

Swiss Fireball Association
Nr. 2 März 1986
erscheint fünfmal jährlich

Fireball-Gazette



AZLV

VORSTAND SFA

COMITE DE LA SFA

Präsident	THOMAS LUESSI	LINDENHOF	P: 034 51 23 22
Présidente		3324 HINDELBANK	G: 031 57 37 44
Sekretariat	DORETT HANHART	Breitestr.5	P: 052 28 40 72
Secrétaire		8400 WINTERTHUR	G: 052 29 50 89
<i>neu!</i> Kassiererin	CHRISTINE	Englisch-Grussstr. 50	
Caissière	LANDERER	3902 GLIS	
Regattawesen	CHRISTOPH	Kreuzstr. 37	P: 055 27 65 75
	OSWALD	8640 RAPPERSWIL	
Selektionswesen	MARTIN STOLZ	Altstetterstr.276	P: 01 493 27 61
		8047 ZUERICH	G: 01 55 79 68
Pressechef	THOMAS BOSSARD	Unterdorfstr. 57	P: 064 55 26 39
Chef de presse		5703 SEON	
Beisitzer	BRUNO HOLTSMANN	Wildbachstr. 21	P: 01 865 15 54
		8424 EMBRACH	G: 01 860 45 45

Post an die SFA: BREITESTRASSE 5, 8400 WINTERTHUR

Einzahlungen : POSTCHECKKONTO 80-61962 ZUERICH

MANNSCHAFTS-BOERSE:	BRUNO HOLTSMANN	Wildbachstr. 21	P: 01 865 15 54
		8424 EMBRACH	G: 01 860 45 45
SFA-BAZAR	CH. LANDERER	Thoracker	P: 072 65 21 55
		8595 ALTNAU	G: 072 72 11 44

FLOTTENCHEFS

CHEFS DE FLOTTES

BODENSEE	Stefan Ritzler	Rüegerholzstr.46	P: 054 21 32 69
		8500 FRAUENFELD	
<i>neu!</i> NEUENBURGERSEE OSTUFER	Markus Heilig	Bellevuestr. 5	P: 031 52 28 42
		3073 GUEMLIGEN	
LEMAN	Yves Lamercy	Ch. de Peccaux	P: 021 64 68 17
		1833 LES AVANTS	
VIERWALDSTAET- TERSEE/ZUGERSEE	Damian Hunkeler	Kapuzinerweg 10	P: 041 36 68 22
		6006 LUZERN	
NEUENBURGERSEE WEST, BIELER-UND MURTENSEE	Philippe Jacot	Reuse2	P: 039 22 64 78
		2300LA CHAUX-DE FONDS	
THUNERSEE/ BRIENZERSEE	Hansueli Hofstetter	Diesbachstr. 3	P: 031 23 42 58
		3012 BERN	
HALLWILERSEE/ SEMPACHERSEE	Thomas Bossard	Unterdorfstr.57	P: 064 55 26 39
		5703 SEON	
ZUERICHSEE, SIHL-, GREIFEN-UND WALENSEE	Martin Stolz	Altstetterstr.276	P: 01 493 27 61
		8047 ZUERICH	G: 01 55 79 68
ENGADINERSEEN/ TESSINERSEEN	Daniel Röttlisberger	Postfach 57	
		7500 ST. MORITZ	

REDAKTION

LIEBE FIREBALLSEGLER,

1966 WURDE DER FIREBALL ALS INTERNATIONALE KLASSE ANERKANNT, ER FEIERT ALSO DIESES JAHR SEIN 20-JÄHRIGES JUBILÄUM. AUS DIESEM GRUNDE FINDET IHR IN REPORT DIE GESCHICHTE DES FIREBALLS.

IN LETZTER ZEIT SIND VIELE JUNGE SEGLER ZUR SFA GESTOSSEN, DIE KLASSE SCHEINT SICH WIEDER ZU REGENERIEREN, NACHDEM SIE NACH DER WM '83 IN ESTAVAYER STAGNIERTE, FÜR 1987 WIRD AUCH EIN NEUER REDAKTOR FÜR DIE GAZETTE NÖTIG SEIN, FAMILIE, FILMPRODUKTIONEN UND HAUSUMBAU NEHMEN MIR IMMER MEHR ZEIT WEG, SODASS ICH DAS AMT ALS PRESSECHEF ABGEBEN MUSS.

WEGEN ARBEITSÜBERLASTUNG FÄLLT DESHALB GAZETTE 3/86 AUS. NUMMER 4 ERSCHEINT IM AUGUST.

THOMAS BOSSARD

GESUCHT:

PRESSECHEF, REDAKTOR, LAYOUTER, DRUCKER

FÜR DIE SFA

- ER/SIE SOLL:
- FREUDE AM SCHREIBEN HABEN
 - GERNE GESTALTERISCH ARBEITEN WOLLEN
 - MOTIVIERT FÜR DIE ERHALTUNG DER FIREBALLKLASSE SEIN
 - EINIGE FRANZÖSISCH- UND ENGLISCH-KENNTNISSE BESITZEN
 - GEDULD UND ZEIT HABEN

INTERESSENTEN MELDEN SICH BEI THOMAS BOSSARD.

REDAKTIONSSCHLUSS NR. 4/86: 11.7

EDITORIAL

Liebe Fireballsegler,

Anfangs März nahm ich an einer Sitzung der Regatta- und Klassenkommission in Bern teil, und zwar im "Haus des Sports".

An der Sitzung wurde vorallem über die Problemkreise

- SM-Reglement und
- Förderung der Nicht-Kaderklassen durch die USY

gesprachen.

Zu Punkt 1:

Das Reglement für die Durchführung einer SM soll so weit geändert werden, dass es auch den olympischen Klassen möglich sein sollte einen Schweizermeistertitel zu vergeben, - denn das können wir nun drehen wie wir wollen, Spitzensport wie ihn die Medien verbreiten und Sponsoren unterstützen findet nun einfach in diesen Klassen statt. Auf Grund der Voten gegen die vorgesehene Lockerung, die einzelnen nützt und niemandem schadet, war ich zwar lange nicht so sicher, ob ich nun in eine Sitzung von Sportlern oder an den Stammtisch eines Fahrtenseglervereins geraten war.

Zu_Punkt 2:

7 - 10'000.- Fr. stehen dieses Jahr den Nicht-Kaderklassen zur Verfügung. Sicher, keine überwältigende Summe, aber die USY kann ja auch kein Geld ausgeben, das sie nicht hat. Die grosse Frage ist einfach: Wie dieses Geld verteilen?

