

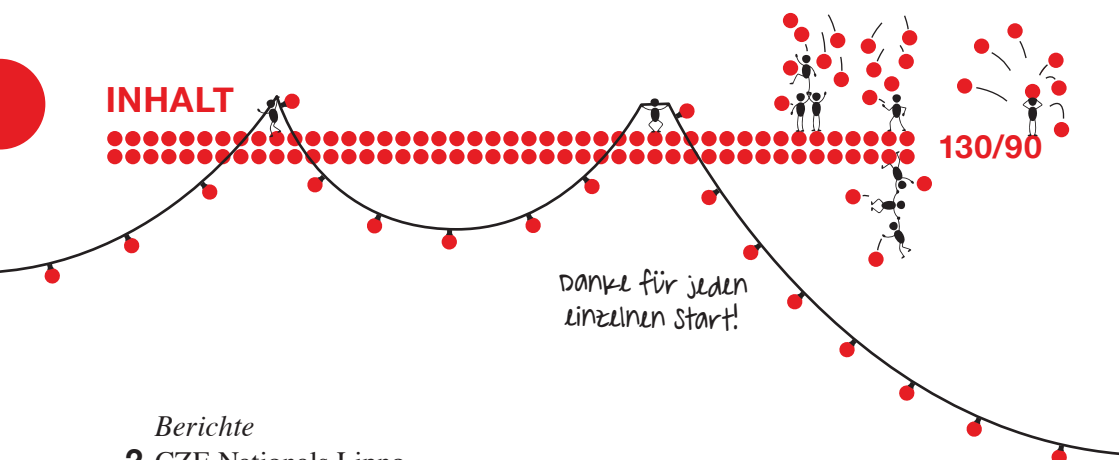
N°4.24

Technik
Sachen die krachen
Bootsentwicklung

Berichte
Murten, EM Maccagno,
Romanshorn, Thalwil
+ Lipno & St. Raphael!

SWISS Fireball





INHALT

Danke für jeden
einzelnen Start!

Berichte

- 2** CZE Nationals Lipno
- 6** Swiss Cup Murten
- 8** EM Maccagno
- 16** Swiss Cup Romanshorn
- 18** Swiss Cup Thalwil
- 20** Riviera Cup St. Raphaël

Technik

- 24** Sachen die krachen
- 26** Bootsentwicklung

Ausschreibungen

- 30** Trainingslager, SM, WM
- 32** Swiss Fireball
- 33** Kontakte & Kalender

Kehrseite

- 34** Oh Fireball, Oh Fireball

IMPRESSUM

vierteljährlich erscheinendes Vereinsorgan, Auflage 120 Exemplare

Redaktion / Gestaltung Laura Markwalder & Tobias Frey, 8006 Zürich

Cover EM Maccagno 2024 (dieses Mal stimmt der Titel wieder)

Bilder Urs Hürdi (Cover, 2–5, 8–15, 30–32); French Riviera Fireball (20–23)

Redaktionsschluss N°1.25 15. März 2025, gazette@fireball.ch



WILLKOMMEN AN BORD!

Ein richtig gutes Segeljahr geht zu Ende. Das magische 15te Boot musste selten extra motiviert werden und so verzeichnen wir, auch dank der EM in Maccagno, ganze 130 Starts in diesem Jahr. Die Energie nehmen wir gerne mit ins 2025!

Für uns war das Segeln bis vor kurzem ziemlich weit weg, kämpfen wir noch immer mit dem Temperaturschock nach den letzten sechs Wochen in Brasilien. Doch es braucht genau eine Nachricht von Christina: «Der Vorschoter für Antibes ist gefunden: Malcolm kommt!» und per sofort bricht das Segelfieber wieder aus. In knapp einem Monat wassern wir in Antibes ein. Bist du auch dabei?

Apropos dabei sein, danke an all diejenigen, die uns die Lösung des Kreuzwortsels zugesandt und grosszügig

über den Schreibfehler in Stoppuhr hinweggeschaut haben. Das Lösungswort war 'Patenthalse' und das Los hat Roger als Gewinner erkoren.

Wir wünschen euch allen einen guten Start in's neue Jahr, einen unfallfreien Winter und bis schon bald wieder auf dem Wasser!

*Laura & Tobi, SUI 14863
eure Gazette Redaktion*



Danke Christina für den Nachtrag!
Auch wenn wir deine Berichte lieben,
sollen wir Antibes 2025 übernehmen?

CZE NATIONALS LIPNO 4.-7. JULI

Mal wieder in Cerna am Lipnosee die Seele baumeln lassen: Ob durchgefroren in einen Hot Tub steigen oder überhitzt in die warmen Fluten der jungen Moldau tauchen, alles ist dort möglich. Aber immer wird man von der warmherzigen Gastfreundschaft der tschechischen Fireball-Flotte empfangen und Teil ihres grossen Lipno-Fests.



Da sich keine Schweizer Crew finden liess, beinhaltete die Rundum-Betreuung diesmal auch die Organisation eines Vorschoters: Jan Mrzilek, baumlang, 90 kg schwer und immer mit einem Lachen im Gesicht.

So starteten wir also am Donnerstag in den ersten Regattatag. Schwere Wolken liessen nur kleine blaue Flecken am Himmel erscheinen. Und der Wind spiegelte das, indem er als unzuverlässiger launischer Spielkamerad mit drehenden 2 bis 5 Bft. über die 27 Fireballs (und die ebenfalls regattierenden Cadets) herfiel.

Allerdings kämpften wir nicht nur mit dem Wind. Das Zusammenspiel liess anfangs sehr zu wünschen übrig, ich setzte viel zu viel voraus (wenn man abfällt, folgt darauf eine Halse, braucht man das noch extra zu erwähnen??) und vergass gleichzeitig, dass sich 90 kg wohl nicht ganz so schnell ins Trapez schnellen lassen wie ich das gewohnt bin. Somit stellten wir uns häufig selbst ein Bein und lagen im ersten Lauf sicher 3 oder 4 mal im noch eher kühlen Lipnosee. Immerhin im 2. Lauf erreichten wir die Ziellinie und die beiden nächsten zeigten dann doch eine deutliche Lernkurve (vom 21. auf den 17 und 12. Rang).

Damit war der erste Segeltag zu Ende, eine warme Dusche lockte Urs und mich zurück ins urchige Hotel Jestrabi zurück. Michal, der Fireball Bierbrauer schenkte derweil grosszügig aus seinen mitgebrachten Fässern aus. Jakub

hingegen hat nicht vergessen, dass Bier nicht so meine Sache ist und brachte uns eine feine Flasche Weisswein mit. Während nun langsam auch Essbares aufgetischt wurde, trieb uns die Neugier wieder zurück ins Hotel und wir genossen eine perfekt gebratene Forelle auf der grosszügigen Terrasse mit Blick auf den noch immer gut belüfteten See und die langsam über Orange nach Violett sich verfärbenden Wolken.

Freitag versprach bessere Verhältnisse, da der Wind nun eher längs zum See durchzog. Noch immer konnte ich Fuchur beim Start nicht so beschleunigen, wie ich es gewohnt bin und wir mussten uns jeweils im Abwind der anderen einen Weg Richtung Luv suchen. Das gelang uns auch 2× sehr gut, aber auf den Spikursen verloren wir immer wieder viele Ränge. Auch hier hatten wir viel Luft nach oben was die Teamarbeit angeht. Aber heute hatten wir richtig Spass beim Segeln und Jan war sehr zufrieden, dass wir seinen üblichen Steuermann (den Bierbrauer Michal) regelmässig hinter uns liessen. Auch jetzt konnten 4 Läufe zügig unter Dach und Fach gebracht werden. Wir beschlossen, den langen Abend im Dorf zu verbringen und wollten auch die guten kulinarischen Erfahrungen aus früheren Jahren auffrischen. Wir wurden nicht enttäuscht!

