

# **FIREBALLGAZETTE**



SWISS FIREBALL ASSOCIATION • erscheint viermal jährlich • Nr. 3/September 89

# Vorstand

## Präsident

Stefan Ritzler, Rüeegerholzstr. 46, 8500 Frauenfeld 054/ 21 32 69 (p)

## Sekretariat

Dorett Hanhart, Breitestr. 5, 8400 Winterthur 052/ 28 40 72 od. 054/ 41 24 79 (p)

## Kassierin

Christine Härdi-Landerer, Kantonsstr. 15a, 7240 Küblis 081/ 54 21 88 (p)

## Regattawesen

Jürg Vetterli, Lohnstr. 4, 8200 Schaffhausen 053/ 24 11 93 (p)

## Selektionswesen

Martin Stolz, Kernstr. 35, 8004 Zürich 01/ 241 74 84 (p) , 01/ 55 79 68 (g)

## Beisitzer

Bruno Holtmann, Wildbachstr. 20, 8424 Embrach 01/ 865 15 54 (p) , 01/ 860 45 45 (g)

## Gazette

### Redaktion

Erich + Ruedi Moser, Bettenstr. 60, 8400 Winterthur 052/ 23 17 24 (p)

### Layout

Markus Heilig, Bethlehemstr. 120, 3018 Bern 031/ 56 77 93 (p)

## SFA-Bazar

Trudi + Thomas Gautschi, Feldeggstr. 21, 3322 Schönbühl 031/85 42 39 (p)

Post an die SFA: Breitestr. 5, 8400 Winterthur

Einzahlungen : Postcheckkonto 80-61962-5 Zürich

## FLOTENCHEFS

### Bodensee:

Kurt Baggenstoss, Heereguet 5, 8197 Rafz 01/ 869 00 18 (p)

### Neuenburgersee süd, Murtensee:

Markus Heilig, Bethlehemstr. 120, 3018 Bern 031/ 56 77 93 (p)

### Neuenburgersee nord:

Adrian Huber, ch. des Céliers 21, 2540 La Neuveville 038/ 51 54 40 (p) , 038/ 33 62 62 (g)

### Vierwaldstättersee:

Markus Aebi, Sylvinhall, 6047 Kastanienbaum 041/ 47 11 91 (p)

### Thunersee:

Heinz Wyss, Dorf, 3510 Häutligen 031/ 99 17 14 (p)

### Hallwilersee:

Thomas Gautschi, Feldeggstr. 21, 3322 Schönbühl 031/ 85 42 39 (p)

### Zürichsee, Sihlsee, Greifen- und Walensee:

Martin Stolz, Kernstr. 35, 8004 Zürich 01/ 241 74 84 (p)

## Editorial

Liebe Fireball-SiegerInnen, ehemalige und aktive!

Die Swiss Fireball Association feiert dieses Jahr ihr 25 jähriges Bestehen. Wir haben Grund zum Feiern: Der Fireball ist heute noch so beliebt wie zu seinen besten Zeiten. 30 bis 35 Boote an Regattaanlassen sind dieses Jahr wieder die Norm.

Darum wollen wir all diejenigen, die einmal einen Fireball segelten, zum Feiern einladen, anlässlich unserer Schweizer Meisterschaft, am Samstag, den 30. September 89, ab 15 Uhr in La Neuveville am Bielersee. Treffpunkt: beim Clubhaus des " Bordee de Tribord"

Windet's, werdet Ihr Gelegenheit haben, einen Lauf der SM aus nächster Nähe mitzuvollziehen. Bei Flaute können die neusten topgestylten Fireballs an Land begutachtet werden.

Wenn Ihr mal wieder alte Segierfreunde treffen wollt, kommt am 30. September zu uns an den Bielersee.

Es freuen sich: Stefan Ritzler, Präsident der SFA. Lindy Preuss und Franz Zimmerman die letzten aktiven der ganz alten Garde und natürlich alle jungen FireballerInnen

Chors Firebailists, anciens et actuels!

Carte annee, la Swiss Fireball Association fete son 25eme anniversaire. Il y a en effet de quoi pavoiser: Le Fireball a actuellement autant de pratiquants que dans ses meilleuies annees. La participation de 30 ä 35 bateaux ä une regate est aujourd'hui la norme.

Nous desirons donc inviter tous ceux qui naviguerent un jour sur un Fireball ä venir feter avec nous. Cette fete aura lieu a l'occasion de notre Championnat suisse. Samedi. le 30 septembre 89. a partir de 15 heures, a La Neuveville au bord du Lac de Biene. Rendez-vous au Club-house de la "Bordee de tribord"

S' il y a du vent, vous aurez l'occasion d'observer de pres une manche du Championnat suisse, et si c'est le calme plat vous pourrez examiner en detail maints Fireball construits et accastiles selon la toute derniere mode.

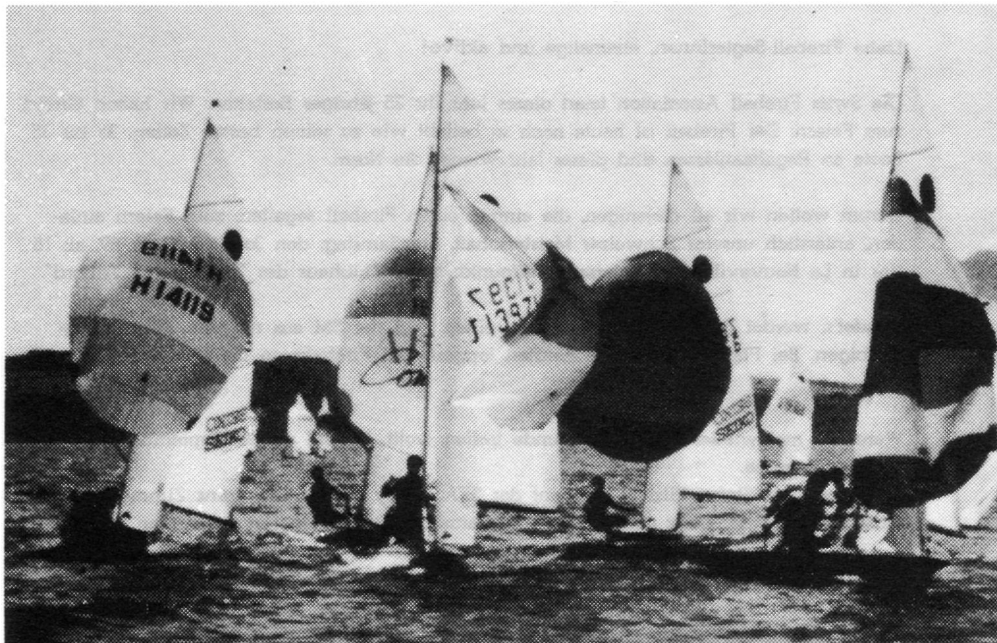
Si vous desirez revoir de vieux amis - souvent un peu perdu du vue - venez a La Neuveville le 30 septembre. Le President de la SFA, Stefan Ritzler, et les derniers grognards encore actifs de la vieille garde ( qui meurt mais ne se rend pas ) Lindy Preuss et Franz Zimmermann, ainsi que tous les jeunes fanatiques de Fireball se rejouissent de avance de (re-) faire connaissance avec vous.