Es bieten sich dabei folgende Lösungen an:

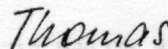
- jeder Klasse etwas (ergibt ~Fr. 20.-)
- den Jüngstenklassen
- den Basisklassen für die Kaderklassen.

Nun soviel sei hier noch gesagt. Es war umwerfend zu hören und zu sehen, was für finanzintensive Klassen sich von diesem Kuchen ein Stück zu ergattern hofften.

Tatsache ist, dass die USY den Fireball nicht vergessen wird, und wir ausser Aktivität, Attraktivität und guter Beteiligung an Regatten im In- und Ausland nichts dazu beitragen müssen'

Herzliche Grüsse

Thomas Lüssi



VORSTAND

USY-GV, Kommissionssitzung der nicht-olympischen Klassen, 22.3.86 in Bern

Zusammenfassung:

- Unterstützung der nicht-olympischen Klassen durch die USY mit ca. Fr. 10'000.-

Verteiler: Geld erhalten alle Klassen (USY-Gruppen B&C), die einen Aktivitätsnachweis erbringen.

Verwendung: Der Betrag ist zweckgebunden und darf nur für Trainings, Ausbildung, Weiterbildung und Förderung verwendet werden.

Auszahlung: Auf ende Jahr. Eine Kostenaufstellung mit Angaben über die Verwendung ist bis ende September einzureichen.

1986: ca. 10 Klassen haben den Nachweis erbracht, u.a. die Fireballklasse; das ergibt ca. Fr. 1'000.- für die SFA.

- Antrag an den Zentralvostand für die Organisation eines Klassen-Standes (Jollenklassen) an den Bootsausstellungen.
- SM-Reglement, Aenderung zugunsten der olympischen Klassen. Für uns bleibt es beim 2-Jahresturnus.
- USY-Ausweise an der SM obligatorisch, d.h. Steuerleute müssen in USY-erkannten Club Mitglied sein.

gez. Stephan Ritzler

FIREBALL INTERNATIONAL

EUROPEAN CHAMPIONSHIP 1986

8.-16. JULI IN RONNEBY, SCHWEDEN

Uebersetzung eines Briefes der schwedischen Fireball Association,
verfasst von Lars Vester, Stockholm:

Die letzte Europameisterschaft, die in Schweden ausgetragen wurde, fand
1979 in Viken statt. 1986 wird sie nun in Ronneby, Distrikt Blekinse ausge-
tragen.

Ronneby ist eine typisch schwedische Stadt mit ca. 20'000 Einwohnern. Der
Hafen und das Segelgebiet sind ca. 8 Kilometer vom Zentrum entfernt. Der
Grund dafür ist der, dass man zuerst zwischen vielen kleinen Inseln durch-
fahren muss, bis man in die offene See kommt. Der Klub, RSS hat eine lange
Erfahrung in Jollenregatten und geniesst auch einen guten Ruf. Der Klub hat
auch versprochen ein attraktives Apres-Segeln-Programm zu organisieren.
Vielleicht werden auch ein paar Blondinnen den Weg in den Klub finden....

Ulf Danielson, einziger aktiver Fireballsegler von Ronneby, erzählt über
das Regattagebiet folgendes:

"In Viken gab es eine seltsame Strömung, die zu jedem Zeitpunkt um 180 Grad
drehen konnte. Dieses Jahr wird es überhaupt keine Strömung haben. Ich
glaube, dass die Regatten dieses Jahr fairer sein werden. Normalerweise weht
eine Seebrise, die konstant und stark genug ist und aus Ost, Süd oder West
kommt. Es wird allerdings grosse Winddrehungen geben, wenn der Wind vom Land
kommt, da er durch die vielen Inseln abgelenkt wird. Ich glaube, dass die
Bo tsgeschwindigkeit absolut entscheidend sein wird. Auf jeden Fall neun von
zehn Mal. Auf jeden Fall wird es keine lokale Geheimtips geben wie in Viken."

Wer Lust hat, kann noch an der Schwedischen Meisterschaft in Delfinen,
Vejbystrand vom 4.-6. Juli teilnehmen. Die Autobahn E 6 bei Aengelholm verlassen.

gez. Lars Vester

AUSSCHREIBUNGEN

INTERNATIONALE JOLLENREGATTA HAMMERN

für Korsar , Fireball und Contender

31. Mai - 1. Juni 1986

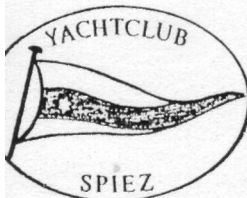
Segler-Vereinigung Mammern

Klassen	Korsar, Fireball und Contender Mindestbeteiligung 15 Boote Contender 10 Boote
Meldungen	Stephan Ritzler Rüegerholzstr. 46 CH- 8500 Frauenfeld 054 21 32 69
Meldegeld	Korsar und Fireball sFr. 25.-- Contender sFr. 20.-- zahlbar bei Einschreibung Nachmeldung + Fr. 5.-
Meldeschluss	24. Mai 1986
Segelanweisungen	Samstag 31. Mai ab 11 ⁰⁰ Uhr Landungssteg Mammern
1. Start	Samstag 31. Mai 14 ⁰⁰ Uhr weitere Wettfahrten werden bekanntgegeben
Regattabahn	Dreiecks -Kurs vor Mammern Wettsegelbestimmungen gemäss IWB /SVM
Proteste	Protestgebühr 20.-- sFr.
Preise	Wanderpreis für alle Klassen Punktpreise Ränge 1-3 Erinnerungspreise für jedes Boot
Wettfahrtleiter	Rolf Matter Mammern
Liegeplätze	Landungssteg, Seestrasse Mammern
Rahmenprogramm	Nachtessen am Samstag in unserm Stall-Lokal im Meldegeld inbegriffen
Haftung	Die Seglervereinigung Mammern schliesst jede Haftung aus.