Ein strahlender Tag mit spiegelglattem See liess uns am Samstag alle zu Badegästen mutieren. Nur die Fireballs

wurden an diesem Tag nicht nass. Gegen Abend wurde wieder gemütlich aufgetischt, allerdings dräuten nun aber schwerere Wolken und verschluckten die Sonne weit vor ihrem offiziellen Untergang. Damit war gemütliches Beisammensitzen nicht mehr angezeigt und wir suchten ein von Jakub empfohlenes Restaurant in der Nähe auf. Ein Dessert auf der Terrasse im Jestrabi sollte unseren segel-abstinenten Tag versüssen, aber schon bald verzogen wir uns mit allen anderen Gästen ins Innere. Der Wind frischte unangenehm und böig auf und schon bald peitschten auch die ersten Regengüsse die Sonnensegel gegen die Wand. Ab ins Bett; morgen sollte es ja weiter gehen.

Kalt, nass aber genauso windlos wie am Vortag hingen nun alle Segler eine Weile bei den Booten herum, bis sich mehr und mehr in der Clubhalle einfanden und sich mit der Suppe innerlich aufwärmten.

Am frühen Nachmittag entschied das Komitee, abzubrechen und schon bald

versammelten wir uns wieder in der Halle zur Preisverteilung: Tschechische Meister wurden die erfahrenen Milan Cap und Filip Prochazka, vor den überglücklichen Martin Mudra und Krystof Sedivak und Martin Kubovy, der nun mit Jan Will segelt. Wir verbesserten uns am 2. Tag noch vom 19. auf den 17. Rang. Schnell waren dann alle Boote zusammengepackt, die Zeltstadt abgebaut und die Tschechen auf dem Weg zurück in den Alltag. Nur Fuchur wurde in eine Ecke gestossen und tropfnass dort stehen gelassen. Prag ruft! Wir hatten endlich entschieden, diese geschichtsträchtige, eindrücklich pulsierende und grossartige Stadt kennenzulernen!

Danke Jan, Johanka und Jakub für die kenntnisreichen Stadtführungen und die vielen Tipps für die nächsten 4 Tage!

Das Leben als Pensionäre hat eben viele Sonnenseiten!

Christina auf Fuchur SUI 14859 & Paparazzo Urs mit neuer Kamera





SWISS CUP MURTEN 31.8.–1.9.

Die Vorfreude auf Murten war gross: Mirj und ich konnten wieder einmal zusammen einen Swiss Cup segeln und es war auch gleich die letzte Gelegenheit, um vor der EM an unseren Manövern zu schleifen. Aber es sollte am Ende ein anderer Vorfall im Vordergrund stehen – dazu gleich mehr.

Das Seglerische ist schnell erzählt: Wie erwartet gab es am Samstag keinen Wind, d.h. warten im Schatten des Hafengebäudes und zwischenzeitliche Abkühlung inmitten von Algen und Seegras war angesagt. Die Wettfahrtleitung nutzte nach einiger Zeit ein leichtes Säusel-Windchen, um zu einem ersten abgekürzten Lauf zu starten. Nur gerade vier Fireballs schafften es über die Startlinie. Markus und Rolf gewannen das Geschleiche. Super, dass mit Nick und Glenn Fähnle zwei Junioren aus der Region zum ersten Mal an einer Fireball Regatta teilgenommen haben – und dann auch noch gleich einen zweiten Rang in ihrem ersten Lauf fuhren!

Im zweiten Lauf dann wieder back to normal: Claude und Ruedi konnten sich auf der ersten Kreuz absetzen und gewannen vor uns und Regula/Stefan. Dann sorgten Mona und Fiona

im Dritten Lauf für Abwechslung. Sie fuhren souverän als erste über die Zielinie – die Enttäuschung folgte aber so gleich: OCS. Erben taten – wer wohl? Richtig, Claude und Ruedi. Da sie den ersten Lauf aber nicht gesegelt waren, reichte es im Zwischenklassement nach 3 Läufen nur für Rang 2. Da Mirj und ich etwas früher als die anderen ausgelaufen waren, schafften wir es im ersten Lauf noch ganz knapp über die Startlinie – was der erste Rang in der Zwischenwertung bedeutete. Danach war Apéro und Grillen bis spät in die Nacht im Club-Garten am See angesagt – dies alleine ist eine Reise nach Murten wert.

Da am Sonntag komplette Flaute herrschte, könnte der Bericht eigentlich hier enden – wäre da nicht der eingangs erwähnte Vorfall mit weitreichenden Konsequenzen gewesen. In der Nacht rief uns Sophie an, welche zu Hause geblieben ist, da sie nicht

sicher war, ob jemand Fremdes in unserem Garten war. Da wir im Massenlager im Clubhaus schliefen, wollte Mirj niemanden wecken und stieg aus dem Bett, um den Anruf entgegenzunehmen. Gut gemeint, aber schlecht ausgeführt. Mirj fiel aus dem Bett. Das Resultat: der ganze Schlafraum wach und ein gebrochener Fuss.

Für die Regatta hatte dies keine Konsequenzen mehr – da wie erwähnt keine Läufe mehr gestartet werden konnten. Schade, denn Sophie ist am Sonntag extra als Ersatz-Vorschoterin ange-reist. Aber der schmerzende und blau angelaufene Fuss musste natürlich in einen Gips. Somit war für Mirj die EM

gelaufen – dabei hatten wir uns so auf Maccagno gefreut!

Entsprechend machte ich mich nach Murten auf die Suche nach einem Segelpartner für die EM und wurde in Yves Mermod fündig, der nach seinem Spitzenergebnis im 470er an Olympia gerade Zeit hatte. Wie viel Spass die EM mit Yves gemacht hat und wie es gelaufen ist, könnt Ihr an anderer Stelle lesen. Gut möglich, dass wir Yves auch für andere Fireball Anlässe wieder begeistern können. Und all dies nur dank Sophie's Anruf mitten in der Nacht!

Hansueli, SUI 14952



#	Segelnr.	Helm/Crew	R1	R2	R3	PKT
1	SUI 14952	Hansueli B. / Mirjam B.-H.	3	2	3	8
2	SUI 14799	Claude M. / Ruedi M.	dnc	1	1	18
3	SUI 14658	Markus M. / Rolf H.	1	11	11	23
4	SUI 14897	Kurt V. / Sonja Z.	dnc	6	2	24
5	SUI 14495	Regula B. S. / Stefan S.	dnc	3	6	25
6	SUI 14724	Nick F./ Glenn F.	2	13	12	27
7	SUI 15028	Kurt L. / Gabriela E.	dnc	4	7	27
8	SUI 14802	Gian G. / Noah B.	dnc	7	5	28
9	SUI 14975	Urs D. / Tobias V.	dnc	9	4	29
10	SUI 14863	Laura M. / Tobi F.	dnc	8	8	32
11	SUI 14999	Rolf G. / Zora S.	dnc	10	10	36
12	SUI 15090	Mona V. / Fiona S.	dnc	5	ocs	37
13	SUI 14726	Chantal S. / Manuela L.	dnc	dnf	dnf	48
14	SUI 15008	Ernst S. / Beni F.	dnc	dnf	dnf	48

BERICHT

EM MACCAGNO

14.-20. SEPTEMBER



Bemerkungen eines Rentners

Ich bin Rentner. Oder Privatier, wie ihr Schweizer sagt, wenn ich's recht weiss. Vornehm. Als solcher wollte ich gar nie mehr jemandem zur Verfügung stehen. Hab's nicht nötig. Auch nicht einer Regattaleitung. Jedenfalls nicht um 8 Uhr morgens, da schläft der Rentner ein zweites Mal. Aber wir Segler sind Masochisten. Also 6.30 Uhr raus aus dem Bus, die Großwetterlage zündete nicht den üblichen Maccagno-Turbo. Auf dem Wasser dann bei Nordwind musste es schnell gehen. Vielleicht ist das der Grund, warum nie zurückgepfiffen wurde. Nicht wenige wundernten sich. 15 Sekunden vor Start sollte Gas gegeben werden. Wer erst 10 Sekunden davor die Schoten anzog, der hatte schon verspielt. Offiziellen Frühstart gab es nur beim ersten Rennen. Und der traf dann auch prompt Claude und Ruedi. Um so verdienstvoller, dass sie es am Ende doch noch schafften. Sie haben einfach die Nerven zum sowieso überzeugenden Grundspeerd. Gratulation.

