

N°4.25

Bericht Thalwil  
Interview mit Maja  
zur WM in Garda

Taktik & Technik  
Strategien unter Spi  
Strut Ersatzteile

# SWISS Fireball





# INHALT

## *Bericht*

**2** Swiss Cup Thalwil

## *Interview*

**4** Maja im Interview

## *Taktik & Technik*

**8** Strategien unter Spi

**14** Strut Ersatzteile

## *Ausschreibungen*

**15** Training, SM, WM

**16** Swiss Fireball

**17** Kontakte & Kalender

## *Kehrseite*

**18** Wimmelbild

# IMPRESSUM

vierteljährlich erscheinendes Vereinsorgan, Auflage 120 Exemplare

**Redaktion / Gestaltung** Laura Markwalder & Tobias Frey, 8006 Zürich

**Cover** Training Port Camargue, 2025

**Bilder** Elena Giolai (4, 7, 813); Elodie Dellier (1); Urs Härdi (Cover, 16)

**Redaktionsschluss** N°1.26 15. April 2026, [gazette@fireball.ch](mailto:gazette@fireball.ch)



# WILLKOMMEN AN BORD!

*Das Segeljahr 2025 war für Swiss Fireball intensiv, mit hohen Hochs, aber leider auch seinen Tiefs: Weltmeistertitel und super spannende Regatten, jedoch leider auch Flautenwochenenden und Abschieden.*

Die grosse Frage: Wie weiter? Für uns ziemlich einfach zu beantworten: weiter segeln. Denn das ist, was uns zusammen bringt, motiviert und den Alltag vergessen lässt. Insofern freuen wir uns schon jetzt auf den Beginn der Regattasaison 2026! Das Programm findet ihr hier auf Seite 17 oder wie immer auf unserer Website [fireball.ch](http://fireball.ch).

Wer noch eine Liste mit Arbeiten am Boot vor sich hat, schon lange mal wieder sich in Regeln vertiefen wollte oder sich mit Taktiken & Strategien

auseinandersetzen wollte, jetzt ist der ideale Zeitpunkt.

Viel Spass mit der etwas verspäteten Gazette, manchmal dauerts einfach etwas länger.

Kommt alle weiterhin gut durch den Winter und bis bald auf dem Wasser,

*Laura & Tobi, SUI 14863  
eure Gazette Redaktion*



# SWISS CUP THALWIL 1.-2. NOVEMBER

*An Icebear Cup of Flipps and Flopps. Almost two months passed since we sailed together the last time, and we were very excited to participate in this last event of the season.*

Saturday's forecast promised "some" wind, with a shift from south to north during the day. We launched in good spirits and warmed up with a few reach-to-reach gybes before the first race, sailed in a fading, unpredictable breeze. Starting near the pin end, we believed the right side would pay, but played our side as well as possible. A few fortunate shifts brought us around the windward mark in fourth, confirming that the right—where Hansueli-Mirjam and Richi-Linus were sailing—was indeed stronger.

Downwind the breeze became patchy and died almost completely. Chasing a puff, we overstood the port layline and seemed destined to sail extra distance—until the race committee shortened the course by placing the finish gate directly in our path. While the leaders were left having to gybe in zero wind, we sailed straight to the finish for a memorable and slightly

surreal race win. Smiles, high-fives, and a proper Flipp moment.

As the northerly slowly filled in, the second race began. After a brief test of the new course, we felt the left side upwind was best. The fleet disagreed and crowded the boat end, giving us space and a rare chance to fully commit to our strategy. We rounded the windward mark in first, side by side with Hansueli-Mirjam (later deemed OCS). Spotting pressure on the left, we gybe-set. Initially it looked wrong—Hansueli-Mirjam and Claude-Ruedi went straight and gained—but our puff eventually arrived, giving us a solid lead at the leeward mark. A controlled second lap sealed our second win of the day—our first time ever winning two races on the same day.

The final race started brilliantly... perhaps too brilliantly. Doubting ourselves, we went back to restart, only to

fight back to sixth. Later we learned we hadn't been over early after all.