**Redaktionsschluss 4/89:**

**1 5.1 1.89**

**Delai de Redaction 4/89:**

**3**



# SPISEGELN BEI

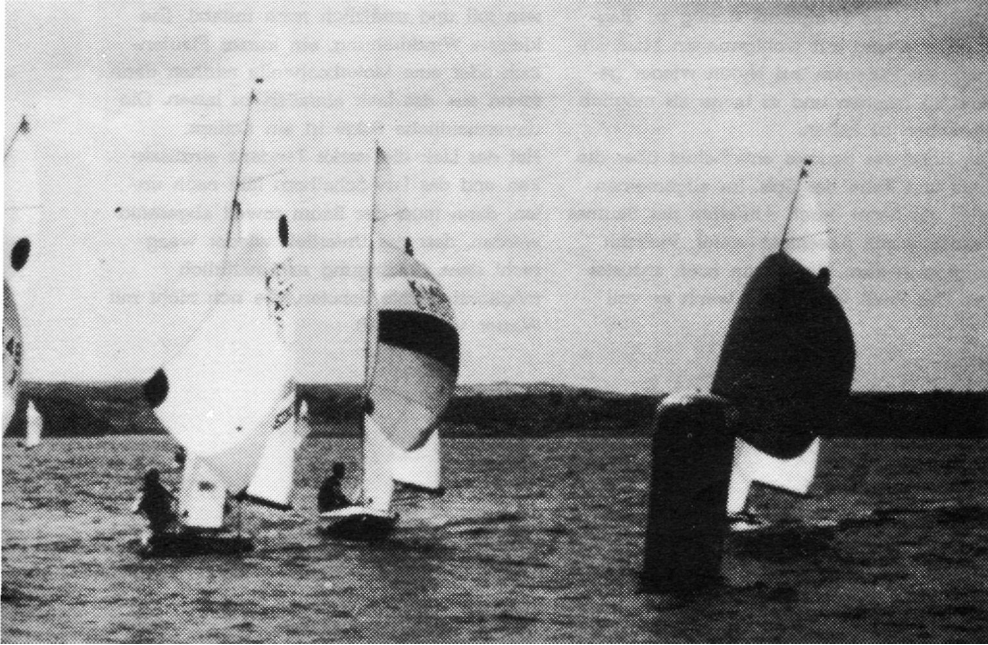
*Es gibt Situationen, da meint man, dass das Seegras am Schwert ausreichen würde, um einen kräftigen grünen Salat auf den Tisch bringen zu können, so langsam kommt das Boot voran. Das einzige, was einen dann noch mehr nervt als das Schneckentempo, ist der schlaffe, kaum spürbare Wind.*

*Komisch, denn eigentlich war man an der ersten Kreuz doch so schnell wie lange nicht mehr. Man prüft die Segel — sie sehen gut aus, eigentlich nicht anders als sonst. Nun wäre es gut, ein paar kleine Tricks für den Leichtwind- Segeltrimm zu kennen.*

Bei geringer Bootsgeschwindigkeit dominiert der Reibungswiderstand den Gesamtwiderstand. Deshalb ist die benetzte Fläche möglichst klein zu halten. Halbwind: Krängung nach Lee, damit lässt sich zugleich der nötige Twist in den Segeln erreichen. Vorwind: Krängung nach Luv, das hilft den

Spinnaker voll halten. Drücke den Grossbaum mit der Hand nach aussen. Das Segelprofil soll dich dabei nicht stören. Das wichtigste ist der stehende Spi.

Bei wenig Wind bringt stets die obere Segelhälfte den entscheidenden Vortrieb. Auf dem Vorwindkurs gilt das ganz besonders!



# LEICHTEN WIND

Um die zerbrechliche Strömung nicht zu stören, darf das Rigg nicht geschüttelt werden; Segeln zwei Boote Vorwind nebeneinander und bewegt sich die Crew des einen, fällt dieses mit Sicherheit zurück. Es ist daher wichtig, schon beim Training eine "bequeme" Sitzposition zu finden, die ohne Ermüdung längere Zeit beibehalten werden kann. Vergiss dabei aber nicht den Längstrimm: Das Heck soll das Wasser eben streifen.

Falls es nicht gelingt, den Spi zum Stehen zu bringen, segelt man schneller ohne.

## Spinnaker

Es ist nicht immer einfach, bei leichtem Wind einen Spinnaker ordentlich zu trimmen. Zum Teil, weil eine falsche Einstellung nicht so leicht zu erkennen ist wie bei 4 Windstärken. Zum anderen unterscheiden sich die Techniken bei Leichtwind gewaltig von dem was man gewohnt ist, ja sie stellen sogar manches auf den Kopf. Was bei Wind schnell ist, ist bei Flaute meist langsam.

Die Baumstellung, die Position des Achterholers und der Schotzug verändern die Form des Segels ganz unterschiedlich, erwähnt sei noch die Stellung der Schothörner. Wie bei einem Kranken kommt es

darauf an, die Symptome richtig zu diagnostizieren und mit wohlgezielten Massnahmen den Patienten aus Nylon wieder gesund zu machen und so lange als möglich am Leben zu halten.