SVM

die Regattaleitung

AUSSCHREIBUNGEN



FRÜHLINGSREGATTA SPIEZ

3./4. MAI 1986

RESULTATE SIEHE MITTE

KLASSEN: FIREBALL, FINN, SPANKER

MELDUNGEN: ED. HÄNNI, KÖNIZSTR. 156, 3097 LIEBEFELD

MELDESCHLUSS: 3. MAI, 13 UHR

MELDEGELD: NOCH UNBEKANNT, WEGEN AUSSTEHENDEM VORSTANDS-
BESCHLUSS CA. 20.- - 25.-

I. START: 14 UHR

LIEGEPLÄTZE: IM HAFEN/ SCHWIMMBAD

AQUASTAR

maintenant
plus avantageux: Fr. 358.-

- automatique
- mouvement 17 rubis
- antichoc
- antimagnétique
- boîtier acier inoxydable
- étanche à 10 atm (100 m)

La montre de
précision Régate avec le
fameux «COUNT-DOWN»

En vente chez
votre détaillant
ou chantier naval

Le distributeur
des meilleures marques:

bucher walt 2072 St-Blaise/NE
rte de Soieure 8 • 038/33 62 62

RESULTATE

RESULTATE

Club Nautique Antibes

SKI-VOILE 86

Le 09-02-86

A 10:15:01

RIS	No. VOILE	NOM	CLUB	NAT	MANCHE #1		MANCHE #2		MANCHE #3		MANCHE #4		TOTAL	
					Pla	Pts	Pla	Pts	Pla	Pts	Pla	Pts	Pts	Clasmt
1	Z12623	HOFER K. WAHER B.	CVE	Z	3	5.7	1	0.0	1	0.0	9	15.0	20.7	5.7
2	I12838	FORNI A. NOVELLI G.	SCGS	I	2	3.0	5	10.0	2	3.0	1	0.0	16.0	6.0
3	K13255	CORDELLE F. CORDELLE B. MME	CND	F	1	0.0	6	11.7	5	10.0	5	10.0	31.7	20.0
4	F13286	GUILLEN B. KOCH E.	USC	F	4	8.0	4	8.0	3	5.7	11	17.0	38.7	21.7
5	Z12626	BETSSEN R. STEINER JP.	CVB	Z	10	16.0	3	5.7	15	21.0	3	5.7	48.4	27.4
6	Z12613	STOLZ C. SENN JP.	MLE CNB	Z	15	21.0	2	3.0	4	8.0	12	18.0	50.0	29.0
7	Z12387	HEILIG M. WIDMER F.	CVE	Z	9	15.0	8	14.0	18	24.0	2	3.0	56.0	32.0
8	I13118	CAPIZZI E. CAPIZZI A.	LNIN	I	5	10.0	RET	28.0	10	16.0	4	8.0	62.0	34.0
9	F12880	BATIGUE R. SOTTEAU JP.	CVV	F	6	11.7	7	13.0	6	11.7	13	19.0	55.4	36.4
10	F1	FLAMMANG G. TIERCE O.	CVV	F	8	14.0	10	16.0	7	13.0	6	11.7	54.7	38.7
11	I13470	SESSAREGO G. GHERSI A.	CNB	I	11	17.0	9	15.0	8	14.0	18	24.0	70.0	46.0
12	Z13003	GREBER O. ZIEGLER U.	CNB	Z	7	13.0	13	19.0	9	15.0	14	20.0	67.0	47.0
13	MA11059	HERNANDEZ T. HERNANDEZ D.	SRM	MA	12	18.0	11	17.0	10	25.0	7	13.0	73.0	48.0
14	I13121	GALLETTI F. GARIBALDI F.	LNIC	I	13	19.0	12	18.0	11	17.0	8	14.0	68.0	49.0
15	F12242	BERNEYRON G. VERNET A.	USR	F	16	22.0	RET	28.0	12	18.0	15	21.0	89.0	61.0
16	I13474	MANZI L. ANNESE A.	CV	I	17	23.0	RET	28.0	17	23.0	10	16.0	90.0	62.0
17	I13466	DINALE H. MINIUSI E.	CNB	I	18	24.0	RET	28.0	13	19.0	16	22.0	93.0	65.0
18	F12596	PINEDA P. CHARBONNIER C.	USR	F	14	20.0	RET	28.0	16	22.0	RET	28.0	98.0	70.0
19	I12754	ZANDONE G. SUPERBI E.	LNIT	I	19	25.0	RET	28.0	14	20.0	RET	28.0	101.0	73.0
20	F6755	BREANT JF. GERMAIN P.	HDLH	F	20	26.0	RET	28.0	20	26.0	17	23.0	103.0	75.0
21	F6	TURLAND H. HERNANDEZ P.	VH	F	21	27.0	RET	28.0	RET	28.0	19	25.0	108.0	80.0

RESULTATE

OSTERREGATTA VITROLLES

29. - 30. MÄRZ 1986

REGATE DU 29.30.31 MARS 1986		SERIE : FIREBALL		classement							
Classement	NOMS	N° VOILE	CLUBS	1ère manche	2ème manche	3ème manche	4ème manche	5ème manche			
Place				Place Points	Place Points	Place Points	Place Points	Place Points		Poin	
1er	HOFFER/VABER	Z 12623	CV ESTAVAYER	DISQ. 28	2ème 3	1er 0	1er 0	2ème 3		6	
2ème	OSWALD / OSWALD	Z 13758		1er 0	4ème 8	2ème 3	3ème 5,7	1er 0		8.7	
3ème	JACOT / DUVOISIN	Z 13464	CNB	2ème 3	5ème 10	4ème 8	2ème 3	5ème 10		24	
4ème	VILLI / VETTERLI	Z 13054	SV SCHAFFHAUS	5ème 10	1er 0	7ème 13	NP 28	3ème 5.7		28.7	
5ème	CORDELLE / CORDELLE	K 13255	CV VITROLLES	8ème 14	3ème 5.7	3ème 5.7	4ème 8	6ème 11.7		31.4	
6ème	STOLZ / SEMH	Z 12613	C.N.B.	6ème 11.7	7ème 13	11ème 17	6ème 11.7	4ème 8		44.4	
7ème	RITZLER / KOCH	Z 13219	SV HANMERN	3ème 5.7	9ème 15	10ème 16	10ème 16	8ème 14		50.7	
8ème	STENOELE / VITICH	O 13234	T.C.R.a	4ème 8	DISQ. 31	9ème 15	9ème 15	7ème 13		51	
9ème	SCHNEIDER / VIVET	F 12431	CV VITROLLES	7ème 13	6ème 11.7	8ème 14	7ème 13	11ème 17		51.7	
10ème	LE HONNIER / PERROT HENOT	F 13035	SN SOUSTONS	10ème 16	DISQ. 31	6ème 11.7	8ème 14	12ème 18		59.7	
11ème	ROBERT / VERNET	F 12240	THIERS	NP 28	11ème 17	12ème 18	5ème 10	9ème 15		60	
12ème	HANZI / ANNESE	I 13474	VENTIMIGLIESE	9ème 15	8ème 14	5ème 10	DISQ. 24	NP 28		63	
13	WEBER / ZIGLER	Z 13003	C.N.B.	place points 11 17	place points 12 18	place points 13 19	place points 11 17	place points 14 20		71	
14	CORDELLE / CORDELLE	F 12874	C.N.O.B.	13 19	10 16	15 21	14 20	13 19		74	
15	JOIANG / TIERCE	F 13875 ou F1	CV VITROLLES	16 22	16 22	14 20	13 19	10 16		77	
16	VOULET / JACQUIN	F 12582	SAINT LAURE	14 20	13 19	17 23	13 18	15 21		78	
17	LT / TRUFLEY	F 12880	CV VITROLLES	15 21	14 20	18 24	15 21	NP 28		86	
18	EDA / PINEDA	F 12596	RIBUX VOLVESTRE	17 23	18 24	19 25	NP 28	16 22		94	
19	HART / HANHART	Z 12151	SV HANMERN	12 18	15 21	NP 28	NP 28	NP 28		95	
20	HERNANDEZ / HERNANDEZ	IR 13300	SR HENTON	NP 28	17 23	16 22	NP 28	17 23		96	
21	HES / ESCAHEZ	F 11712	CV VITROLLES	18 24	19 25	NP 28	NP 28	18 24		101	
22	CHARD / CONNOUE	F 11276	ISTRES	NP 28	20 26	NP 28	NP 28	19 25		107	