For the first time ever, Flipp-Flopp led a regatta overnight. With so much Flipp already, we knew some Flopp was likely on Sunday.

Sunday delivered: cold, grey, rainy—but more windy. We rounded the first windward mark in fourth, only to find the entire fleet gaining inside overlap on us, putting us on the back foot. Cold—especially in the head—our focus reduced to simply sailing the boat well in the shifty, gusty conditions. There were bright spots: some nice trapezing moments, our best crash-tack ever to (grant starboard rights to Selina-Christian), and one of the Floppest races imaginable, featuring an unrecovered OCS and penalties, infringing 2 different boats.

We talk a lot about how to stay positive when things don't go our way. Ralph's advice is to have more of your family in the fleet and with that make your competitive spirit stand on more than one pillar:). Tim and Nino came ashore glowing after a 3rd and a 2nd, finishing 6th overall and clearly showing their progress. Their joy lifted our spirits and turned the day around.

We finished 4th overall—satisfied, grateful, and smiling after a weekend full of Flipp and Flopps. We can't wait to start the new season and see the fleet again.

Imre & Ralph, *SUI 14987 Flipp-Flopp*

#	Segelnr.	Helm/Crew	R1	R2	R3	R4	R5	R6	PKT
1	SUI 14799	Claude M. / Ruedi M.	(6)	2	1	1	3	1	8
2	SUI 14859	Christina H.-L. / Cedric L.	4	3	2	5	1	(7)	15
3	SUI 14952	Hansueli B. / Mirjam B.-H.	2	(OCS)	3	4	6	2	17
4	SUI 14987	Ralph L. / Imre H.	1	1	6	7	5	(OCS)	20
5	GER 14508	Lilly-Anne B. / Roger L.	5	(6)	5	3	4	5	22
6	SUI 14752	Tim L. / Nino F.	(9)	7	9	8	2	3	29
7	SUI 14718	Selina Z. / Christian S.	(10)	8	4	6	7	4	29
8	SUI 14896	Richard S. / Linus E.	3	4	8	(DNS)	10	8	33
9	SUI 14594	Mianne E. / Daniel H.	8	5	7	(9)	9	6	35
10	SUI 15008	Ernst S. / Beni F.	7	9	(10)	2	8	10	36
11	SUI 14887	Nick F. / Glenn F.	(DNF)	10	11	10	11	9	51



INTERVIEW

# MAJA IM INTERVIEW

BY JÖRG NOLLE



*Wir alpenländischen Fireballsegler sind von Stolz erfüllt. Stolz auf Euch. Weltmeister in einem riesigen, wettbewerbsstarken Feld. Und dann bist Du, Maja, auch noch die erste weltmeisterliche Frau an der Vorschot. Fragen an Dich, es gilt zu lernen.*

*Jörg Nolle: Wäre es zu weit gegangen zu sagen, ihr segelt das Boot aktiv, derweil wir uns vom Boot segeln lassen? Angesichts Eurer Performance kann man das ja immer wieder meinen.*

Maja Siegenthaler: Wir haben über die Jahre ein sehr feines Gefühl fürs Schiff entwickelt, was heisst, dass wir mit kleinen Bewegungen in alle Richtungen das Schiff in erster Linie topfeben halten können und auch nach ekligen Wellen wieder beschleunigen können, ohne dabei bei Leichtwind zu pumpen. Bei mehr Wind und Freepumping ist das dann eine andere Geschichte.

*Das Bodyrocking, deine wellenartigen Bewegungen am Draht. Habt ihr das mal in der Turnhalle mit Dir an einer Federwaage hängend gemessen? Bringt es im Durchschnitt mehr Gewicht oder geht es um das Wippen des Grossachterlieks, auch um Schub durch die Welle zu bekommen?*

Das Pumpen haben wir nie trocken geübt, ein ähnliches Szenario an Land aufzubauen ist unglaublich schwierig, es beinhaltet zu viele Parameter. Es

gibt verschiedene Techniken und am Anfang probiert man einfach mal aus und schaut, was passiert. Und ja, man kann mit falscher Pumptechnik auch langsamer segeln als ohne. Die Idee ist, dass man mit dem Oberkörper und den Armen die Hüfte entlasten kann und dann im Umkehrpunkt mit mehr Gewicht nach unten ziehen kann. Je nach Situation können wir das Segel bei viel Wind oben depowern, beim Start mehr Höhe fahren oder besser beschleunigen. Es ist sehr komplex und es braucht neben guter Kondition auch eine präzise Ausführung.