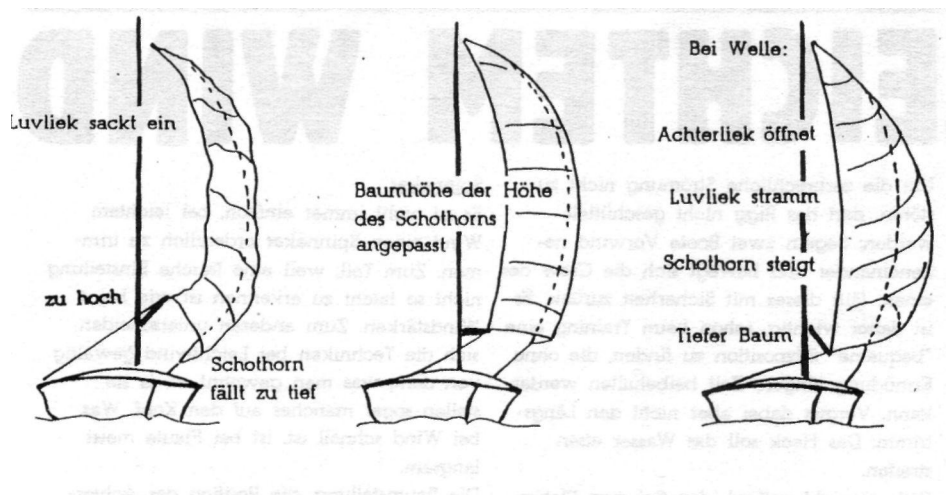
Die Höhe des Baumes entscheidet über die Tiefe und Form des Spis. Im allgemeinen wird das Segel durch Anstellen des Baumes flacher, durch Absenken voller. Vielfach neigt man dazu, den Baum hoch anzustellen. Das Profil wird flach, wenn es voll

sein soll und zusätzlich noch instabil. Die kleinste Winddrehung, ein kurzes Flautenloch oder eine Motorbootwelle reichen dann schon aus, das Liek einfallen zu lassen. Die unvermeidliche Folge ist ein Kollaps.

Hat das Liek die starke Tendenz einzusacken und das Luv-Schothorn fällt nach unten, dann muss der Baum soweit abgesenkt werden, dass das Unterliek wieder waagrecht steht (Bedingung sind natürlich möglichst leichte Schoten, die sich nicht mit Wasser vollsaugen!)

#### Spibsumhöhe

Die Spibaumhöhe bestimmt die Tiefe des Segels. Ein hoher Baum macht es flach, ein tieferer bringt Profil und macht den Spinnaker leichter kontrollierbar.



Ist es sehr flau und unbeständig, oder eine alte Welle schüttelt den Wind aus dem unruhigen Segel, dann kann man den Baum sogar so tief einstellen, dass das Schothorn nach oben steht. Man sollte sich nur keine Gedanken mehr über eine gleichmässige Stellung der Hörer machen. Das einzig Entscheidende ist, dass der Spi zieht und nicht, dass er auf Fotos blendend aussieht. Bei Wellen kann Spannung auf dem Luvliek von Vorteil sein. Nimmt der Wind langsam zu, dann darf der Baum nach oben und das Segel wird sich hoch und weit über dem Vorschiff entfalten können, wenn man das Schothorn und die Baumnock korrekt zueinander stellt. Es hat grundsätzlich keinen Sinn, den Baum höher zu hieven als es der Spinnaker selbst will.

Der Achterholer ist so etwas wie das Gaspedal bei einem Auto. Er bestimmt die Windmenge, die das Segel erreicht und vor allem den Anströmungswinkel auf die alles entscheidende Luvkante. Vor dem nächsten Rennen sollte man einmal ein Windbündel aus Spistoff am Topnant kurz über dem Spibaum befestigen. Dieser Indikator zeigt exakt wie der scheinbare Wind auf das Segel trifft, und man wird sich schnell an diesen nützlichen Helfer gewöhnen. Das Baum-Windbündel liegt immer im Blickwinkel des Vorschoters auf die Luvkante und sehr dicht beim Spi. Es arbeitet deshalb besser als Fäden an den Wanten oder der Stander.

Mit Windbündeln im Spinnaker selbst kann ich leider wenig anfangen. Ich glaube, sie fangen erst dann an richtig auszuweichen, wenn das Liek bereits unmittelbar vor dem Kollaps steht.

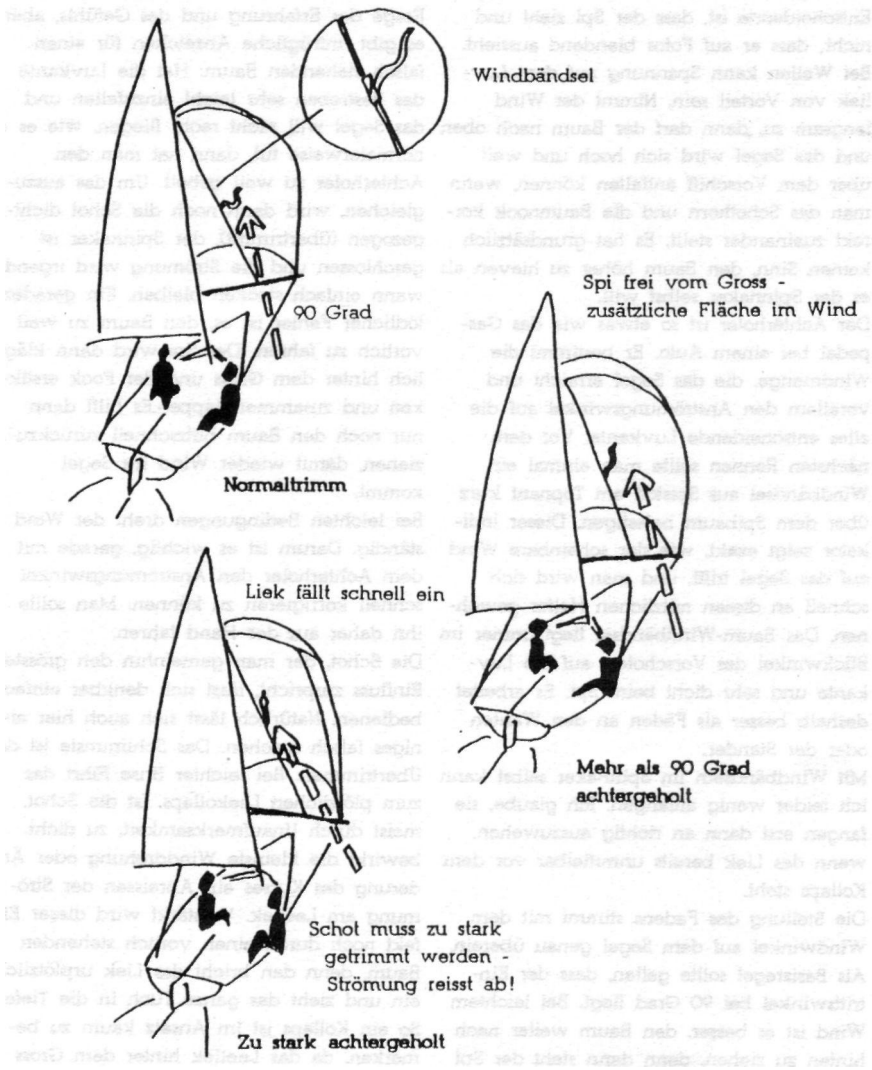
Die Stellung des Fadens stimmt mit dem Windwinkel auf dem Segel genau überein. Als Basisregel sollte gelten, dass der Eintrittswinkel bei 90 Grad liegt. Bei leichtem Wind ist es besser, den Baum weiter nach hinten zu ziehen, denn dann steht der Spi