Zu realisieren, dass Frühstarts einfach gefahren werden mussten, das war das eine. Gar nie wurde die schwarze Flagge gezückt. So, als ob die ganze Flotte über Nacht zu weissen Schächchen mutierte.

Das andere ist, dass es bei Nordwind nur ein Straßenbahnfahren zum Erfolg gibt. Korridorsegeln, ähnlich wie in Silvaplana. Hier links rüber zum Wald, und dann hoch. Das schränkt die Chancen stark ein, einen schlechten Start auszugleichen.

Aber was moser ich, Ruedi Du bist nicht gemeint, es war ein gutes bis sehr gutes Event. Die Italiener sind tolle Gastgeber, ohne einem je das Gefühl zu geben, sie würden sich besonders anstrengen. Man musste mal wieder dabei gewesen sein. Wenn nicht, 2025 geht es an den Gardasee. Da gibt es dann keine Ausrede.

Der Nolle mit Nora, GER 14508





#	Segelnr.	Helm/Crew	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	PKT
1	SUI 14799	Claude Mermod / Ruedi Moser	(UFD)	7	7	6	1	22	1	2	(24)	46
2	GBR 15144	Dj Edwards / Vyv Townend	1	1	(31)	5	2	2	11	26	(DNS)	48
3	GBR 15151	Martyn Lewis / Daniel Lewys	8	2	8	8	(14)	5	(29)	12	6	49
4	FRA 14779	Xavier Broise / Trystan Robin	(24)	9	2	17	13	1	(26)	11	2	55
5	GBR 15122	Thomas Gillard / Shandy Thompson	15	4	(30)	2	16	6	2	(24)	10	55
6	CZE 15141	Jiri Paruzek / Jakub Košvica	19	3	(26)	1	6	8	5	15	(21)	57
7	CZE 15109	Johanka Napravnikova Koranova Jakub Napravnik Koran	(28)	6	18	3	3	17	6	8	(29)	61
8	GBR 14798	Georgia Booth / Nicholas Rees	13	(39)	11	22	5	(23)	4	5	3	63
9	GBR 15091	Graham Cook / William Cook	10	8	17	4	17	3	(20)	10	(DNS)	69
10	SUI 14952	Yves Mermod / Hansueli Bacher	16	14	(32)	(31)	28	7	3	1	1	70
29	SUI 14897	Kurt V. / Sonja Z.	20	16	12	29	38	(39)	(44)	27	5	147
34	SUI 14859	Christina H.-L. / Cedric L.	41	35	(43)	13	(55)	25	28	25	37	204
36	SUI 14724	Adrian H. / Brigitte M.	22	34	37	(49)	29	36	43	(44)	19	220
40	SUI 14718	Selina Z. / Christian S.	36	28	47	(DNF)	(54)	38	33	45	12	239
41	SUI 14495	Regula B. S. / Stefan S.	40	(49)	(56)	41	37	41	42	31	8	240
42	SUI 14987	Ralph L. / Imre H.	(DNC)	33	22	63	56	33	(68)	22	15	244
43	SUI 14863	Laura M. / Tobi F.	45	(56)	28	40	(48)	46	19	40	31	249
49	SUI 14594	Mianne E. / Clay P.	(60)	40	57	59	(64)	53	30	43	16	298
51	GER 14508	Jörg N. / Nora N.	(65)	38	52	45	(DNF)	32	50	42	49	308
57	SUI 14896	Richard S. / Linus E.	50	64	61	(DNF)	(DNF)	50	46	50	32	353
59	SUI 14726	Chantal S. / Manuela L.	48	(65)	(64)	56	49	60	63	52	36	364
60	SUI 14752	Tim L. / Nina F.	37	60	59	44	(DNC)	(DNC)	39	59	DNS	371
69	SUI 15165	Ischgi K. / Gery S.	58	67	66	66	(DNC)	(DNC)	66	53	DNS	449
72	SUI 14999	Rolf G. / Zora S.	(DNF)	70	70	(DNF)	DNC	DNC	DNF	DNC	DNS	505



← Alle EM-Bilder von Urs ♥

Sohn gegen Vater

Ein Interview von Jörg Nolle mit Yves Mermod, der diesen Sommer an den Olympischen Spielen in Paris zusammen mit Maja Siegenthaler ein Diplom (!) gewann und nur wenige Wochen später an der EM sein Fireballdebut gab.

Nolle: Als erfolgreicher Olympiateilnehmer im 470 bist Du uns einfach wertvoll, Dein Einblick zählt. Mit Hansueli am Draht jetzt bei der EM habt ihr Euch vorgearbeitet. Platz 10 ist nach Kenterungen am Anfang ein gutes Ende. Zufrieden?

Yves: *Da für mich bei dieser Fireball Europameisterschaft der Spass an unserem Sport sowie mit meinem Vater eine Meisterschaft zu bestreiten an erster Stelle stand, war mir das Endresultat egal. Auch der Fact, dass ich noch nie länger als 10 Minuten auf einem Fireball sass und auch noch nie zusammen mit Hansueli auf dem Boot war, geschweige mehr als nur seinen Namen kannte, habe ich dieser Herausforderung sehr genossen und bin mit unserem Resultat zufrieden.*

N: Woran hakte es am Anfang? Hansueli als Gelegenheitssegler, die wir sind, und eigentlich Steuermann, kann ja unmöglich auf dem Niveau eines Olympiateilnehmers mit Dir ein Team bilden.

Y: *Trotz den vielen Ähnlichkeiten die der 470er und Fireball haben, sind sie dennoch ziemlich unterschiedlich in gewissen Situationen. So mussten wir in den ersten Tagen mit etwas mehr*

Wind ein paar Abgänge auf uns nehmen. Zum Beispiel wird der 470er auf Vorwind sehr stabil, wenn das Grosssegel dichter gefahren wird. Beim Fireball hingegen wird es deutlich wackliger, da der Rumpf schmaler ist. Natürlich hat auch ab und zu bei den Manövern das Timing nicht ganz gepasst, aber auch das ist ganz normal und war uns auch bewusst.

N: Eine Erklärung sind sicher die Manöver. Auf Videos zu 470er-Regatten sieht man das blitzschnelle Wenden, kein Meter Raum wird aufgegeben. Der 470er wendet freilich auch schneller, keine Kufen im Wasser. Indes beherrschen auch alle guten 470er-Vorschoter zum Beispiel bei der Wende den letzten Zug am Draht, bevor sie reinkommen. Eine ruckartige Druckverstärkung am Groß-Achterliek, nehme ich an. Ein Pumpen auch bei mehr Wind. Lässt sich da beim 470er einfach mehr rausholen? Worauf kommt es an?

Y: *Die beiden Boote verhalten sich durchaus etwas anders in den Manövern. Jedoch mit etwas Improvisation und gewissen Ablaufänderungen die wir gemacht haben, waren die Manöver gut genug. Das Pumpen allgemein*



ist auf dem Fireball noch lange nicht ausgereizt und ich bin mir sicher, es würde einen grossen Vorteil mit sich bringen. Auf Olympischem Niveau wird an jeder noch so kleinen Schraube gedreht, um noch etwas mehr Speed zu erlangen.

N: Sind wir Fireball-Segler auch taktisch halbwegs auf Höhe? Die EM verlangte leider weitgehend Straßensegeln. Links rüber zum anderen Ufer und dann hoch. Damit werden guter Start und Speed auf den ersten Metern noch wichtiger. Einer EM nicht richtig würdig. Wie hast Du das erlebt?

Y: Ich habe durchaus in meiner noch kurzen Segelkarriere bei schlechten Bedingungen oder Kurssetzungen gesegelt. Dass das eine oder andere

Rennen etwas Autobahn wird, ist normal und gehört dazu. So können auch die Teams vorne mit segeln, (wie wir) die gut Starten können, guten Speed haben, aber nicht so sicher sind in den Manövern. Ich würde sagen wir hatten einen guten Mix an Wind und Kurssetzung.