*Ihr müsst mehr raken als die weit schwerere, eigentlich überlegene Konkurrenz. Um halbwegs Höhe zu halten muss der Baumniederholer brutal angezogen werden. Was hilft sonst an der Kreuz?*

Um an der Kreuz bei viel Wind schnell zu segeln, darf der Grossbaum, beim Öffnen des Grosssegels, im Schnitt nie ausserhalb des Bootes sein. Falls doch, muss man mit dem Mastfall mehr nach hinten ziehen. Leichte Teams werden also schneller nach unten trimmen müssen als schwere Teams. Grundsätzlich wird der Niederholer dann angezogen, wenn man anfängt, das Grosssegel über die Schot zu öffnen, damit man das Achterliek kontrollieren kann. Ist der Niederholer zu lose, kann man weniger Höhe fahren, ist er zu fest, ist das Boot sehr steif und es

beschleunigt nicht. Zudem ziehen wir bei viel Wind sehr viel Cunningham und Unterliek, um das Segel möglichst flach zu kriegen und nehmen das Schwert etwas nach oben, um Druck loszuwerden.

*Deine Spezialität zum Beispiel ist das Öffnen der Fock bei Böjen. Das muss richtig trainiert werden?*

Das Öffnen der Fock muss viel trainiert werden, denn man muss sehr präzise arbeiten, es sind nur ungefähr 5mm die man löst und ein paar Sekunden später wieder dicht zieht, um besser zu beschleunigen. Wenn man die Bewegung nicht richtig im Griff hat, tut man besser, die Fock einfach an einem Ort zu belassen.

*War der Gardasee taktisch einfach? Also: Bestens starten und dann freie Hand haben, um rüber zum Felsen zu fahren. Aber ihr wart auch öfters in der Mitte unterwegs. Gibt es ein Geheimnis der Taktik, das sich konkretisieren lässt?*

Ein guter Start hilft natürlich, dass man später seine eigenen Entscheidungen umsetzen kann. Am Gardasee war es wichtig, dass man an die Felsen fahren konnte, doch es gibt keine Regel ohne Ausnahme. Die Boje war meist sehr weit weg in der Seemitte, dass man nur sehr kurz rüberfahren konnte und dann sich früh auf die Layline

konzentrieren musste. Es war wichtig, sich gegenüber den Gegnern richtig zu positionieren, sodass man immer eine Möglichkeit zum Überholen offen liess.

*Den überlegenen Speed habt ihr unter Spi gemacht. Auf den Raumschotkursen, die für uns eigentlich so eine Art Strassenbahnfahren sind? Oder Vorwind, wo ihr als leichte Mannschaft bei Starkwind wohl weniger kreuzen müsst und trotzdem permanent gleitet.*

Wir haben auch auf dem Halbwind einige Möglichkeiten zum Überholen gefunden, vor allem in den Manövern und unseren eigenen VMG zu fahren, auch wenn das eine extra Halse bedeutete. Auf dem Vorwind hatten wir den Vorteil, dass wir aufgrund unseres leichten Gewichtes mit demselben Speed tiefer fahren konnten. Das leichte Gewicht, auf der Kreuz ein Nachteil, auf dem Vorwind ein Vorteil.

*Was habt ihr trimmmässig oder technisch am Fireball umgestellt?*

Trimmmässig haben wir vor allem mit dem dynamischen Trimm gearbeitet, da wir den Fireball zu wenig gut kennen und den Grundtrimm als Basis genommen haben. Technisch haben wir den Fireball so weit eingerichtet, dass er möglichst nahe an unserem 470er war, da dies für uns am einfachsten

und effizientesten war, das Boot bestmöglich zu segeln.