freier von Gross und Fock, die ihm Wind entziehen. Aussetzend wird die projizierte Fläche zum freien Wind etwas grösser. Ein anderer Effekt ist, dass bei einer solchen Baumstellung die Strömungsgeschwindigkeit auf der Leeseite des Segels erhöht wird. Wie weit man den Baum zieht, ist eine Frage der Erfahrung und des Gefühls, aber es gibt untrügliche Anzeichen für einen falsch stehenden Baum: Hat die Luvkante das Bestreben sehr leicht einzufallen und das Segel will nicht recht fliegen, wie es normalerweise tut, dann hat man den Achterholer zu weit geholt. Um das auszugleichen, wird dann noch die Schot dichtgezogen (übertrimmt). Der Spinnaker ist geschlossen und die Strömung wird irgendwann einfach stecken bleiben. Ein geradezu tödlicher Fehler ist es, den Baum zu weit vorlich zu fahren. Der Spi wird dann kläglich hinter dem Gross und der Fock ersüken und [zusammenklappen](#). Es hilft dann nur noch den Baum blitzschnell zurückzuziehen, damit wieder Wind ins Segel kommt.

Bei leichten Bedingungen dreht der Wind ständig. Darum ist es wichtig, gerade mit dem Achterholer den Anströmungswinkel schnell korrigieren zu können. Man sollte ihn daher aus der Hand fahren.

Die Schot, die man gemeinhin den grössten Einfluss zuspricht, lässt sich denkbar einfach bedienen. Natürlich lässt sich auch hier einiges falsch machen. Das Schlimmste ist das Übertrimmen. Bei leichter Brise führt das zum plötzlichen Leekollaps. Ist die Schot, meist durch Unaufmerksamkeit, zu dicht, bewirkt die kleinste Winddrehung oder Änderung des Kurses ein Abreißen der Strömung am Leeliek. Verstärkt wird dieser Effekt noch durch einen vorlich stehenden Baum, denn dann bricht das Liek urplötzlich ein und zieht das ganze Tuch in die Tiefe. So ein Kollaps ist im Ansatz kaum zu bemerken, da das Leeliek hinter dem Gross

Die Baumposition bestimmt, wie gross die Windmenge ist, die den Spinnaker erreicht und die Stellung des Luvlieks. Benutzt man ein Windbündel am Topnant, kann man den Baum exakt nach dem scheinbaren Wind einstellen. Ein zu weit vorlich eingestellter Baum ist immer von Nachteil. Am besten ist ein Winkel von 90 Grad bei Leichtwind sogar noch etwas stärker achtergeholt.





unsichtbar bleibt. Verhindern lässt sich der totale Zusammenbruch nicht immer, gerade bei unstemem Wind. Im Augenblick sieht das Segel super aus, und plötzlich verliert es die Form ohne scheinbaren Grund komplett. Abhilfe bringt nur ein sofortiges Auffrieren der Schot und gleichzeitiges Zurückziehen des Achterholers. Es gibt eine goldene Regel für den Schottrimm: Man muss immer ein leicht einfallendes Luvliek haben. Die Frage ist nur wie stark. Ich selbst zahle mich zur Gruppe derjenigen, die gern eine kräftige Beule produzieren, denn die ist der Beweis für eine lose Schot und einen maximal frei und hoch projizierten Spinnaker. Ausserdem trägt diese Art des Schottrimms dazu bei, dass man wach bleibt. Die meisten Spinnaker fallen nämlich aus Nachlässigkeit ein!

Meine Erfahrung ist, dass eine von oben bis unten gleichmässige Beule (Baumhöhe) an der Windkante, sogar am Rande des Zusammenbruchs, auf räumen und spitzen Kursen sehr schnell ist. Sollte der Spinnaker eine solche Einstellung nicht tolerieren, sondern ewig einfallen, so beschafft man sich am besten einen, der diesen Trimm mitmacht. Schnelle Spinnaker stehen stabil!

Die Sache funktioniert natürlich bei konfusen Wellenbedingungen nicht immer. Denn dann produziert ein zu freies Luvliek leicht einen Kollaps. Sicherheit geht vor, die Schot sollte dann dichter gefahren werden. Jeder Zug mit der Schot muss jedoch immer so vorsichtig wie nur möglich geschehen. Das absolut wichtigste beim Spisegeln ist die Aufmerksamkeit des Vorschoters und die Funktionstüchtigkeit seiner Trimminstrumente: Zugriffsmöglichkeit ohne viel Bewegung und leicht spielende Schoten.

#### Grossegel

Nachdem wir dem Spinnaker soviel Aufmerksamkeit gewidmet haben, könnte man meinen, das Grossegel werde vernachlässigt oder gar völlig unwichtig. Das stimmt na-

türlich keineswegs, obwohl jeweils viele Grosstücher wirklich leblos am Mast hängen und man beim besten Willen nicht sagen kann, ob ein Trimm richtig ist oder falsch. Eine Hilfe, um überhaupt eine Kommunikation mit dem Segel möglich zu machen, ist ein Strömungsfaden im Achterliek gleich unter der obersten Latte. Man sollte ganz leichten Spinnakerstoff verwenden, alles andere würde bei Flaute nur herunterhängen. Jetzt kann das Grossegel mit der Crew sprechen. Die erste Priorität des Grossegeltrimms hat die richtige Einstellung des Baumniederholers. Eine Regel besagt, dass man nur so stark zieht, dass die oberste Latte parallel zum Baum steht. Ist diese durchgehend, dann allenfalls die letzten

30 Zentimeter parallel einstellen. Es mag einem vielleicht so vorkommen, als twiste das Segel zu stark, aber real ist es dieselbe Einstellung des Profils wie an der Kreuz. Man beginnt ohne Baumniederhalter und einer perfekt getrimmten Grossschot. Jetzt sollte der Faden gut auswehen. Es gilt nun, den Niederholer soweit anzuziehen, bis der Faden gerade absackt, dann wieder eine Spur lösen, so dass eben ein leichtes Auswehen zustande kommt. Das ist der Punkt. Je weniger Wind, desto weniger Niederholer, das sollte klar sein. Bei ganz wenig Wind kann die erforderliche Verwundung des Segels nur mit Leekrängung herbeigeführt werden.

Natürlich heisst diese Einstellung nicht, das Segel könnte in nächster Zeit so bleiben. Nicht anders als auf der Kreuz mit der Schot, muss man bei jeder Böe und jedem Flautenloch mit dem Niederholer korrigieren.