AUSSCHREIBUNGEN

ITALIENISCHE MEISTERSCHAFT 1986

CLUB: . YCBE - LAGO DIE BRACHIANO (10 KM NÖRDL. VON ROM)

DATUM: 27.7.86 VERMESSUNG
28.7. VERMESSUNG & TRAININGSREGATTA
29.7. 1. LAUF
30.7. 2. & 3.LAUF
31.7. 4. & 5.LAUF
1.8. 6. LAUF

UNTERKUNFT: MOTEL "II CASALE", VIA TREVIGNANESE, KM 6.5.
1-00069 TREVIGNANO ROMANO (RM)

Es SIND NOCH WENIGE BUNGALOWS FREI!

PREISE: 1 SCHLAFZIMMER + 1 WOHNZIMMER + DUSCHE
FÜR 2 ERW. & 2 KINDER

LIRE 55'000/TAG

2 SCHLAFZIMMER, WOHNZIMMER, DUSCHE

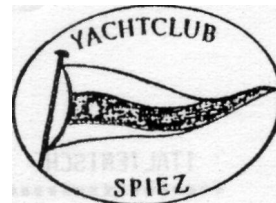
LIRE 70'000/TAG

DIREKT RESERVIEREN, ANZAHLUNG 50%

RESULTATE

FRUEHLINGSREGATTA SPIEZ

3./1. MAI 1986



Endergebnis nach 2 Wettfahrten

SNr	Nat	Mannschaft	Club	USY-Nr.	W1	P1	W2	P2	Pts
1	Z	Duvoisin, Duvoisin	TCB		2	1.6	1	0.0	1.6
2	Z	Willi, Vetterli	YCS		1	0.0	4	4.0	4.0
3	Z	Jacot, Duvoisin	TCB		4	4.0	2	1.6	5.6
4	Z	Stoekli, Appel	SCMd		3	2.9	6	6.0	8.9
5	Z	Bosshard, Wildi	SCH		7	7.0	3	2.9	9.9
6	Z	Stolz, Senn	YCB		6	6.0	5	5.0	11.0
7	Z	Greber, Ziegler	YCB		8	8.0	7	7.0	15.0
8	Z	Landerer, Haerdi	SCH		9	9.0	8	8.0	17.0
9	Z	Strasser, Strasser	SCH		12	12.0	9	9.0	21.0
10	Z	Schaer, Schaer	SCM		13	13.0	10	10.0	23.0
11	Z	Hanhard, Grueger	SVM		5	5.0	dns	18.0	23.0
12	Z	Witrich, Good	SVB		11	11.0	ret	13.0	24.0
13	Z	Heilig, Schwendimann	CVE		14	14.0	11	11.0	25.0
14	Z	Dubois, Dubois	JCR		15	15.0	12	12.0	27.0
15	Z	Preuss, Preuss	SVT		10	10.0	dns	18.0	28.0
16	Z	Schwendimann, Rupp	TYC		ret	16.5	dns	18.0	34.5
16	Z	Holtmann, Ilon	YCS		ret	16.5	dns	18.0	34.5
18	Z	Koch, Hanhard	SVM		dnc	18.0	dnc	18.0	36.0