*Habe ich eine wichtige Frage vergessen?*

Falls ihr unseren weiteren Weg aus nächster Nähe miterleben möchtet, dann schaut doch auf unserem Blog vorbei und abonniert den Newsletter. An Regattatagen könnt ihr da zuverlässig jeden Tag unsere neusten Erlebnisse mitlesen.

> <https://www.mermodsiegenthaler.ch>

**DUVOISIN NAUTIQUE**  
& SPORTS

Alles für Ihr Boot und für Sie



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

TAKTIK

# STRATEGIEN UNTER SPI NACH MARK RUSHALL

*Ein Gybe Set als taktische Waffe und was es sonst so zu berücksichtigen gibt auf dem Downwind. Vielen Dank an Ruedi für die Übersicht nach Mark Rushall.*

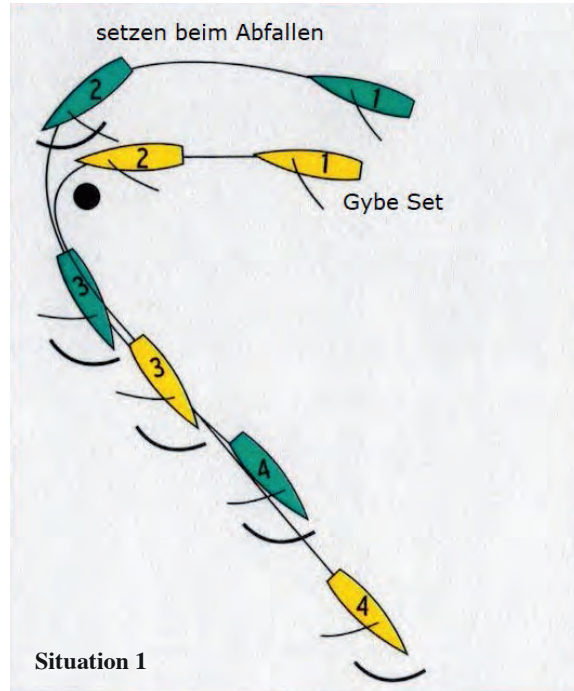


An der Garda WM bei guter Ora war die Entscheidung relativ einfach: Auf der linken Seite gegen die Felswand hin hatte es immer mehr Wind: Gybe Set – keine Frage. Im Gegensatz dazu kriegte man nach später Halse nach der Luvboje nie mehr den besten Wind oder versauerte mit Tiefefahren elend.

**Situation 1:** Beim Gybe Set (gelb), im Gegensatz zum normalen Setzen während des Abfallens, erfolgt zuerst die Halse, das Spihissen unmittelbar danach. Die Vorbereitungen für einen ungestörten Ablauf sind am besten schon auf der Kreuz gemacht worden.

Leider ist die Wahl der richtigen Strategie nicht immer so einfach und klar. Welche Hinweise können die Entscheidung erleichtern?

Wie beim Kreuzen gibt es einige Faktoren, die die schnellste Route auf dem Vorwinder beeinflussen. In komplexeren Situationen müssen wir sie alle in Betracht ziehen und für die richtige Wahl abschätzen, welcher Faktor zum grössten Unterschied führt. Wir können eigentlich erst richtig handeln, nachdem wir langfristige (vorausschauend) und kurzfristige (umherschauend) Umstände und unsere Bootsbeherrschung (Innensicht) in Betracht gezogen haben.