N: Was sind wir nun? Eine Urlaubsseglertruppe oder ganz ordentlich unterwegs?

Y: Natürlich kann man die Fireball Klasse nicht mit einer Olympischen Klasse im Niveau vergleichen. Entscheidende Faktoren dafür sind über 100 fehlende Wassertage pro Jahr, Materialentwicklung, Fitnesslevel und ein erhöhter Altersdurchschnitt. Ich finde aber auch dies kann man und

sollte man nicht vergleichen. Trotzdem ist es wohl eine der grösseren aktiven Jollenklassen, welche ein gutes Niveau hat und immer wieder neue Segler:innen zu verzeichnen hat.

N: Was würdest Du am Boot ändern?

Y: Auch da gibt es noch viel Luft nach oben. In erster Linie sind neue, moderne Leinen wie auch neue Rollen schon ein grosses Upgrade. Die laufen deutlich besser und machen das verstellen von Einstellungen einfacher und weniger anstrengend. Ein System, welches erlaubt, das Schwert Millimeter genau während der Kreuz in voller Fahrt zu verstellen, wäre schon erstrebenswert.

N: Würdest Du das nächste Mal Hansueli vorher ins Fitnessstudio schicken?

Y: Natürlich ist ein erhöhtes Fitnesslevel von Vorteil, um vorne dabei zu sein. Es hilft, länger schnelle und richtige Entscheidungen zu treffen und verkleinert das Verletzungsrisiko. Da Segeln aber auch ein Denk und Erfahrungssport ist, gibt es auch andere Wege vorne dabei zu sein.

N: War es für Dich mental schwierig, Deinem Vater hinten drein zu segeln?

Y: Es war mir eine grosse Freude und Ehre gegen meinen Vater segeln zu dürfen. Er ist auch nicht mehr der Jüngste und trotzdem zeigte er uns allen wieder sein Können und gewinnt grosse Meisterschaften. Ich habe natürlich bei jedem Rennen ein Auge auf ihn geworfen und freute mich, ihn und Ruedi vorne zu sehen. Selbst als sie direkt vor uns eine gelbe Flagge wegen Pumpen erhalten haben, dachte ich mir, dass ich sie dann wieder vorliesse, da für mich das Resultat egal war.





SWISS CUP ROMANSHORN 5.–6. OKTOBER

Immerhin, für Romanshorn war die Tenuewahl einfach. Trockenanzug und ein Sortiment an Darunter-Kleidung. Pünktlich zur Steuerleute-Besprechung fiel die zarte Bise in sich zusammen und hinterliess einen schimmernden See im herbstlichen Schattenspiel der Wolken. Das liess uns hoffen, dass auch das soeben eingetroffene Schiff von Thomas Gautschi rechtzeitig aufs Wasser käme und vielleicht auch noch Maja eintreffen würde, deren Crew Thomas mit Tochter Nina etwas verloren im Bootspark rumhing. Nun, AP wurde gesetzt und das gemütliche Rumschlendern und Wiedersehen konnte fortgesetzt werden. Höhepunkt war dabei der neue Spibaum für Ciuccetto: Thomas Gautschi überbrachte sein neuestes Werk aus Carbonfasern, spiegelglatt und mit pinkfarbenem Bootsnamen versehen, eine Augenweide! Da fielen Kuks und meine neuen tschechischen Mast-Covers trotz wunderschöner Beschriftung mit der Segelnummer doch etwas ab.

Mit dem heller werdenden Himmel überzog sich der See mit einer

vielversprechenden Kräuselung und die Regattaleitung rief uns aufs Wasser. Bis alle beim pinkigen Startschiff eingetroffen waren, immerhin (bis dahin) 24 Finns, 6 Contender und 15 Fireballs, hatte sich das Lüftchen wieder gelegt und wir konnten unsere Gespräche und Ideen auf dem Wasser weiterentwickeln. Höhepunkt hier war nun die musikalische Nutzung der Niederholerspannung, die, natürlich dank perfektem Zusammenspiel von Steuerli und Hängerli, die Intonisation eines bekannten Geburtstagslieds möglich machte. Das Lachen trug jedenfalls weit über den See! Nach mehreren Runden und Wiederbegegnungen im Rhythmus von 13 Minuten und dem grossartigen Schauspiel eines Regenbogens – nein, einer Leuchtfarbeninstallation des östlichen Bodenseeuferers in Regenbogenfarben galt es dann aber doch noch Ernst. Nach einem generellen Frühstart machten wir uns diszipliniert auf den Kurs. Allerdings stellte sich die in unsern Augen klar bevorzugte Statseite im Luv als Missgriff heraus, obwohl wir schon fast mit Anliegerkurs gestartet waren.

War auf diese Ostbise wirklich so wenig Verlass?? Nun, damit mussten wir ja alle leben, und auch das Komitee hatte seine Herausforderungen. Jedenfalls machte sich die Luvtonne bald selbständig und die Entlastungstonne übernahm deren Aufgabe. Meine Crew brauchte einige Überzeugungsarbeit, bis ich aufhörte, nach der 2. Tonne zu suchen. Aber es gab ja noch weitere Herausforderungen und nach einem 720er waren dann auch genug Wegweiser vor uns. Der 2. Lauf, nun waren wir mit 17 Booten vollzählig auf der Linie, war dann trotz korrekter Auslegung genau so überraschend. Auch jetzt kamen die Boote von der linken Seite gut vor uns zur Luvtonne. Erst auf der 2. Kreuz konnten wir uns mit konsequentem Abwenden der Dreher nach vorne arbeiten. Sicher war es für die leichten Mannschaften einfacher, die Geschwindigkeit durch die bei dem Lüftchen sehr fiesen Wellen, aufrecht zu erhalten. Und so sah dann die Rangliste auch aus: Erst auf Rang 6 platzierte sich ein Schiff, dessen Teamgewicht wohl über 125kg lag. Aber wir hatten 2 spannende Läufe gesegelt und konnten in einer wunderschönen Abendstimmung die Heimfahrt unter Spi so richtig geniessen.

An Land hatten alle auf uns gewartet: Die schmackhafte Kürbissuppe, das obligate Stegbier standen bereit und anschliessend, auch etwas verspätet, verschob sich ein guter Teil der Fi-reballflotte in Richtung Pizzeria, wo

dann allerdings wir eine ganze Weile aufs Essen warteten. Und schlussendlich erhielten wir trotz deutlicher Verspätung auch in der Jugi noch Einlass, so dass auch die Nachtruhe äusserst erholsam ausfiel.

Für den Sonntag rechnete gar niemand mit Wind, und genauso kam es dann auch: AP wurde um 9:00 gesetzt, und um 12:30 kam dann noch das A darunter. Das war das zeitige Ende eines gemütlichen Herbstwochenendes, sozusagen als Beginn des Ausklingens der Saison 2024. Wir haben es genossen. Danke an alle Organisierenden!!

Christina & Cedi, SUI 14859 Fuchur

#	Segelnr.	Helm/Crew	R1	R2	PKT
1	SUI 14724	Adrian H. / Brigitte M.	1	2	3
2	SUI 14987	Ralph L. / Imre H.	6	3	9
3	SUI 14802	Gian G. / Susanne G.	3	6	9
4	SUI 14859	Christina H.-L. / Cedric L.	10	1	11
5	SUI 15090	Mona V. / Fiona S.	2	9	11
6	SUI 14799	Claude M. / Ruedi M.	4	8	12
7	SUI 14863	Laura M. / Tobi F.	5	7	12
8	SUI 14897	Kurt V. / Sanja Z.	9	4	13
9	SUI 14718	Selina Z. / Christian S.	11	5	16
10	SUI 14921	Maja S. B. / Thomas B.	8	11	19
11	GER 14508	Jörg N. / Roger L.	7	13	20
12	SUI 15088	Lilly-Anne B. / Glen F.	12	10	22
13	SUI 14594	Mianne E. / Levyn B.	16	12	28
14	SUI 14999	Rolf G. / Zora S.	15	14	29
15	SUI 14726	Markus M. / Manuela L.	14	15	29
16	SUI 14975	Urs D. / Tobias V.	13	OCS	31
17	SUI 14824	Thomas G. / Nick F.	DNF	16	34

Danke an euch alle
für eure Spontaneität! ♥

SWISS CUP THALWIL 2.-3. NOVEMBER

Aufgrund geschlossener Redaktionstüren ging unser Gazette-Reminder vergessen. Das Resultat ist vielleicht der perspektivenreichste Beitrag in der Geschichte der Gazette, denn fast alle Teams haben uns spontan eine Frage beantwortet.