AUSSCHREIBUNGEN

LA ROCHELLE 17. - 19. MAI

EINSCHREIBEN: SRR, MÔLE CENTRAL, PORT DES
MINIMES, 17000 LA ROCHELLE

MELDEGELD: 260 FF

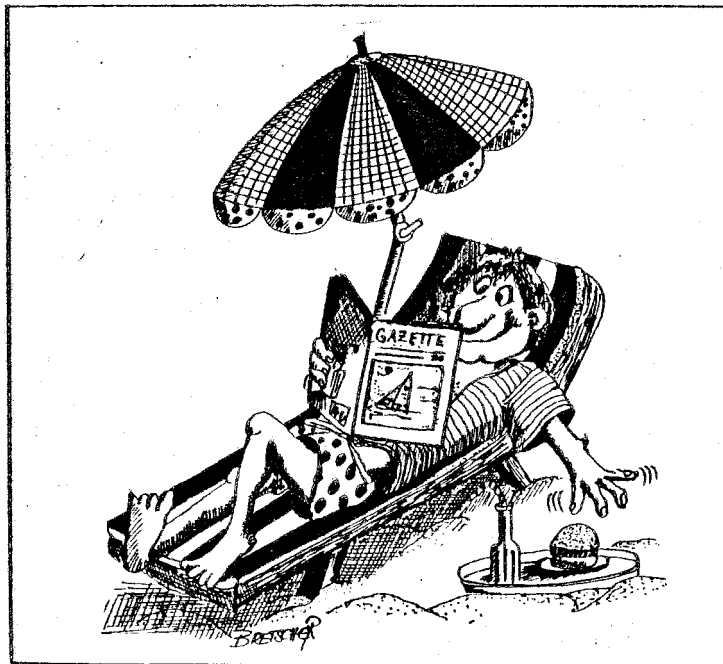
CHAMPIONNAT DE FRANCE 16. - 23. AUGUST

ORT: CARNAC, VANNES, BRETAGNE

MELDUNG AN: J.P. SOTTEAU, "CHRISTINA",
23 AV. REAU PIN, F-13008 MARSEILLE

MELDESCHLUSS: 1. JULI, ZAHLEN AN ORT

MELDEGELD: 275 FF



RESULTATE

19-20.4.1986

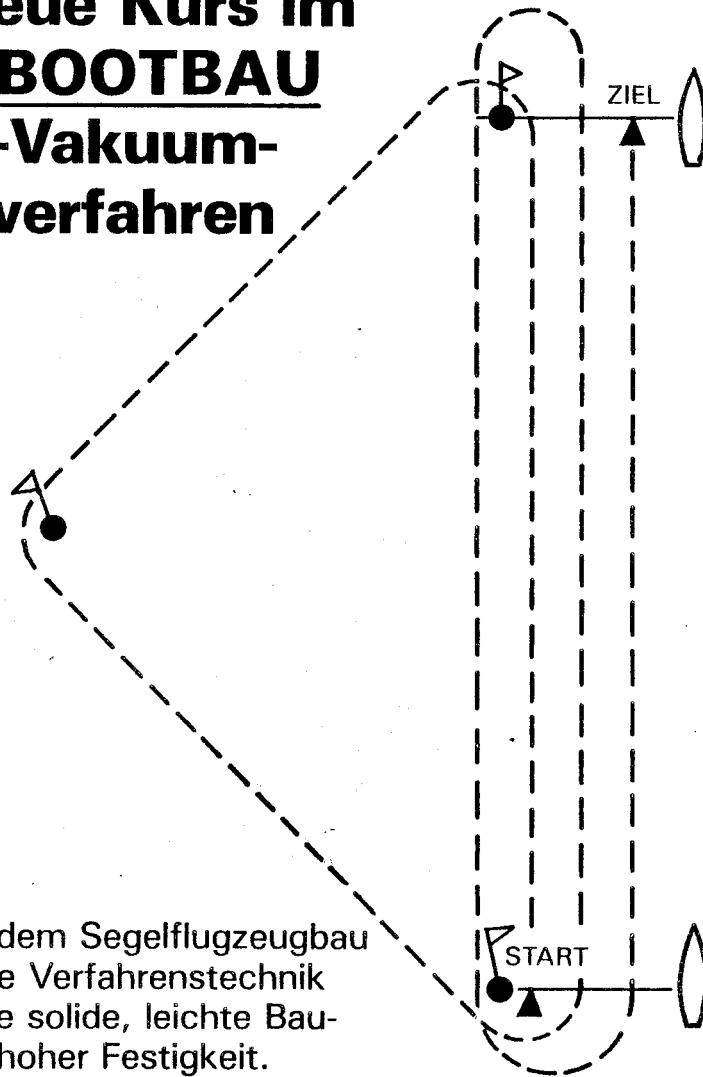
Yverdon

Classement du championnat suisse par points 1986 "Fireball"

Rang	Barreur	Club ou pays	n° voile	points
1	Oswald	YCR	13 758	2,9
2	Adam	CVH	13 179	4,5
3	Hofer	CVG	12 623	4,8
4	Duvoisin	CNB	13 298	6,9
5	Betschen	CNB	12 626	14
6	Stöckli	SCMD	13 080	17
7	Stengele	G.	13 234	19,9
8	Stolz	CNB	12 613	21
9	Jacot	CNB	13 464	22
10	Cailli	YCS	13 054	22
11	Greber	CNB	13 003	27
12	Mader	SCOZ	13 297	28
13	Zimmermann	BT	12 527	33
14	Strasser	SCH	13 757	40
15	Sprecher	SCE	13 701	40
16	Ritzler	SVM	13 219	40
17	Wittich	SVB	11 808	41
18	Heilig	CVE	12 387	41
19	Schär	SCM	13 141	50
20	Odinga	YCSG	13 700	58,5

Die Redaktion entschuldigt sich für diese lausige Rangliste; aus zeitlichen und organisatorischen Gründen war es nicht möglich, Vorschoter und Laufresultate ausfindig zu machen. Es wäre aber gut, wenn man gewissen Clutrs Nachhilfestunden im Ranglistenschreiben geben würde!

Der neue Kurs im STARBOOTBAU Epoxi-Vakuum- Pressverfahren



Diese aus dem Segelflugzeugbau stammende Verfahrenstechnik erlaubt eine solide, leichte Bauweise mit hoher Festigkeit.

Informieren Sie sich beim Spezialisten

Josef Steinmayer, Bootbau

Weidstrasse 27, 8706 Meilen/ZH

Telefon 01 923 30 30, Werft

923 49 55, privat



AUSSCHREIBUNGEN

**FIREBALL
470
420
LASER**

PROGRAMM

MELDESCHLUSS: 1. MAI
I. START: 8. MAI, 11 UHR
STARTGELD: 800 BFR
ANMELDUNG: 7. MAI, 0900-2300 UHR
UNTERKUNFT: 700BF PRO SEGLER
1500 BF PRO BEGLEITPERSON

ANSCHRIFT: VVW
WATERSPORTLAAN II
8450 NIEUWPOORT
BELGIE

TEL: 058/23 52 32
058/23 54 95

NACH 18 UHR:

058/23 60 L2



8-9-10-11/5

**internationale
nieuwpoortweek**

REPORT

The FIREBALL

Its history and development



Although the Fireball is considered by many sailors to be one of the younger dinghy classes, and it is certainly one of the most up-to-date in gear and techniques, Peter Milne's radical scow-shape design is now some 18 years old. Those 18 years have spanned a period of great change in dinghy construction, rigging, sails and sailing techniques and here Peter Bamford reviews the history and some of the more important changes in the class.

BACK in the early 'Sixties when Peter Milne first drew the lines of the Fireball he could hardly have foreseen how the class would develop into one of the most sophisticated racing machines. Performance was a major consideration in the design, but so was ease and cheapness of construction and the fact that the boat should be simple and not physically over-demanding to sail. The boat met those criteria and obviously caught the mood of sailors of the times, for some 3,000 sail numbers were issued in the first five years. In those early days as many as half of the boats were amateur-built and many of them sailed with girl crews — Peter and Christine Sandy taking the 1968 and 1970 nationals and six of the first ten boats in the 1970 nationals having girl crews.