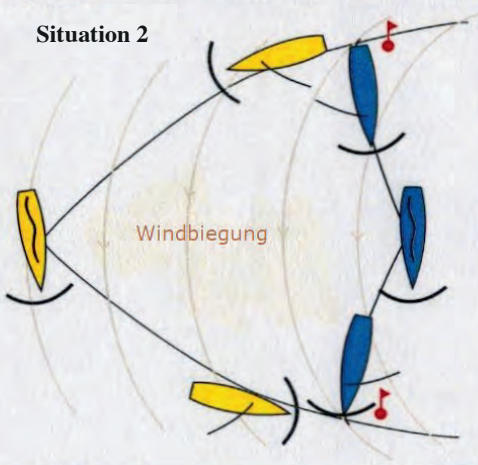


## Vorausschauen

### Windstärke

Am wichtigsten ist Druck, abgesehen von sehr windigen Bedingungen. Im Gegensatz zu auf der Kreuz, wo die grössten Gewinne durch Ausnutzen von Drehern der kürzeste Weg gemacht wird, gibt es Vorwind andere Prioritäten: Nimmt der Wind nur wenig zu, können wir tiefer fahren. Da die Böen mit uns mitziehen, können wir sie länger nutzen. Ausserdem setzen Winddrehungen langsamer ein, weil wir von ihnen wegsegeln, statt in sie hinein wie auf der Kreuz. Darum ist, sich für mehr Wind zu entscheiden,

Situation 2



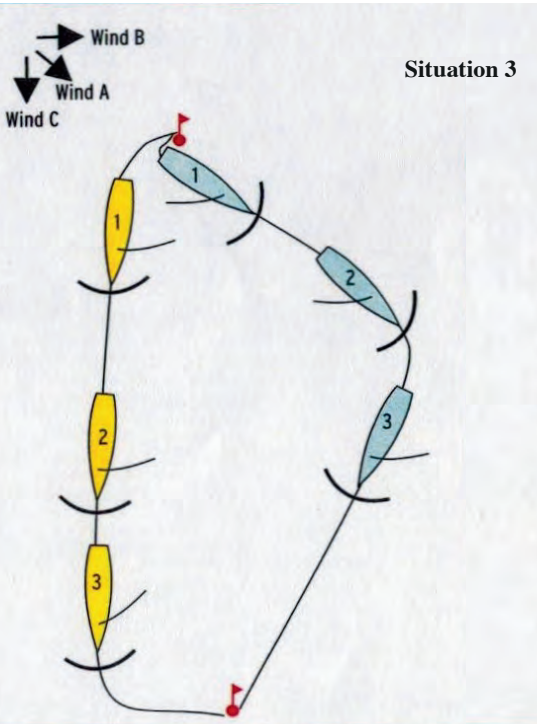
meistens vorteilhafter als für einen Dreher.

### Winddreher

**Situation 2:** Tiefe segeln Vorwind bringt den kürzesten Weg! Ist der Wind oszillierend (= hin und her drehend) sodass wir geliftet an der Luvboje ankommen, sollten wir direkt halsen und damit die Extratiefe mitnehmen. Da Dreher auf dem Vorwinder länger anhalten, werden deutlich weniger Halsen nötig sein, verglichen mit Wenden auf der Kreuz.

War auf der Kreuz eine Windbiegung vorhanden, sollte auf dem Vorwinder der Schlag gegen das Zentrum der Biegung zuerst gemacht werden. Das sorgt für den schliesslich kürzesten Weg.