Wie war die An- und Rückreise?

Gemütlich, weil wir problemlos kurz nach Hause konnten zum Schlafen. Im Clubhaus wurden wir sehr herzlich empfangen und bewirtet, danke SVT!

Wie war das Wetter am Wochenende?

Leider wenig Sonne, aber alles in allem trotzdem angenehmes Herbstwetter.

Wie war der Wind am Wochenende?

Eher leicht, aber viel für Zürichsee würd ich sagen. Sehr drehend, auf dem Vorwinder hat es einmal sogar einen 180er gegeben.

Was war das Highlight?

Für Thalwil? Definitiv der Wind am Samstag und es war nicht affenkalt.

Was war die grosse Überraschung am Wochenende?

Claude und Ruedi haben den Pokal gewonnen, das war's nicht. Hm, es hat nicht geschneit ... nach Jahren des

Widerstands hatte ich einen Trockenanzug an, war schon ganz okay, schön warm, muss ich zugeben.

Was hat es gebraucht, um die Regatta zu gewinnen?

Viel, viel, viel Glück. Es war ganz trümmelig ... es waren fast alle mal vorne.

Wie war es so auf dem Wasser?

Drehend, löchrig. Die Kurse lagen oft krumm mit dem drehenden Wind. Am Abend gab es noch eine längere Protestverhandlung, bei welcher die Jury sich tief in die Regeln stürzen musste.

Was hat dir gefehlt in Thalwil?

Wind. Wobei nein, Wind war eigentlich da. Wärme hat mir gefehlt!

Wie war es so an Land in Thalwil?

Es war zum Glück nicht so kalt wie erwartet. Die Stimmung war entspannt und ausgelassen wie so oft. Nur waren

alle etwas wehmütig, dass die Saison so schnell schon wieder vorbei war.

Weshalb kommst du auch nächstes Jahr wieder nach Thalwil?

Weil wir saugut gesegelt haben mit so wenig Wind! Vor allem aber wohl auch weil die Bedingungen so unfair waren für Ruedi & Claude ... (schmunzelt)

#	Segelnr.	Helm/Crew	R1	R2	PKT
1	SUI 14799	Claude M. / Ruedi M.	2	1	3
2	SUI 14897	Kurt V. / Sonja Z.	3	3	6
3	SUI 14987	Ralph L. / Imre H.	1	9	10
4	SUI 14859	Christina H.-L. / Cedric L.	6	4	10
5	GER 14508	Jörg N. / Roger L.	4	6	10
6	SUI 14726	Chantal S. / Manuela L.	9	2	11
7	SUI 15090	Mona V. / Fiona S.	5	7	12
8	SUI 14802	Gian G. / Nick. F.	8	5	13
9	SUI 14752	Tim L. / Nino F.	7	11	18
10	SUI 15146	Chiara S. / Daniel H.	11	8	19
11	SUI 14952	Hansueli B. / Sophie B.	10	10	20
12	SUI 15008	Ernst S. / Beni F.	12	12	24



tedag

Ihr Innovations Partner

**TEDAG Dichtungstechnik
und Industriebedarf AG**

**Dichtungssysteme – von
der Idee zum Endprodukt**

www.tedag.ch

+41 52 212 06 45

info@tedag.ch

CH-8400 Winterthur

RIVIERA CUP ST. RAPHAËL 9.-10. NOVEMBER

St Raphael, mit internationalem Flair ...



Noch einmal Meer und Wärme... und klar ein Entgegenkommen an unseren umtriebigen FI Sekretär Olivier. Seit Anfang Jahr hat er geweibelt und uns die neue Destination in den blühendsten Farben beschrieben. Mit Erfolg: 8 FRA, 7 ITA, 2 SUI und 1 GBR (Nick Rees/Malcolm Green) waren eingeschrieben. Drei Tage Segeln, in warmer und äusserst warmherziger

Umgebung das war das Ziel und das haben Olivier und Florence mehr als erreicht, zumindest in Bezug auf das organisatorisch Mögliche!

Schon am Donnerstag am frühen Nachmittag erreichten Cedi und ich mit den 2 Schweizer Booten nach völlig entspannter Reise den Club Nautique. Trotz viel Aktivität bei den

Optimisten durften wir unsere Schiffe zu den 3 Fireballs von Olivier und Florence in die Anlage stellen und Fuchur war auch schon bald aufgemastet und bereit fürs Training am Freitag. Offensichtlich waren wir die Einzigen, die schon eingetroffen waren, aber so kamen wir in den Genuss eines Znacht bei den Gastgeber zu Hause. Fast eine ½h weg vom Club, aber an aussichtsreicher Lage haben sie sich ein wunderschönes Zuhause eingerichtet. Ein gemütliches Essen in warmherziger Umgebung endete mit der Warnung, bei der Heimfahrt auf die Wildschweine Acht zu geben. Wir sind keinem begegnet.

Freitag morgen machten wir uns aufs Wasser, allein, irgendwie hatte sich das Training in Luft aufgelöst. Aber wir genossen die 10 bis 12 kn Wind und die eindruckliche Dünung die zu herrlichen Spi-Surfs verführte. Am Nachmittag waren wir dann zu dritt, auch Yoann und Jean waren bereits aus dem Norden eingetroffen und auch Olivier und Florence nahmen sich die Zeit in den nun bis fast 20 kn Böen auf (und auch mal im) Wasser herumzuspielen, bei Wassertemperaturen von 20° war das kein echter Schock. Ein erster ausgiebiger Aperó vereinte abends alle Teilnehmenden und wir freuten uns, alle bekannten (auch Malcolm hatte sich unter die Segler gemischt) aber auch einige neue junge Gesichter zu sehen.

Samstag Mittag war dann der erste Start. Ein schöner noch immer etwas böiger und drehender Wind erlaubte einen ersten Lauf. Unsere Annahme, dass die rechte Seite Richtung Buchtengang bevorzugt wäre, erwies sich leider als falsch und so blieben wir in der Mitte des Feldes stecken.

Der 2. Lauf war dann einfacher, obwohl der Wind langsam abflaute, war die linke Seite noch immer klar bevorzugt und wir konnten hinter den klar führenden Xavier/Tristan und Claude/Ruedi mit den Italienern Luca/Steven und Giovanni/Paola um den 3. Rang kämpfen.... Bis der Wind drehte und kurz vor der letzten Luvtonne das ganze Feld aufholen liess. So fanden wir uns wiederum schön in der Mitte wieder.

Nun musste die ganze Bahn neu ausgelegt werden (jetzt als Banane mit Entlastung statt als Dreieck) und bis dahin hatte sich auch der Wind so abgeschwächt, dass eine leichte Strömung das ganze Feld schon vor dem Start über die Linie spülte. Das Komitee reagierte mit Blackflag und brachte uns so (mit einigen BFD Opfern) auf den Kurs. Mit einem Glücksschlag schafften wir fast den Bergpreis, aber Claude/Ruedi protestierten uns, da sie unmittelbar während unserer Wende um die Tonne mit einer Welle an unser Heck gespült wurden. Ein 360er entlastete uns und wir gingen als 2. auf den Spikurs. Der Wind war mittlerweile ganz eingeschlafen und das



Feld ein Trauerzug aus schlaffen Spis. Einige Glückliche erwischten kleine Kräuselungen, andere halt nicht, und so ging das weiter auch auf der 2. Kreuz. Es war ziemlich frustrierend! Offensichtlich haben die meisten SUI Komitees mehr Erfahrung mit Bahnabkürzungen oder dem Setzen von N. Wir mussten das bis zum Ende durchstehen, und ich glaube, ich war noch nie so schlechter Laune nach einem Segeltag wie dort. Aber Aperó und ein herrliches Nachtessen liessen uns wieder aufleben. Und die von Florence und Olivier inszenierten humorvollen Unterbrüche mit mehreren personalisierten Geschenken für jeden einzelnen aller Teams liess eine wunderbar verbindende familiäre Stimmung aufkommen.