Der Faden zeigt natürlich nur auf halben oder räumen Kursen an, wenn eine Anströmung quer über das Segel erfolgt, ob der Vang richtig gesetzt ist. Platt vor dem Laken ist der Niederholer bei wenig Wind

ganz lose. Das Gewicht des Baumes ist genug, ihn am Steigen zu hindern. Weht es kräftiger, sollte der Vang so gesetzt sein, dass die oberste Latte nicht überdreht ist. Segelt man jedoch in Lee (übergeigt, scheint es mir oft schnell zu sein, wenn die oberste Latte über die Stellung des Baumes hinaustwistet. Dieser "Extra-Twist" lässt in der oberen Hälfte des Segeis eine Achterliek-Vorliek-Strömung entstehen. Das gleiche hilft oft auch wenn man in Luv einer Gruppe segelt, die tief halten muss. Dieser kleine Trick bringt nicht selten die notwendigen Meter, um noch die Innenposition an der Bahnmarke zu erreichen, anstatt hinter allen um das Fass zu gehen.

Geht es um den Unterliekstrecker, dann lösen die meisten das Ding automatisch an der Tonne, ohne weiter über die herrschenden Bedingungen nachzudenken. Ähnlich wie der Baumniederholer entsprechend der Windstärke eingestellt wird, sollte man die Stellung des Unterlieks an den Wellenbedingungen orientieren. Bei flachem Wasser, wenn das Segel kontinuierlich angeströmt wird, tendiert ein zu volles Segel leicht dazu, die Strömung zu behindern. Es ist dann nicht einfach, sie wieder zu etablieren. Man sollte dann nicht zu stark fieren. Bei bewegtem Wasser, wenn die Bootsbe-  
wegung allein schon einen Strömungsfluss dauernd unterbricht, ist es besser, durch Auffieren dem Segel ein volles Profil und damit Kraft zu geben. Diese Massnahme macht meist das Profil unten viel voller als im Top, so dass man viel Twist benötigt, um eine gleichmässige Vorliekskurve zu erzielen, fetzt braucht man gerade soviel Vang-Zug, dass das obere und untere Segelprofil miteinander harmoniert. Auf die Stellung der Toplatte braucht man in diesem Fall nicht zu achten.

Man sollte keine Angst haben, irgendwelche Regeln der Einstellung ausser Kraft zu setzen, wenn das Ergebnis bei Leichtwind

dabei verbessert wird. Eine Regel bleibt jedoch immer gültig: Das Cunningham gehört vollständig gelöst!

Da die Schot sich leicht einstellen lässt, ist man oft versucht, sie einfach einzuklemmen. Aber es gilt sich zu erinnern: Die grösste Falle an Bord ist die Grossschotklemme! Leichtwind ist immer drehender Wind, daher ist ein Segel alsbald zu dicht, wenn die Schot in der Klemme schläft. Dauerndes Nachstellen ist das einzige Mittel, um mehr Vortrieb zu erzeugen.

#### FOCK

Der Focktrimm macht vergleichsweise wenig Mühe und hat keinen grossen Effekt trotzdem gibt es Mittel und Wege, die Form des Segels für leichten Wind zu optimieren. Auf räumen Gängen werden alle Focks in der Anschnittkante zu voll. Der Vorliekstrecker sollte bis zur Entstehung von Falten gelöst werden. Das bewirkt ein flacheres Vorliek und ein insgesamt volleres Segel. Fiert man die Schot, dann müsste auch der Holepunkt weiter nach vorn und aussen gebracht werden, damit sich das Profil nicht zu sehr verdreht. Es gilt immer, die Düse zwischen Gross und Vorsegel offenzuhalten. Segelt man mit Spinnaker vor dem Wind, kann die Fock getrost vernachlässigt werden.

Viele Jollen mit Spinnaker sind schneller, wenn sie einige Grad höher als platt vor dem Wind gesteuert werden. Typisch für diese Tatsache sind Boote mit relativ grossen Grosstüchern und kleinen Spinnakern (Fireballs, 470, usw.). Durch das Anluven um 5 bis 10 Grad kommt der Spi aus der Abdeckung des Grosssegeis heraus. Die daraus resultierende Geschwindigkeitssteigerung macht den gefahrenen Umweg mehr als wett.

Hat es sehr wenig Wind und der Spi will vor dem Wind nicht ziehen, luve an, bis er

das Boot beschleunigt. Mit diesem Schwung muss wieder Tiefe geholt werden, bis der Spi wieder kurz vor dem Kollaps steht

Halte als Steuermann immer Ausschau nach Zonen mit mehr Wind und segle dorthin, auch wenn es einen Umweg bedeutet! Geschwindigkeit ist viel entscheidender als der kürzeste Weg. In jeder Böe steuerst du tief und im Flautenloch höher. So bleibst du so lange wie möglich im stärkeren Wind und erreichst anschliessend die nächste Böe wieder schneller.

Alle diese Vorschläge bereiten eine Menge Arbeit auf einem Kurs, der für viele eigentlich zum Ausruhen benutzt wird. Es gilt jedoch zu bedenken, dass man bei leichtem Wind die längste Zeit vor dem Wind oder raumschots und nicht an der Kreuz verbringt, gemeinsam mit vielen Konkurrenten, die einem nach dem Wind trachten. Taktik und Winddreher bringen auf diesem Kurs viel weniger als an der Kreuz, Bootsgeschwindigkeit hingegen ist Trumpf. Ein sicherer Weg ist es, die Segel den Bedingungen entsprechend einzustellen und auf der gesamten Strecke hart daran zu arbeiten und die anderen nach Seegrass und Plastiksäcken an Schwert und Ruder suchen zu lassen.