Situation 3

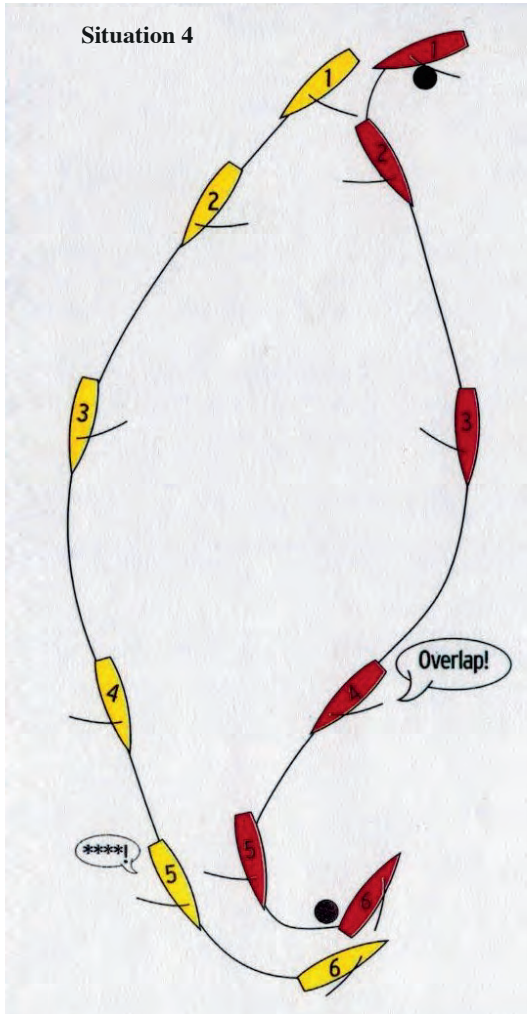


### Kurs

**Situation 3:** Wenn der Kurs schief gelegt ist und anderes kaum eine Rolle spielt, lohnt es sich, den längeren Schlag zuerst zu absolvieren. Es ist dann leichter, die Layline richtig zu schätzen, es vergrössert die Chance von unvorgesehenen Drehern zu profitieren und verkleinert das Risiko Distanz zu verlieren.

**Situation 4:** Gibt es keinen Dreher, ist es für Gelb an Position 3 einfacher seine Layline zur Leeboje abzuschätzen als für Grau in Position 2. Dreht der Wind nach B kann A die Boje ohne Halse anliegen, der Weg von Grau wird länger. Drehts auf Richtung C,

#### Situation 4



kann Gelb früh halsen, während Grau sehr tief segeln muss und dadurch langsamer wird.

Bei nur kurzem Kurs oder gegen Ende des Vorwinders ist es von Vorteil, sich die Innenposition (rot) zu sichern und auf die innere Spur zu setzen.

#### Strömung

Ist Strömung vorhanden und hat sich eine Seite des Kurses auf der Kreuz deutlich bevorteilt gezeigt, zahlt es sich meistens aus, auf dem Vorwinder die gegenteilige Seite zu nehmen. Besonders wenn der Wind/Kurs und Strömung ungefähr in einer Linie sind. Strömt es hingegen quer zum Kurs, wird dadurch ein Schlag länger. Es wird schwierig die Layline genau zu schätzen. Darum besser längerer Schlag zuerst segeln.

#### Umherschauen

##### Die Anderen

Die Boote um dich herum beeinflussen unweigerlich deine Kurswahl! Bist du in der Führungsgruppe vor einem grösseren Feld, werfen die ankommenden Boote einen grossen Windschatten in ihrem Lee, besonders spürbar bei leichtem und mittlerem Wind. Da müsste ein wirklich grosser ‚Gainmaker‘ existieren, wenn ein Gybeset oder eine Halse direkt bei der Boje von Erfolg gekrönt sein soll. Sichere dir besser fürs Abfallen die Innenseite, fahre zum Spisetzen möglichst tief und sei das erste Boot der Gruppe, das nach der toten Zone, wenn nötig, weghalsen kann.

Bei ganz wenig Wind ist das Ganze noch schlimmer. Es muss Vorwind generell höher gefahren werden, was uns näher an die Verfolger zwingt, gepaart

mit unruhigem Wasser, das zusätzlich bremst.

Mit etwas Vorsprung oder in kleinen Feldern ist das Risiko eines Gybesets geringer, besonders auch bei mehr Wind. Deshalb ist das auf der 2. Runde häufig eine Option, die ins Auge gefasst werden sollte. Das gibt oft Raum für anhaltend freien Wind und die Möglichkeit sich voll auf die Geschwindigkeit zu konzentrieren.