So standen wir am Sonntag gut gefüttert (fast überfüttert, denn das schöne

Frühstücksbuffet im Hotel konnte ja auch nicht gänzlich weggelassen werden) wieder bereit. Nur der Wind fehlte nun fast gänzlich. Dennoch liess uns das Komitee auslaufen, denn auf der anderen Seite der Bucht wäre die ablandige Thermik durchaus genügend. Auf halbem Weg war dann wieder ein Bananenkurs ausgelegt und auch heute musste die Blackflag herhalten, um uns auf Distanz zur Startlinie zu halten. Sie hätten 3.4 kn gemessen, erklärten sie mir auf meine Frage. Nun ja, das Trauerspiel von gestern wiederholte sich, unsere, zugegeben, alten Segel hingen traurig herum und wir hatten uns wohl auch so weit distanziert, dass wir uns die Laune nicht mehr verderben liessen. Nach dem Zieldurchgang meldeten wir uns jedoch ab und pumpeten uns Richtung Hafen, während Komitee und alle übrigen noch weitere



#	Segelnr.	Helm/Crew	R1	R2	R3	R4	PKT
1	SUI 14799	Claude M. / Ruedi M.	1	2	1	1	3
2	FRA 14779	Trystan R. / Xavier B.	4	1	2	10	7
3	ITA 15169	Giovanni D. / Paola C.	2	5	6	4	11
9	SUI 14859	Christina H. / Cedric L.	8	8	5	8	21

2 Stunden ausharrten. Wie auf dem Zürichsee war die Bucht nun Tummelplatz für die Motorboote, während wir Fuchur ausgiebig spülten und ihn in der diesigen Sonne auch noch schön trocknen liessen, bevor er in seiner Verpackung verschwand, und auch die übrigen Boote unverrichteter Dinge eintrafen.

Auch für die Preisverteilung hatten sich Florence und Olivier wieder viel Mühe gemacht und alle erhielten

verschiedene lokale Weinprodukte und so schieden alle mit sehr zufriedenen Gesichtern von dannen. Nur ich musste mir Sorgen machen, waren doch all die Flaschen in meinem Auto verstaut, das ich alleine in die Schweiz zurückbrachte. Gut interessierten sich die Beamten in Chiasso nicht um die alte Frau mit ihren 2 Schiffen am Haken, völlig unauffällig das Ganze!

Christina & Cedi, SUI 14859 Fuchur



*danke christina für deine
3 Beiträge in dieser Gazette!*

SACHEN DIE KRACHEN

Vieles am Boot muss nach Jahren einmal ausgetauscht werden. Manchmal tut es nicht mehr richtig oder man hat Angst, dass das Teil versagt. Oder es ist schon zu spät und es hat gekracht...

Vieles lässt sich im Bootshandel kaufen und dann leicht austauschen. Online Shopping sei Dank. Es gibt aber auch Sachen, die kriegt man nicht mehr oder sind horrend teuer.

Ich habe mich auf den Weg gemacht um kritische Teile, die es nicht einfach zu kaufen gibt, selbst herzustellen oder produzieren zu lassen. Viel Unterstützung kriegte ich von Markus Meinl und Laura Markwalder. Tausend Dank an dieser Stelle!

(A) Loop für die Spibaumlagerung am Baum, er ist im Handel unbegreiflich teuer, wenn überhaupt zu kriegen.

@Ruedi: Fr. 30.– auf Bestellung

(B) Blaues, bewegliches Teil der Northfix Spifall-Klemme, das sich im Lauf der Zeit abgenützt hat (B_2), so dass das Dyneema Spifall durchrutscht. Die Klemme wird nicht mehr produziert und es gibt keine mehr.

@Ruedi: Fr. 15.–



(C) Spischotstopper: Sind keine Kugeln, aber so gefertigt, dass der Knoten oder das Takling in der Schot nie mehr durchrutschen wird. Die üblich käuflichen Kugeln geben leider oft sehr schnell den Geist auf. Die Bohrung kann an die Schotdicke angepasst werden.

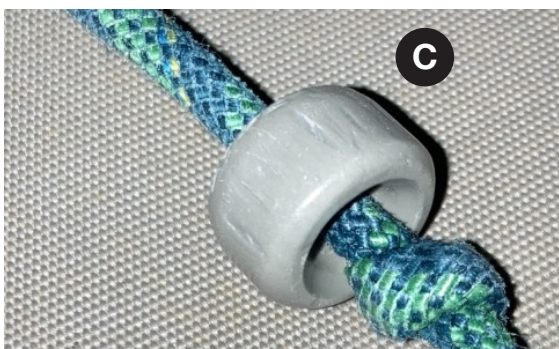
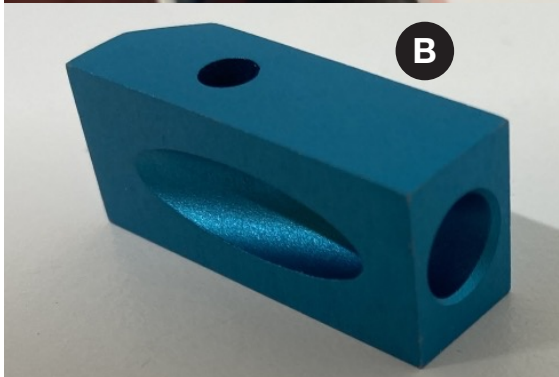
@Ruedi: Fr. 5.–/Paar *auf Bestellung*

(D) Dünne Schwertlippen aus Mylarfolie ohne Gewebe, die mit Kontaktleim auf den Rumpf geklebt werden, gibt es in den Nauticläden nicht mehr zu kaufen. Können bei mir als 3.5cm breite und 3m lange Streifen bezogen werden. Das reicht für eine ganze Lippe.

@Ruedi: Fr. 10.–

Ein weiser Spruch zum Thema:
Boot warten heisst nicht warten,
bis es kracht...

Ruedi Moser, rumo@gmx.ch



Auf fireball.ch findet ihr fast alle der hier erwähnten Dokumente verlinkt!

BOOTSSENTWICKLUNG

DÄ SCHUSS ISCH DUSS

Nach längerem Weg mit vielen Diskussionen, die ab September 2023 mit den konkreteren Ideen von Dave Hall (Chef FI Technical Committee und Weathermark Sailboats) und David Winder (Winder Boats) zu einem neuen Decklayout am Teilnehmermeeting anlässlich der EM in Portoroz einen bedeutenden Schritt hin zur Machbarkeit einleiteten, warten wir nun auf die Präsentation eines neuen Bootes.

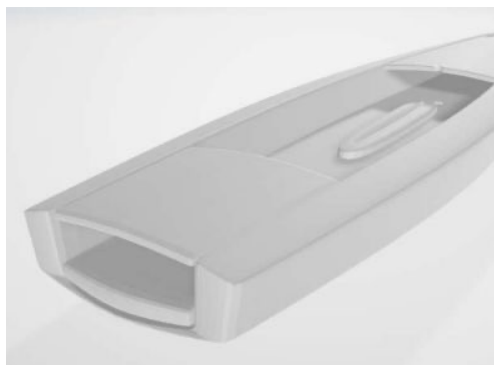
Der Neubau von Fireballs ging in den letzten Jahren markant und in jüngster Vergangenheit schliesslich auf Null zurück. Diese Situation bedeutet Gefahr für die Zukunft der Klasse. Das wurde schon länger erkannt. Obwohl die Haltbarkeit der Boote nicht zu toppen ist, können Occasionen auf Dauer den Bestand nicht retten. Verschiedene Massnahmen dagegen geisterten länger in den Köpfen oder auch ausgesprochen herum. Vor allem Ideen, die mit Regeleränderungen zu tun hatten, förderten den Wunsch nach einem neuen Boot sicher nicht. Wer möchte schliesslich in ein neues Schiff investieren, wenn es bald nicht mehr aktuell sein könnte?