nach Tom Linskay.  
menrfachar 470er-Waltmaistar am Trapazdraht



**VM SAILS**

Vogel & Meier AG, Segeldesign und  
Fabrikation, CH-9403 Goldach

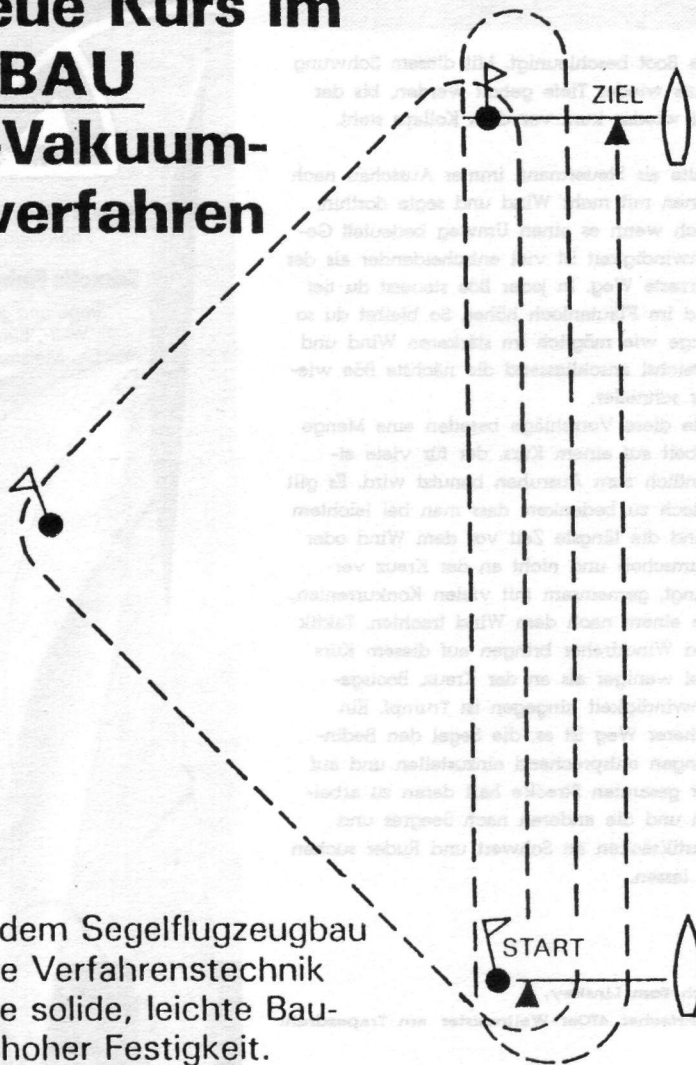
**Schnelle Einheitsklassen-Segel**  
Siege und gute Plazierungen bei  
Welt-, Europa- und nationalen  
Meisterschaften. Segler aus  
der ganzen Welt  
vertrauen  
VM Sails.

Round the World

VM Ostschweiz, CH-9403 Goldach, Tel. 071 / 41 92 77  
VM Zentralschweiz, CH-8050 Zürich, Tel. 01 / 301 23 83  
VM Suisse Romande, CH-2016 Cartailod, Tel. 038 / 42 17 32  
VM Deutschland, D-7770-Überlingen, Tel. 075 51 / 10 44



# Der neue Kurs im BOOTBAU Epoxi-Vakuum- Pressverfahren



Diese aus dem Segelflugzeugbau  
stammende Verfahrenstechnik  
erlaubt eine solide, leichte Bau-  
weise mit hoher Festigkeit.

Informieren Sie sich beim Spezialisten

**Josef Steinmayer, Bootbau**

Weidstrasse 27, 8706 Meilen/ZH

Telefon 01 923 30 30, Werft

## Verdickte Spinnakerschot

Wir fahren auf unserem Boot eine 3,5mm Kevlar-Spischot. Gestört, werden einige denken. C Der ROTE SCHÄKEL ist dazu von Amtes wegen verpflichtet.) Aber was gibt's dagegen einzuwenden ? In den anderthalb Jahren Gebrauch hat sie sich bestens bewährt, ist nie gebrochen, auch bei Starkwind nicht. Im Bereich wo die Schot gehalten wird, haben wir sie mit einem Stück 6mm Mantel versehen. Zudem trage ich Handschuhe, um die Schot auch dann gut im Griff zu haben, wenn ich den Achterholer vorwind direkt aus der Hand fahre. Im weiteren erfüllt diese Schot alle Aufgaben optimal: Sie ist extern leicht, saugt kein Wasser, läuft sehr ring durch die Blöcke und ist reckfrei.

Natürlich kann eine verjüngte Schot käuflich erworben werden, zu honendem Preis versteht sich Wir haben unsere Spinnakerschot selbst angefertigt

Wir kauften 19m 3.5mm Kevlar-Seil (1.2/m) und ca. 6m griffige 6mm Allzweckschot ( 1.30/m). Um den Mantel auf die neue Schot schieben zu können, nähen wir dessen Seele und das Kevlar-Seil mit starkem Faden aneinander. Sie sind etwa gleich dick. Nun kann das andere Ende der Seele Stück für Stück herausgezogen werden. Da-

bei schnurpft der Mantel zusammen. Das jeweils überstehende Material wird mit der Hand auf die Spischot "gemolken". Ist der ganze Mantel mit der neuen Seele versehen, muss er nur noch zentriert werden. Das braucht unter Umständen etwas Geduld, bis man trifft. Wichtig ist dabei, dass der Mantel nur geschoben und nicht gezogen wird, da er sonst verklemmt. Damit er nachher nicht mehr verrutscht, macht man in der Mitte einen Knoten. Von dort aus wird der Mantel gegen die Enden rausmassiert, bis er vollständig ausgereckt ist und satt um die Kevlar-Schot liegt. Schnell ein weiterer Knoten ums Mantelende. Jetzt ist eine Pause angesagt, um die Hände abzukühlen.—Jetzt geht's ans Nähen! Alle 15cm zwei, drei Stiche durch Mantel und Kevlar-Seil hat sich als gut erwiesen. So verrutscht der Mantel nie mehr. Den Übergang von dünn zu dick haben wir mit Takelgarn umwickelt so dass er möglichst glatt wird. Die Stelle sollte dabei trotzdem geschmeidig bleiben, damit die Schot nachher ohne Hänger spielt.

Die mit Abstand zeitaufwendigste Arbeit ist das Nähen, mehrere Stunden gehen drauf und lässt sich sehr schlecht auf der Nachtfahrt im R4 nach Ostende bewerkstelligen.

Red.