Mitten im Feld kann das Weghalsen gewinnbringend sein, wenn man sich dadurch aus Luvkämpfen heraushalten kann. Auch wenn die andere Seite Vorteile verspricht, reichen oft 20–30 Meter um sich eine freie Spur zu sichern und durch Konzentration auf Wellen und Trimm die Innenposition zu holen. Damit an der Luvboje der gefasste Plan auch umgesetzt werden kann, müssen die umliegenden Boote mit

einberechnet werden. Es braucht beim Runden viel Flexibilität, gute Kommunikation und Technik. Ein Gybeset funktioniert nicht, wenn ein Verfolger in die Innenüberlappung fährt. Ebenso nicht, wenn die Vorausfahrenden auch grad halsen und hochziehen. Vielleicht muss dann mit dem Spihissen gewartet werden, um auch reachen zu können. Leicht lässt man sich verleiten, ständig etwas höher zu fahren, um das vorausfahrende Boot mit mehr Speed zu überholen. Höher fahren bedeutet aber immer auch mehr Weg. Vergiss dabei nicht die anderen Boote, die von deinem Luvkampf profitieren!

## **Innensicht**

### *Bootsbeherrschung*

Es macht keinen Sinn Manöver zu planen, die schwierig zu bewerkstelligen



sind und nur selten klappen. Wir müssen das Boot Set Up und die Fähigkeiten der Crew gut in unseren Plan mit einbeziehen. Vielleicht muss schon weit voraus geplant und vorbereitet werden, damit der Spi im richtigen Sack und der Spibaum auf der richtigen Seite verstaut, Barber gesetzt oder gelöst sind. Diese Entscheidung fällt unter Umständen schon vor dem Start, an der vorangehenden Leeboje oder unterwegs auf der Kreuz.

Der Gybeset ist ein wichtiges Instrument im taktischen Arsenal, nicht ganz einfach in der Ausführung. Es lohnt sich bestimmt, Zeit im Training dafür zu verwenden.



# STRUT ERSATZTEILE

*Wieder sind Teile für unsere Boote vom Markt verschwunden: Diesmal sind es Ersatzteile für die Mastkontroller-Rohre.*

Erneut hat Markus Meisl seine geschäftlichen Beziehungen spielen lassen, um die Nachproduktion der Teile zu einem vertretbaren Preis möglich zu machen. Danke!

Es handelt sich dabei um die beiden Zapfen für die Rohrenden und die T-Platte zur Aufnahme des Schlitzzapfens. Das passende Rohr dazu ist auch vorhanden.

Strutrohr, <i>komplett montiert</i>	75 CHF
Strutrohr, <i>in gewünschter Länge</i>	
<i>passend zu den Zapfen</i>	15 CHF
Zapfen, <i>schwarz mit Schlitz</i>	
- <i>mit Bolzen</i>	35 CHF
- <i>ohne Bolzen</i>	30 CHF
Zapfen, <i>silbrig</i>	25 CHF
T-Platte	25 CHF

Zu beziehen bei Ruedi: [rumo@gmx.ch](mailto:rumo@gmx.ch)



## SCHWEIZ

Swiss Cup Mammern  
Swiss Cup Kreuzlingen  
SM Thun  
Swiss Cup Sihlsee  
SUI-ITA Cup Maccagno (prov.)  
Swiss Cup Lac de Joux (prov.)  
Swiss Cup Murten  
Swiss Cup Davos  
Swiss Cup Beinwil am See  
Swiss Cup Romanshorn  
Swiss Cup Thalwil (prov.)

11 Regatten alleine in der Schweiz!  
Und nicht vergessen, es winken Preise  
im Swiss Cup (1.–6. Rang) sowie für  
das aktivste Mitglied & Juniormitglied.

Hast du selber kein Boot oder suchst  
noch Crew? Melde dich bei Manu  
unter [regatta@fireball.ch](mailto:regatta@fireball.ch)!

## INTERNATIONAL

**WM Torbay (UK) 2026**  
25.–31. Juli



Informationen  
← Torbay 2026

*Verschiedene Nationale Meisterschaften in IRL, GBR, FRA, ITA und CZE stehen an, weshalb nicht gleich mit in die Ferien einplanen?*

*Die aktuellsten Infos finden sich jeweils auf [fireball.ch](http://fireball.ch) oder für den aktuellen Stand einfach eine Seite weiter blättern ...*





## FAST – FUN – FRIENDLY

### SWISS FIREBALL-MITGLIED, SCHON ANGEMELDET?

Weitere Informationen und Anmeldung auf [fireball.ch](http://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 ein Regattaboot** an Juniorinnen, Einsteiger oder erfahrene Taktikfuchse. 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](http://fireball.ch) oder melde dich direkt bei unserem Sekretariat, es finden sich immer Lösungen!