Nach Corona gab es zudem Probleme mit der Baumaterialbeschaffung. Kevlar, das als einziges Gewebe neben Glas in unseren Rümpfen vorkommen

darf, verschwand praktisch vom Markt. Karbon, aus Kostengründen bis anhin zum Bau verboten, hat Kevlar verdrängt und wurde zusehends billiger. Am Open Meeting an der WM 2019 in Kanada wurde Karbon in der Diskussion um Neuerungen erstmals nicht mehr kategorisch abgelehnt. Der Gedanke, dass das nächste Boot eines aus Karbon sein könnte, sass fest.

Der radikalste von Dave Hall's Vorschlägen in Portoroz – ein Doppelboden, um das Cockpit selbstlenzend zu machen und die heiklen Lenzklappen los zu werden – wurde nach anschliessendem 1:1 Test verworfen (*siehe Übersetzung des Testbericht auf der rechten Seite*). Zu stark hätte das den Charakter des Fireballs ins Negative verändert. Gleichzeitig verzichtet man auf das Weglassen von Vorder- und

Das waren die ersten groben Entwürfe von Portoroz, siehe Gazette N°3.23.

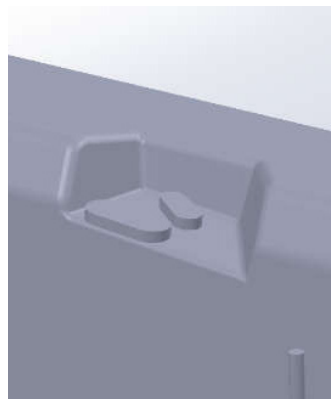
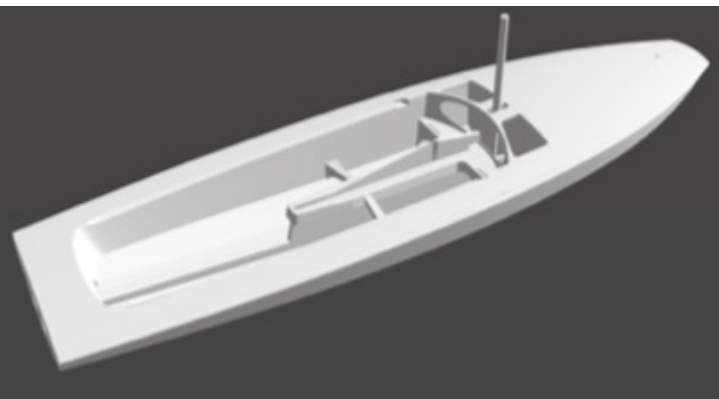


Tests im Frühjahr und Sommer 2024

Es wurde ein Winder-Boot mit breitem Bug aus Epoxidharz und Holz gekauft. Der Boden wurde in der erforderlichen Höhe angebracht damit das Wasser nach hinten abfliessen kann. GBR und AUS Teams sind damit gesegelt und die meisten GBR Teams haben es gesehen. Feedback zum Testboot:

Allgemein: *Cockpit lenzt gut, kein Leistungsunterschied des Bootes bemerkbar*
Crew: *kein grosser Schritt mehr über Schwerklasten bei Wende, Spibaum einhängen einfacher dank hohem Boden, Baum fühlt sich wegen hohem Boden sehr tief an, Gefühl auf und nicht im Boot zu stehen, sehr eng bei wenig Wind*
Helm: *Knie sehr hoch (das war ein grosses Problem), hoher Boden zwingt zu angezogenen oder quer durchs Cockpit gestreckten Beinen (Laser-Style)*

Es macht den Anschein, dass der doppelte Boden, der das Boot selbstlenzend macht, grundsätzlich als unpraktisch erachtet wird und das Boot schwieriger und unkomfortabler zu segeln sei. Die Idee eines doppelten Bodens/eines selbstlenzenden Rumpfes wurde aufgegeben. Die Nachteile überwiegen die Vorteile. Es gibt jedoch eine Reihe weiterer Vorschläge, die meisten davon sollen die professionelle Produktion einfacher und damit kostengünstiger zu machen.



Eine weitere Annäherung an das zukünftige Decklayout mit abgeschrägten Seitendeckkanten und eingelassener Fockschot-Einrichtung.

Achtertank zugunsten einer gewünscht tieferen Lage im Wasser im gekenterter Zustand, um leichter aufs Schwert zu kommen. Für die Tests und den Beizug von Bootdesigner Phil Morrison liess FI 5000£ springen.

An der EM 2024 in Maccagno kamen die gemachten Erfahrungen wieder vor die versammelten Teilnehmenden. Beschlossen wurde, weiter zu fahren mit der Ausarbeitung des Decklayouts, ohne die Segeleigenschaften zu tangieren. Dies führte zu sehr konkreten Proposals und schliesslich zur Abstimmung darüber im Dezember 2024. Von SF wurden alle Vorschläge mit grosser Mehrheit (bei 40 Stimmen) gut geheissen. Auch international gab es das Go, mit nur wenig abweichenden NCA- Stimmen, z.B. bei den Punkten Achtertank, Aussparungen für Fockklemmen und 2 Spibäume.

Der weitere Fahrplan

Bevor diese neuen Regeln in die Class Rules aufgenommen werden können, müssen die bestehenden Class Rules in das von World Sailing geforderte Format umgeschrieben werden. Ändern sollte sich dabei nichts, dazu sind Spezialisten am Werk. Neu soll alles so formuliert sein, dass nur noch definiert wird, was erlaubt ist. Was nicht steht, ist nicht erlaubt. Das sollte bis Ende Jahr erledigt sein und anschliessend von World Sailing und der Klasse genehmigt werden.

Erst dann können die neu einzuführenden Regeln von World Sailing begutachtet werden lassen. Man ist optimistisch, dass das klappen sollte, da wir uns in einer zwischenolympischen Zeit befinden und die zuständigen Gremien nicht überlastet sein sollten. Wenn das durch ist, wäre das Ziel, Ende Februar an der Dinghy Show in London ein neues Boot präsentieren zu

können. Es ist also schön viel los im Hintergrund...

FI Technical Committee

Diese Gruppe wird angeführt von Dave Hall. Er und sein Team haben nun den Auftrag die angenommenen Änderungswünsche in klare Regeln umzusetzen. Im Wissen, dass sich der Fireball zu einer bestens bewährten fast One-Design-Klasse entwickelt hat, muss beim Ausarbeiten sehr vorsichtig agiert werden. Abgestimmt wurde lediglich über die Möglichkeiten und nicht über deren Umfang: Zum Beispiel wurde ja gesagt zu einer Verkürzung des Achtertanks, aber nicht zu einem bestimmten Mass, genauso bei der Abschrägung des Seitendecks usw. Das zu entscheiden, liegt nun in deren Hände.

Die Klasse ist nun offen, Karbon sowohl im Rumpf, wie auch in Schwert und Ruder zu erlauben. Es gibt sehr verschiedene Arten von Karbongeweben mit sehr unterschiedlichen Eigenschaften. Da muss noch sehr genau bestimmt werden, wie viel und welches Karbon benützt werden kann. Es darf nicht sein, dass durch viel Karbon das Gewicht zentralisiert wird und die Kosten ins Unermessliche steigen. Die am Prozess beteiligten beiden Bootsbauer und der Jollen Designer Phil Morrison werden hier ihre Erfahrung hoffentlich gebührend einbringen. Ungenügende Steifigkeit ist ja nicht das Problem beim Fireball. Stören tun

Vergleich Kevlar – Glas – Karbon

Kevlar hat ganz ähnliche Elastizitätswerte wie im Bootbau üblich verwendetes E-Glas. Mit Kevlar lässt sich im Gegensatz zu Glas Gewicht sparen, um auf die verlangte Laminatdicke zu kommen, da es dicker aufrägt. Mit Steifigkeitsgewinn hat das wenig zu tun. Bei Karbon ist das sehr anders, es ist viel leichter und ist sicher doppelt so steif.

beim Kevlar die schwierige Verarbeitung und das Reparieren und eben die Beschaffung. Nur das will man eigentlich los werden und nicht Tür und Tor öffnen für eine Materialschlacht! Das Komitee hat aus verschiedenen Lagern und NCA's deutliche Aussagen zu diesem Thema erhalten. Man will auf keinen Fall eine Spaltung der Klasse in alt und neu lostreten.

