichkeiten im In- und Ausland**.

Mehr Informationen findest du auf fireball.ch oder melde dich direkt bei unserem Sekretariat, es finden sich immer Lösungen!

Präsidium
praesidium@fireball.ch
Cédric Landerer / Ralph Landerer

Sekretariat & Postadresse
sekretariat@fireball.ch
Selina Zehnder
Höhenweg 15
5102 Rupperswil

Kasse
kasse@fireball.ch
Caroline Neuhaus
SF Postkonto: 80-61962-5

Regatten
regatta@fireball.ch
Manuela Liechti

Gazette & Medienkontakt
gazette@fireball.ch
medien@fireball.ch
Laura Markwalder / Tobias Frey

Und so schnell geht eine ganze Saison vorbei!

Web
fireball.ch
fireball-international.com
facebook.com/swissfireball
instagram.com/swissfireball

			1	2	3	4	5	
MAR	6	7	8	9	10	11	12	GV SC Hallwilersee 11.3.
	13	14	15	16	17	18	19	
	20	21	22	23	24	25	26	
	27	28	29	30	31	1	2	Training Port Camargue 2.–7.4.
APR	3	4	5	6	7	8	9	
	10	11	12	13	14	15	16	
	17	18	19	20	21	22	23	
	24	25	26	27	28	29	30	Swiss Cup Mammern 29.–30.4.
MAI	1	2	3	4	5	6	7	Training Mammern 6.–7.5.
	8	9	10	11	12	13	14	
	15	16	17	18	19	20	21	SUI-ITA Cup Maccagno 19.–21.5.
	22	23	24	25	26	27	28	
	29	30	31	1	2	3	4	Swiss Cup Murten 3.–4.6.
JUN	5	6	7	8	9	10	11	Swiss Cup Beinwil 10.–11.6.
	12	13	14	15	16	17	18	
	19	20	21	22	23	24	25	Swiss Cup Sihlsee 24.–25.6.
	26	27	28	29	30	1	2	Swiss Cup Luzern 1.–2.7.
JUL	3	4	5	6	7	8	9	
	10	11	12	13	14	15	16	Swiss Cup Mühlehorn 15.–16.7. [1, 2]
	17	18	19	20	21	22	23	UK Nationals Royal Torbay 22.–25.7.
	24	25	26	27	28	29	30	
	31	1	2	3	4	5	6	[1] FRA Nationals Lancieux 14.–16.7.
AUG	7	8	9	10	11	12	13	[2] ITA Nationals Bracciano 14.–16.7.
	14	15	16	17	18	19	20	IRL Nationals Dunmore East 18.–20.8.
	21	22	23	24	25	26	27	
	28	29	30	31	1	2	3	SM Silvaplanersee 30.8.–3.9.
SEP	4	5	6	7	8	9	10	
	11	12	13	14	15	16	17	EM Portoroz 16.–22.9.
	18	19	20	21	22	23	24	
	25	26	27	28	29	30	1	CZE Nationals Nove Mlyny 28.9.–1.10.
OKT	2	3	4	5	6	7	8	Swiss Cup Romanshorn 7.–8.10.
	9	10	11	12	13	14	15	
	16	17	18	19	20	21	22	Swiss Cup Oberhofen 21.–22.10.
	23	24	25	26	27	28	29	
	30	31	1	2	3	4	5	Swiss Cup Thalwil 4.–5.11.
NOV	6	7	8	9	10	11	12	
	13	14	15	16	17	18	19	
	20	21	22	23	24	25	26	
	27	28	29	30	31			

Inspiration für diesen Beitrag

FIREBALL 6 VON CHRIS TURNER

Richtig gelesen, da fehlen keine weiteren 4 Ziffern. Auch schon einmal gefragt, welches der älteste aktiv gesegelte Fireball ist? Einen Kandidaten auf den Titel haben wir aufgespürt und mit seinem Eigner gesprochen.

Seit wann segelst du 6?
Chris: «Seit 2008, respektive seit ich das Boot zum zweiten mal besitze. Das erste Mal lagerte ich es fast 15 Jahre als potentielles, jedoch zu teueres Restaurationsprojekt. Gesehen habe ich das Boot jedoch schon 1973, da stach mir die *6* im Feld der vierstelligen Nummern sofort ins Auge.»
Was macht für dich den Reiz aus?
Chris: «Hm, sicherlich der historische Wert. Gebaut wurde *6* in den 60er Jahren von Plycraft, das weiss ich übrigens erst seit wenigen Monaten dank den UKFA Archiven. Mit diesen ersten Booten hat alles angefangen und dass es 60 Jahre später für *6* immer noch weiter geht, das macht Spass.»
Kein Trapez, kein Spi, weshalb?
Chris: «Soweit möglich, erhalte ich die Originalausrüstung der 60er Jahre. Es ist nicht zu übersehen, dass sich die Klasse über die Jahrzehnte weiterentwickelt hat. Regatten segle ich deshalb jeweils mit GBR 15161.»

Der Zustand des Bootes vor der Restauration durch Richard Mansfield im 2005.