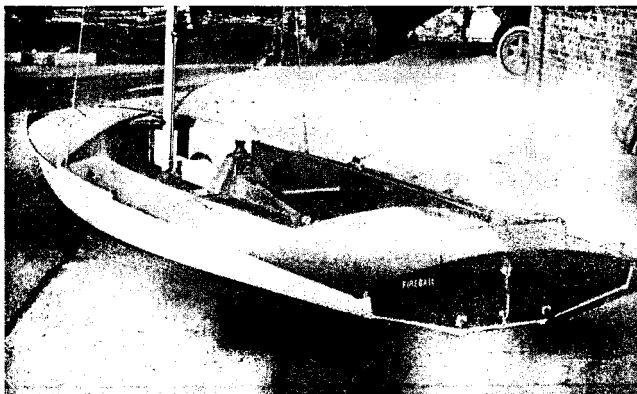
The concept of a simple one-design hull with no trapeze or spinnaker cer-

tainly brought high performance sailing within the reach of many sailors. Inevitably the demand for greater sophistication grew with the increasing competition and ability of Fireball sailors and so a trapeze was adopted in 1965 with a spinnaker following in 1969. Although there has been a decline in the number of girl crews since then the boat is still by no means one reserved for strong men and gorillas. Lawrie Smith and Andy Barker, for example, taking three consecutive UK nationals with an all-up weight of 21 stone and a lady, Joan Ellis, taking the 1975 world title.

The system of licensing professional builders has always been somewhat controversial within the class with pressure from the members to increase the number and the understandable desire of existing builders to keep the number limited. A large proportion of boats within the class has, however, always been partly or wholly amateur-built. The original construction material was obviously wood, although glassfibre was allowed in 1966. In 1974 Dick Jobbins won the nationals with a Rondar glassfibre hull which resulted in a small boom in the use of the material but in general the problems associated with producing a light, stiff hull in the scow shape have led to the top sailors sailing wood boats.

The Fireball association has been strong since the early days of the class, and was one of the first to make membership compulsory for racing. The class became an international one very quickly, the first world championship being held in 1966, and was granted IYRU International status in 1970. Soon afterwards the class narrowly missed selection as an Olympic class — although many think this was a good thing for the class in the longer term. The International affairs of the class are looked after by Fireball International and a world championship is held every year, with

The prototype production Fireball outside Norris Brothers' workshop, showing the open mast gate, transom mainsheet — horse and jib fairleads well outboard aft of the chainplates



REPORT

FIREBALL

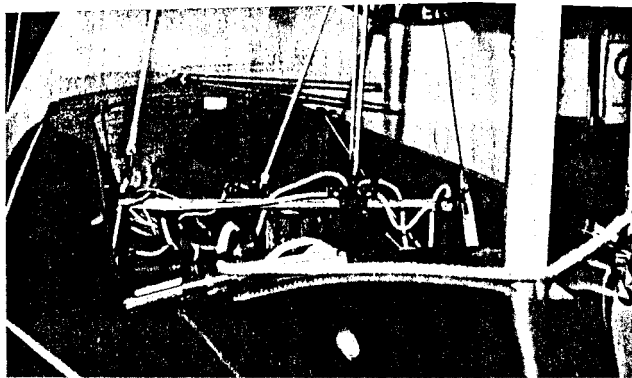
continued

Europe as the venue every other year. There are established fleets in South Africa, France, USA, Canada, Sweden, Australia and Ireland although many other countries have national associations in existence.

The UK has always tended to possess the strongest fleet in depth but several other countries—Australia, USA and Sweden — have produced world champions. In the last two or three years the UK fleet has seen the entry of many top sailors from other classes. Not only has this raised the level of skill and competition, but it has also led to the class being taken more seriously by traditional dinghy sailors rather than being considered slightly 'freakish'. The measure of the improvement in the standard of UK Fireballing is given by the results of the 1978, 1979 and 1980 world championships — four UK boats in the first five in '78 and '79 and a UK boat winning on each occasion.

The boats at the front end of the fleet tend to be professionally built to a high standard, although there are one or two notable exceptions, not least of which is Kim Slater's 'Midnight Maid' in which he won the European championship and was runner-up in the worlds in 1978. Weight is not surprisingly a major factor in producing a fast hull. Not only is lightness crucial, but the distribution of weight is also very important. Light ends are normally considered vital in any class, but with the Fireball this applies especially to the bow in order to keep it 'clean' in a sea and several recent fast boats have had centres of gravity surprisingly far aft. The absence of spinnaker chutes has undoubtedly contributed to this and although one or two leading helmsmen have persisted, most of the first ten at both of the last two national championships have been chuteless. (It is also worth noting that seven of the last ten world champions have not used one.) Although the spinnaker chute has definite advantages for the average sailor, particularly inland, the expert can be as fast downwind without one and not suffer from the extra weight in the wrong place to windward.

Hull shapes have always been the subject of much debate within the class and many people have played about with tolerances at the sections (front and aft bulkheads) as well as on the rocker. Many different shapes have been considered fast, but any analysis is complicated by the degree to which a Fireball hull changes shape with time. Hull layout has



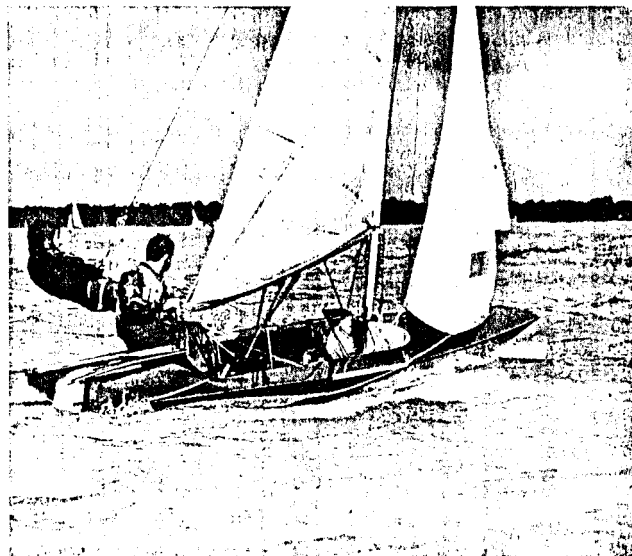
A later development in deck layout. Note the enclosed mast gate, the jib leads adjustable athwartships on the foredeck and the centre mainsheet traveller.

developed considerably over the years (as shown by the photographs) with fore-and-aft stiffness being achieved with a full length spine, and athwartships by a combination of knees, struts and underthwart bulkheads. It is worth commenting here that a significant about turn has occurred in the area of mast support at deck level. In the early '70s mast gates became ever more enclosed, stiffened and strengthened, but in the last two or three years the return of spinnaker bags and changes in jib sheeting have produced rather less decking in this area.