Es ist zu erwarten, dass das neue Deck sowohl auf den Weathermark- wie auch auf einen Winder-Rumpf aufgesetzt werden kann. So, dass immer noch zwischen diesen beiden Typen ausgewählt werden kann. Gespannt darf man auch auf den Preis sein. Seit den letzten Neubauten ist einiges passiert, dass diesen beeinflusst haben dürfte.

Wir werden sehen, ob der Schuss auch ein Treffer wird und nur der erwünschte Effekt eintritt... Fingers crossed!

Ruedi Moser

AUSSCHREIBUNGEN



TRAINING INTERNATIONAL

Port Camargue 2025

6.–11. April, Interessierte wenden sich an christina-haerdi@bluewin.ch

Der perfekte Start in die Saison! Tim Rush und Malcolm Green stehen uns auch dieses Jahr wieder als erfahrene Trainer zur Seite. Egal wo du aktuell stehst mit deinem Segelkönnen, sie verstehen es perfekt das Training und Feedback so zu gestalten, dass alle davon profitieren können.

DUVOISIN NAUTIQUE

& SPORTS

Alles für Ihr Boot und für Sie



www.duvoisinnautique.ch

SCHWEIZ

SM Neuenburg 2025

6.–9. Juni, mehr Informationen folgen

Alle weiteren Swiss Cup Regatten 2025 findet ihr auf der nächsten Seite, es wartet ein volles Programm auf uns!

Hast du selber kein Boot oder suchst noch Crew? Schreib uns, wir helfen dir gerne weiter! Entweder via Instagram (@fireball.ch) oder per Mail an medien@fireball.ch!

INTERNATIONAL

WM Lago di Garda 2025

22.–30. Aug, das Saisonhighlight!



← Informationen
Garda 2025

Die Campingplätze sind schon sehr gut ausgelastet, wir raten euch schon jetzt eure Unterkunft zu organisieren.



WM AM GARDASEE, WIR SEHEN UNS!



FAST – FUN – FRIENDLY

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 Fireball 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!

KONTAKTE & KALENDER

Danke manv für die
Saisonplanung 2025!



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

Web

fireball.ch

fireball-international.com

facebook.com/swissfireball

instagram.com/swissfireball

							1	2	
MAR	3	4	5	6	7	8	9		GV SCH Beinwil am See 8.3.
	10	11	12	13	14	15	16		
	17	18	19	20	21	22	23		
	24	25	26	27	28	29	30		
	31	1	2	3	4	5	6		SUI Training Port Camargue 6.–11.4.
APR	7	8	9	10	11	12	13		
	14	15	16	17	18	19	20		
	21	22	23	24	25	26	27		Swiss Cup Mammern 27.–28.4.
	28	29	30	1	2	3	4		
MAY	5	6	7	8	9	10	11		Swiss Cup Beinwil 10.–11.5.
	12	13	14	15	16	17	18		Swiss Cup Thun 17.–18.5.
	19	20	21	22	23	24	25		ITA Nationals San Remo 23.–25.5. ¹
	26	27	28	29	30	31	1		¹ UK Nationals Looe 24.–27.5.
JUN	2	3	4	5	6	7	8		SM Neuenburg 6.–9.6.
	9	10	11	12	13	14	15		
	16	17	18	19	20	21	22		
	23	24	25	26	27	28	29		Swiss Cup Sihlsee 28.–29.6.
JUL	30	1	2	3	4	5	6		
	7	8	9	10	11	12	13		Swiss Cup Walensee 12.–13.7.
	14	15	16	17	18	19	20		
	21	22	23	24	25	26	27		SUI-ITA Cup Maccagno 25.–27.7.
	28	29	30	31	1	2	3		
AUG	4	5	6	7	8	9	10		IRL Nationals Fenit 8.–9.8.
	11	12	13	14	15	16	17		
	18	19	20	21	22	23	24		WM Arco, Gardasee 22.–30.8.
	25	26	27	28	29	30	31		
SEP	1	2	3	4	5	6	7		Swiss Cup Luzern 6.–7.9. (prov.)
	8	9	10	11	12	13	14		
	15	16	17	18	19	20	21		Swiss Cup Murten 20.–21.9.
	22	23	24	25	26	27	28		CZE Nationals Nove Mlyny 25.–28.9.
	29	30	1	2	3	4	5		Swiss Cup Romanshorn 4.–5.10.
OKT	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	1	2		Swiss Cup Thalwil 1.–2.11.
NOV	3	4	5	6	7	8	9		FRA Riviera Cup St. Raphaël 8.–9.11.
	10	11	12	13	14	15	16		
	17	18	19	20	21	22	23		
	24	25	26	27	28	29	30		Eiserne Konstanz 29.11.



OH FIREBALL, OH FIREBALL

Schon einmal Weihnachtslieder von ChatGPT mit künstlicher Intelligenz umdichten lassen? Wir haben's für euch getan, viel Spass beim Mitsingen.

Melodie: Oh Tannenbaum
Text: ChatGPT

*Oh Fireball, oh Fireball,
du segelst stolz durch Wind und Wellen.*

*Oh Fireball, oh Fireball,
im Sport die Herzen stets erhellen.
Dein Spi so bunt, dein Kurs so klar,
zwei Segler, ein Team—ein unschlagbares Paar.*

*Oh Fireball, oh Fireball,
du segelst stolz durch Wind und Wellen.*

*Oh Fireball, oh Fireball,
die Klasse hält uns fest zusammen.*

*Oh Fireball, oh Fireball,
wir teilen Freud, wir teilen Flammen.
Bei Sonne, Sturm und Regattenschlag,
ist Hilfsbereitschaft unser Tag.*

*Oh Fireball, oh Fireball,
die Klasse hält uns fest zusammen.*

*Oh Fireball, oh Fireball,
vom jungen Team bis zu den Alten.*

*Oh Fireball, oh Fireball,
Gemeinschaft ist, was wir gestalten.
Oh EM, WM oder am See,
die Freude zählt, und nicht der Schnee.*

*Oh Fireball, oh Fireball,
vom jungen Team bis zu den Alten.*

Melodie: Last Christmas
Text: ChatGPT

(Refrain)

*Last regatta, I gave it my all,
but the very next leg, we started to fall.
This year, to stay in the lead,
I'll train even harder and build up our speed.*

(1. Strophe)

*Out on the lake, with the wind in our sail,
we thought we'd be first, we set on the trail.
But the layline was wrong,
and the gusts ran away,
our rivals flew past, and we missed the display.
Now I've learned from the fight,
and I'll get it right,
with tactics and teamwork,
we'll shine bright tonight.*

(Refrain)

*Last regatta, I gave it my all,
but the very next leg, we started to fall.
This year, to stay in the lead,
I'll train even harder and build up our speed.*

(2. Strophe)

*On the Fireball, it's more than the race,
it's the friends, the moments, and every embrace.
Young and old, we gather as one,
on water, in wind, beneath the sun.
From tacks to gybes, we push and we strive,
it's the passion for sailing that keeps us alive.*

(Refrain)

*Last regatta, I gave it my all,
but the very next leg, we started to fall.
This year, to stay in the lead,
I'll train even harder and build up our speed.*

(Bridge)

*Fireball nights, with laughter and cheer,
sharing the stories of every year.
On the water, it's skill and resolve,
with every new challenge, we'll always evolve.*

(Refrain x2)

*Last regatta, I gave it my all,
but the very next leg, we started to fall.
This year, to stay in the lead,
I'll train even harder and build up our speed.*