# KONTAKTE & KALENDER

## 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

CH32 0900 0000 8006 1962 5

Swiss Fireball

Feldweg 21 A

8134 Adliswil

## Regatten

*regatta@fireball.ch*

Manuela Liehti

## Gazette & Medien

*gazette@fireball.ch*

*medien@fireball.ch*

Laura Markwalder / Tobias Frey

## Web

fireball.ch

🌐 facebook.com/swissfireball

📷 instagram.com/swissfireball

							1	
MAR	2	3	4	5	6	7	8	GV SVT Thalwil 7.3.
	9	10	11	12	13	14	15	
	16	17	18	19	20	21	22	
	23	24	25	26	27	28	29	SUI Training Port Camargue 29.3.–3.4.
	30	31	1	2	3	4	5	
APR	6	7	8	9	10	11	12	
	13	14	15	16	17	18	19	
	20	21	22	23	24	25	26	Swiss Cup Mammern 25.–26.4.
	27	28	29	30	1	2	3	SUI Training Mammern 2.–3.5.
	4	5	6	7	8	9	10	Swiss Cup Kreuzlingen 9.–10.5.
MAI	11	12	13	14	15	16	17	
	18	19	20	21	22	23	24	ITA Nationals San Remo 23.–25.5.
	25	26	27	28	29	30	31	UK Nationals Looe 24.–27.5.
	1	2	3	4	5	6	7	
	8	9	10	11	12	13	14	SM Thun 11.–14.6.
JUN	15	16	17	18	19	20	21	IRL Nationals Howth, 19.–21.6.
	22	23	24	25	26	27	28	Swiss Cup Sihlsee 27.–28.6.
	29	30	1	2	3	4	5	
	6	7	8	9	10	11	12	SUI-ITA Cup Maccagno* 11.–12.7.
	13	14	15	16	17	18	19	
AUG	20	21	22	23	24	25	26	GBR Nationals Torbay 20.–24.07.
	27	28	29	30	31	1	2	WM Torbay GBR 25.–31.07.
	3	4	5	6	7	8	9	
	10	11	12	13	14	15	16	Swiss Cup Lac de Joux* 15.–16.8.
	17	18	19	20	21	22	23	FRA Nationals* 23.–27.8.
SEP	24	25	26	27	28	29	30	Swiss Cup Murten 29.–30.8.
	31	1	2	3	4	5	6	
	7	8	9	10	11	12	13	Swiss Cup Davos 12.–13.9.
	14	15	16	17	18	19	20	ITA Nationals Punta Ala 11.–13.9.
	21	22	23	24	25	26	27	Swiss Cup Beinwil am See 26.–27.9.
OKT	28	29	30	1	2	3	4	CZE Nationals Nove Mlyny 26.–29.9.
	5	6	7	8	9	10	11	Swiss Cup Romanshorn 10.–11.10.
	12	13	14	15	16	17	18	
	19	20	21	22	23	24	25	
	26	27	28	29	30	31	1	
NOV	2	3	4	5	6	7	8	Swiss Cup Thalwil* 7.–8.11.
	9	10	11	12	13	14	15	FRA Riviera Cup St. Raphaël 6.–8.11.
	16	17	18	19	20	21	22	
	23	24	25	26	27	28	29	Eiserne Konstanz 28.–29.11.

\* provisorisch

RACE DAY



SUI  
3051

SUI  
14799

Ciao Claude

FRA  
6765

FRA  
3051

GEA  
3051

GBR  
7057

GZE  
1251

YZA

ORT

FRA  
3051

GBR  
1659

1159

381

39

544

864