The early Fireballs had jibs which were

high-cut affairs with fairleads somewhere out near the shrouds. Soon it was found that low-cut jibs sheeted on the foredeck, combined with a mainsail with a finer entry, gave a higher and faster windward performance. In 1977 when Lawrie Smith and Andy Barker applied some 470 thinking to their Fireball they reverted to a jib with a high-cut clew and a jib leech of 12ft 10in or thereabouts compared to the usual 13ft 2in. By the nature of the deck layout, spinnaker bags with no foredeck to sheer from, a conventional jib set-up became impracticable and so they sheeted from 'jib bars' which

The latest thinking Paul McNamara, the 1979 world runner-up, clearly showing the high cut jib, inboard jib sheeting, spinnaker bags and the mainsheet hoop. — photo Tim Hore



REPORT

protruded horizontally from the forward end of the centreboard case. These high cut jibs with jib bars have now become almost standard equipment. This system has the advantage (due to the way in which measurements are taken) that a marginally bigger jib with a greater overlap can be made, but its greatest benefit is in the control of the jib leech. In any high performance trapeze boat powering off in a blow can be effective, but the traditional low cut jib tended to lose power as soon as the sheet was eased. The control achieved with inboard jib sheeting is in fact so great that barber haulers (almost essential with the old set-up) are unnecessary and a more simple boat is also possible.

In talking about mainsails and masts, one inevitably has to talk about struts. The mast strut (from the foredeck centre line to the mast at, or just below, gooseneck height) is not a particularly new device, having been used in several other classes in earlier years. However, it acquired fame in the Fireball class when, in the hands of two Americans — Joan Ellis and Steve Benjamin — it succeeded in winning three successive world championships in 1975, '76 and '77. Perhaps before discussing its merits it is worth looking at traditional rig theory.

The normal (non-strutted) rig relies on a mainsail with fullness cut into the sail and that created by luff round. When the luff round is set on a straight mast extra fullness is added and as the mast bends the sail becomes flatter. On a Fireball the efficiency of the mast bend control at deck level is reduced by the large gooseneck-to-deck distance in relation to that between the deck and the mast step. Thus deck level chocking or ramming is not able to negate the forward thrust of the kicking strap particularly effectively. By the late 'Seventies mainsails with fairly generous luff rounds were evolved to produce powerful ails in the right conditions. Apart from very light winds (when substantial pre-bend was required to produce a fine entry) these rigs were largely self-tuning to wind conditions, but were probably never able to produce optimum power in medium winds.

The strutted rig can generate great power in these conditions because the forward thrust of the kicker is almost entirely compensated, and thus the mast does not really bend fore and aft, and all kicker tension is transmitted to leech tension. This system is obviously fine for steady and medium winds but in other conditions can be extremely problematical. Not only does this lack of rig adjustment create speed problems but it also makes boat handling rather more demanding — a strutted rig on a reservoir in a Force 4-plus can be interesting. A whole learning process has to be undertaken. When Steve Benjamin won the

worlds in 1976 he did it in ideal conditions and practised a lot beforehand. In this country where wind conditions are rather more variable, most top helmsmen have tried a strut but most have rejected it fairly quickly. A few use it purely as a super-effective mast ram but very few use it Benjamin-style. However, while the strutted rig has lost a little favour some rather different mainsails have emerged as a result — less luff round and finer entries — and rig theory has moved on.

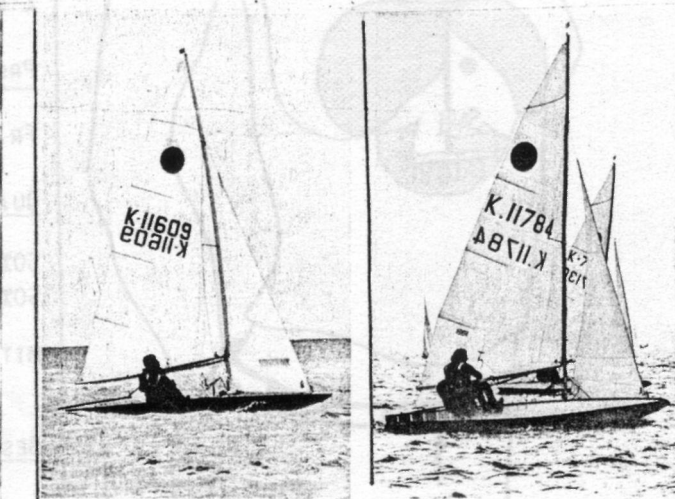
The developments in the rig have also seen changes in mainsheet systems and, as in many classes, the centre mainsheet traveller has been replaced by a hoop combined with a powerful kicking strap. This system allows greater control of mainsail leech tension, but the narrow cockpit of the Fireball has never produced the maximum advantage from a traveller. In addition a strutted rig performs most effectively when combined with transom sheeting led forward along the boom to a centre jammer.

Spars have seen developments which are in line with the other trends which

have already been discussed. Over the years the Proctor D in its various forms has undoubtedly been the most popular mast, although others have achieved prominence at various times — Holt, Needlespar and Z spar. The Proctor D combines basic stiffness with a light section, the latter being crucial in a boat which is very sensitive to weight in the wrong place in a sea. In recent years several people have experimented by cutting away the sail track below the gooseneck and using internal sleeving to modify the bend characteristics — but one senses that in this area there is perhaps less scope for development.

There is no doubt at all that the influx of top helmsmen from other classes, both in this country and abroad, has had a great impact on the development of the Fireball class. Not only has it injected some new thinking at a time when perhaps things had become stale, but it has undoubtedly revived growth in numbers at a rate nearer that of the early 1970s and sail numbers are now up to around 13,000.