## Regattaberichte

FIREBALL EUROPAMEISTERSCHAFTEN 1989, OOSTENDE- BELGIEN

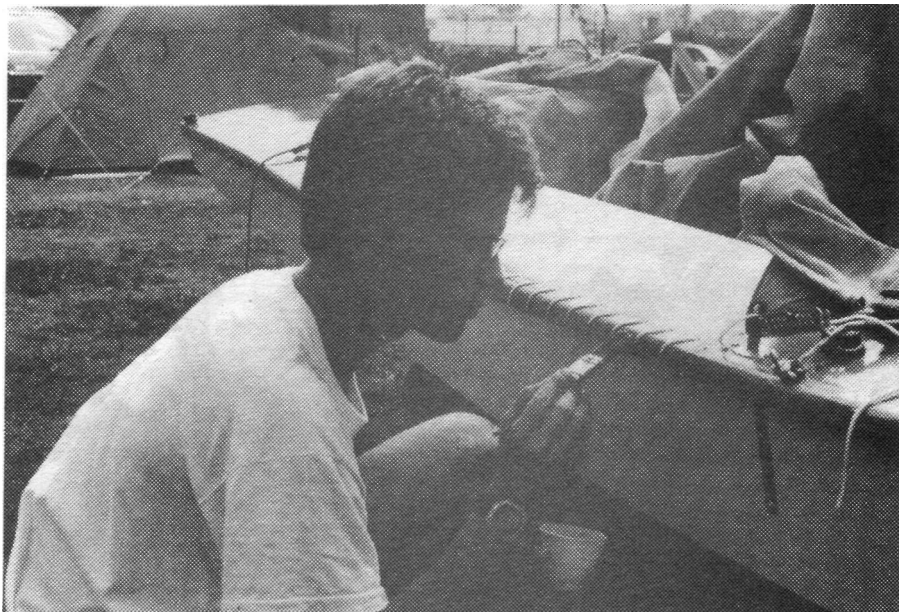
Vom 9. bis 15. Juli konnte der erst vor drei Jahren gegründete Oostende Sailing & Racing Club bereits seine zweite Jollen-Europameisterschaft erfolgreich durchführen. Nach den Lasern im Vorjahr waren diesmal die Fireballs an der Reihe. Nur 30 Boote aus 7 Nationen fanden den Weg nach Belgien, was wohl mit der etwas unglücklichen Terminwahl zu erklären ist (kaum 2 Wochen später fand in Paignton die WM statt).

Unter den angereisten Teilnehmern befanden sich dennoch etliche sehr starke Fireball-Segler. Allein das Englische Team war mit 2 Europameistern (Tim Rush, Andy Rowland) sowie einem Welt- und Europameister (Ian Pinell) angetreten. Auch vier australische Boote wollten sich für die WM noch etwas warmlaufen, darunter "Crocodile"-John Dransfield mit Andrew Perry, Weltmeisterschaftsdritte im letzten Jahr. Des weiteren waren 9 Boote aus Belgien, 1 aus den Niederlanden, 1 aus Irland, 3 aus der BRD und 7 aus der Schweiz am Start.

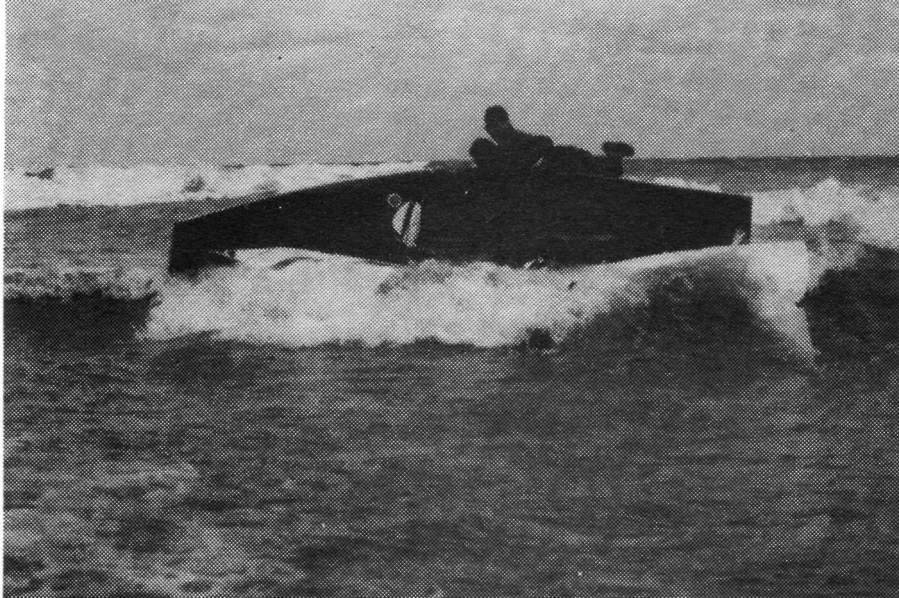
Eine tarnfarbene Wellblechbaracke inmitten einer pittoresken Landschaft von halb abgerissenen Bunkern und schrottreifen Schiffen entpuppte sich zum allgemeinen Erstaunen als gastfreundlicher Segelklub, ausgestattet mit Duschen, Toiletten sowie einer vielbesuchten Bar mit sehr zuvorkommender Bedienung. Rege genutzt wurde auch die Möglichkeit, auf dem verlassenem Gelände gleich daneben zu Campieren. Eine gute Gelegenheit, interessante Kontakte mit Fireball-Seglern aus anderen Ländern zu knüpfen.

Anlässlich der Vermessung stellte sich einmal mehr heraus, was man unter einem Fireball zu verstehen hat. Hauptsächlich bemängelt wurde die zu grosse Breite einiger Boote, während andere eine zu flache Rumpfform aufwiesen. Alsbald setzte denn auch ein munteres Spachteln, Schleifen, Schaben und Pinseln ein. Seither soll es Leute geben, die behaupten, ihr Boot sei dank dem Auftragen einer wunderschön stromlinienförmigen Speedbeule nur noch schneller geworden.

## Regattaberichte



## Regattaberichte





## Regattaberichte



Die ersten vier Läufe zeichneten sich vor allem durch leichte Winde bei zum Teil kurzen und steilen Wellen aus. Auch musste die jeweilige Gezeitenströmung beachtet werden. In Lauf 2 flautete der Wind so stark ab, dass nur ein Drittel der Bo-

Ein deutlicher Leistungsabfall in einem dieser vier Läufe ist bei zwei Schweizer Mannschaften bemerkbar, welche am Vorabend die malerische Stadt Brügge besucht hatten und dabei ihr Auto in das einzige Parkhaus gestellt hatten, welches über Nacht geschlossen wird.

Die drei restlichen Läufe wurden mit mehr Wind gesegelt, zeitweilig bis 5 Bf. Gaben bisher die Englischen Teams den Ton an, drehten jetzt die starkwindgewohnten Australier auf. Viel spannender als das Segeln aber wurde eigentlich das Ein- und Auswasern am offenen Strand. Dem guten Beispiel von Andy Rowland folgend (der es als meergewohnter Engländer ja wissen sollte;) be-

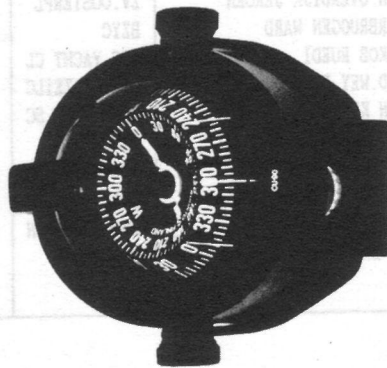
17

## Regattaberichte



schlössen beispielsweise Mermod/Heilig, ihr Gross ebenfalls schon auf dem Wasser zu bergen und nur mit der Fock vorwind durch die Brandung an Land zu segeln. Die erste grössere Welle drehte und kenterte das viel zu langsame Boot mit Leichtigkeit. Wieder aufgestellt war der Mast leider nur noch halb so lang. Geschieht ihm Recht, dem Rowland, dass es ihn auch erwischt hat. Insgesamt waren an diesem Tag vier Masten und ein herausgerissener Spiegel zu beklagen.