A contrast in rigs (left) Kim Slater showing traditional, even mast bend controlled by deck chocking, and (right) Keith Escritt showing the effect of a mast strut producing reverse bend in the spar — photos Tim Hore.

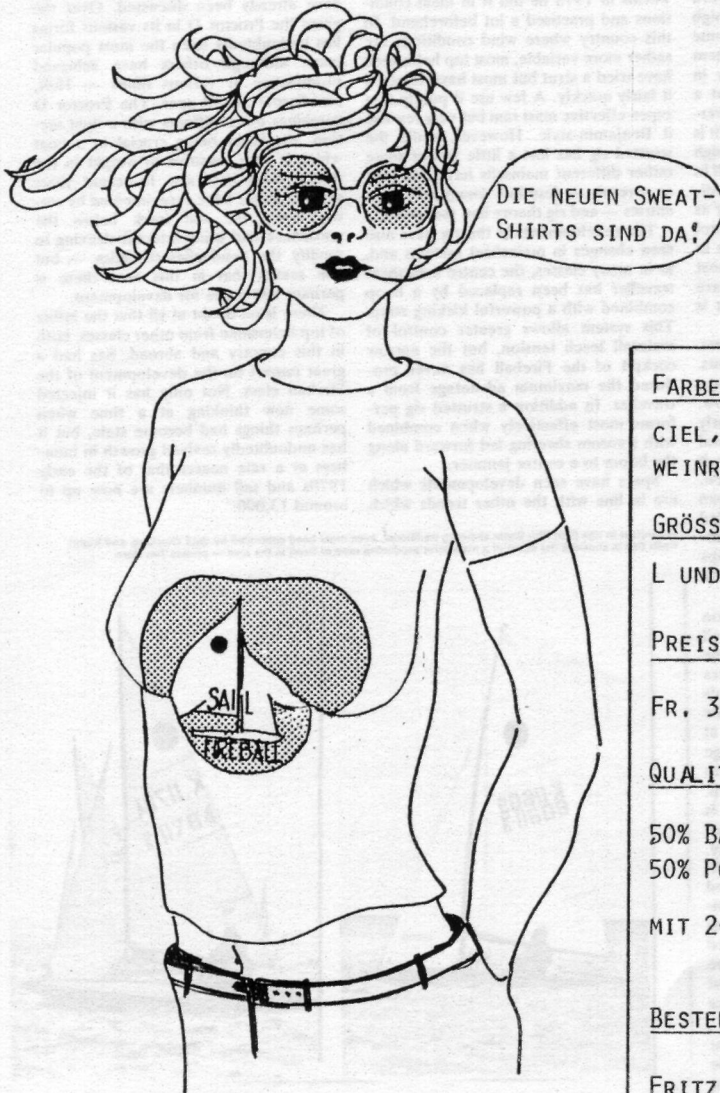


aus "Yachts & Yachting" August 1980

siehe auch Gazette 1/84, Trimmartikel von

Berni Adam

GOODIES



FARBEN:

CIEL, GRAU, MARINE,
WEINROT, ROYAL, PINK

GRÖSSEN:

L UND XL

PREIS:

FR. 35.-

QUALITÄT:

50% BAUMWOLLE,
50% POLYACRIL

MIT 2-FARBEN AUFDRUCK

BESTELLUNGEN:

FRITZ WIDMER
DORFSTR. 9
8261 HEMISHOFEN

NEUE SFA MITGLIEDER



Adrian Huber

Jahrgang 1966, Sägeweg 11, 3303 Jegensdorf
kaufm. Angestellter, segelt auf Z 1288 (ca.
155 Jahre alt), auch als Vorschoter von
Patrik Sprecher anzutreffen



Clemens Dransfeld

Jahrgang 1966, Immenstall, Ermatingen, Student
segelt auf Z 8986 (altes Boot von Titti?)



Sylvie Duvoisin

Jahrgang 1963, Battieux 3, Colombier, Kindergärtnerin
CN Bevaix, segelt mit Bruder Christoph



Jan Schwitter

Jahrgang 1959, Winkelrainweg 7, 8102 Oengstringen
Arch.-Student, YC Thunersee, segelt auf Z 4493

Jaqueline Egloff

Jahrgang 1959, Winkelrainweg 7, Oengstringen in Konferenzdolmetscherin, Schülerin von Jan Schwitter



NEUE SFA MITGLIEDER



Ruedi Zbinden

Jahrgang 1957, Zwirnerstr. 72, 8041 Zürich
Steuerexperte, Segelclub Hallwil, segelt auf
Z 12621 (altes Boot von Max Spitt mit dem
berühmten Aergerloch)

Margrit Engi

Jahrgang 1959, Zwirnerstr. 72, Zürich,
Bankangst., Vorschoterin von Ruedi Zbinden



Andi Gubser

Jahrgang 1955, Nuewiesenstr. 5, 8610 Uster,
Dipl. El.ing. ETH, segelt auf Z 7872



Michael Good

Jahrgang 1965, Fliegaustr. 21, 8280 Kreuzungen
Student, YC Bottighofen, segelt auf Z 1130"

Herzlich Willkommen!

BOOTSMARKT

ZU VERKAUFEN:

FIREBALL Z I0877, PLYCRAFT HOLZ, Jg 78
MAST PROCTOR D, I SATZ MOUNTIFIELD,
I SATZ MUSTO & HYDE NEU, NEUE PERSENNING,
TRIMMELL-TRAILER FÜR 2 BOOTE

PREISIDEE: FR. 4500.-

ANFRAGEN AN: MARKUS ENGLER, 9036 GRUB

TEL: 071/91 51 11

GESUCHT:

DRINGEND! 3 OCCASIONS-FIREBALLS FÜR
NEWCOMERS.

ANFRAGEN AN: DORETT HANHART
BREITESTR. 5
8400 WINTERTHUR

TEL: P:052/28 40 72

G:052/29 50 89

Thomas Bossard

**video
tobo**

Video Produktionen

WIR SCHLIESSEN EINE MARKTLÜCKE:

SCHNEIDEN WIE EIN PROFI - ZAHLEN WIE EIN AMATEUR
VHS-STUDIO MIT BILD- UND TONMISCHER ERMÖGLICHT
PROFESSIONELLE PRODUKTIONEN ZU GÜNSTIGEN PREISEN

A.Z.

5600 Lenzburg 1

Adressberichtigungen an:

Swiss Fireball Association
Breitestr. 5
8400 WINTERTHUR

Titelgestaltung: Markus Heilig