Nach 7 Läufen standen die neuen Europameister klar fest: Titelverteidiger Ian Pinell konnte sich mit Jarrod Simpson an der Vorschot den Titel ein zweites Mal sichern. Die restlichen Englischen Boote klassierten sich geschlossen auf den Plätzen 3 bis 6. Die Australier belegten als zweitbeste Mannschaft die Ränge 2, 8, 10 und 13. Erfreulich waren auch die Schweizer Resultate: Schär/Huber auf Platz 7 konnten in die Flotte der angelsächsischen Segler eindringen, während sich fast alle übrigen Schweizer Boote unmittelbar dahinter zu klassieren vermochten.



**CU-90**  
Kugelkompass  $\varnothing$  90 mm,  
Montage auf vertikalem,  
horizontalem oder  
schrägem Deck  
ab Fr. 185.-



**D-165**  
Kugelkompass  $\varnothing$  165 mm  
zur Befestigung auf  
Deck oder Steuersäule  
ab Fr. 925.-



**K-16**  
Jollenkompass  
mit taktischer  
Rose  $\varnothing$  90 mm  
Fr. 88.-



Peilkompass,  
6 verschiedene  
Modelle  
ab Fr. 43.-

**SUUNTO**

**Ein halbes Jahrhundert  
im Dienste der Präzision**

Mehr als 50 verschiedene Modelle, vom Kompass  
für Hochseesegler bis zum taktischen  
Kompass für Jollensegler sowie Hand-  
peilkompass und Taucherkompass.

Präzision, Qualität und Eleganz

**Bootskompass**

**SUUNTO**

Erhältlich in Ihrer Bootswerft oder bei jedem Shipchandler

Der Grossist der besten Marken:

**bu**  
+ **cher**  
**walt**

2072 St-Blaise/NE  
rte de Soleure 8 • 038/33 62 62

# Resultate

NORTH SEA

REGATE N° 89/100

Place	Sail nr N° voile	Helmsman Barreur	Crew Equipier	Club	Race 1 Manche 1
1	K14016	PINNELL JAN	SIMPSON JARROD	NORTHAMPTON	1 0.0
2	KA13684	DRANSFIELD JOHN	PERRY ANDREW	CARRUM SC	3 5.7
3	K14072	HUNT JIM	SERVICE ANDY	BEAVER SC	8 14.0
4	K14058	RUSH TIM	STEAD ADRIAN	ARDLEIGH YC	2 3.0
5	K14069	HARTLEY JEREMY	REILLY ANDREW	BLACKPOOL YC	6 11.7
6	K13982	ROWLAND ANDY	GRIFFITHS TREVOR	MAYFLOWER SC	4 8.0
7	Z13666	SCHAER URS	HUBER ADRIAN	SC MURTEN	5 10.0
8	KA13947	BYRNE CHRIS	DELANGE PETER	FRANKSTON YC	DSQ 37.0
9	IR13247	LYDEN FINN	VAN DER PUIL JAN	ROY.CORK YC	12 18.0
10	KA13945	LUKETINA DAVID	LAIMAN MARK	ROY.PERTH YC	15 21.0
11	Z13943	WITTICH JUERG	GOOD MICHAEL	SFA	10 16.0
12	Z13979	MERMOD CLAUDE	HEILIG MARKUS	ENGE ZURICH	13 19.0
13	KA13699	BAIRD GREGOR	JAGGER JOHN	CARRUM SC	19 25.0
14	Z13220	RASCHLE MARKUS	PINSINI MARIUS	SVM/ASC	20 26.0
15	Z12376	MOSER ERICH	MOSER RUEDI	SCOW	11 17.0
16	Z13758	OSWALD ANDREAS	HANHART MARTIN	YC RAPPERSNI	16 22.0
17	B13681	VERBRUGGEN JAN	MEYERS PATRICK	VVW KEL.	21 27.0
18	B13829	BECKERS JEAN	GIELEN GUNTER	VVW KELCHTER	9 15.0
19	B14121	JANSSENS DE BISTHOVEN F.	VAN DE LOOCK ARNOUT	RBSC	DNF 37.0
20	B12902	CLAERBOUT CLAUDE	VERSTRAETE PAUL	BZYC	7 13.0
21	H14077	VERWERS AD	VAN OVERDIJK JEROEN	ZV.OOSTERPL	17 23.0
22	B12374	DEBAENE JAAK	VERBRUGGEN WARD	BZYC	18 24.0
23	Z14055	HOLTMANN BRUNO	JAKOB RUEDI	YCS YACHT CL	14 20.0
24	B13668	CLAEYS ROLAND	V.D.WEY ERIC	DONKSE ZEILC	22 28.0
25	G13525	HAUSMANN FRIEDRICH	VON KLOT CHRISTOPH	HAMBURGER SC	23 29.0
26	B12088	DHONDT ASTERE	DHONDT ANNEMIEKE	RBSC	25 31.0
27	B12638	BONHOMME PAUL	BONHOMME ERIC	CNV VISE	27 33.0
28	G13111	LAUBER GEORG	HOPFNER KARL-HEINZ	GFA	24 30.0
29	G11807	BETZ ANDREAS	MAYER HANNES	LUDWIGSHAFEN	26 32.0
30	B3729	HOFMAN FRANK	DE SADELEER PASCAL	DZC	DNC 37.0

# Resultate

YACHT CLUB

European FIREBALL Championship

De 09/07/89 à 15/07/89

Race 2 Manche 2		Race 3 Manche 3		Race 4 Manche 4		Race 5 Manche 5		Race 6 Manche 6		Race 7 Manche 7		Total
4	8.0	1	0.0	1	0.0	5	10.0	4	8.0	5	10.0	26.0
7	13.0	6	11.7	8	14.0	1	0.0	1	0.0	1	0.0	30.4
1	0.0	2	3.0	3	5.7	2	3.0	3	5.7	9	15.0	31.4
2	3.0	4	8.0	4	8.0	9	15.0	7	13.0	DNF	37.0	50.0
3	5.7	PMS	37.0	2	3.0	11	17.0	5	10.0	2	3.0	50.4
9	15.0	3	5.7	6	11.7	6	11.7	8	14.0	10	16.0	66.1
5	10.0	5	10.0	5	10.0	10	16.0	9	15.0	7	13.0	68.0
6	11.7	18	24.0	13	19.0	3	5.7	2	3.0	3	5.7	69.1
8	14.0	8	14.0	7	13.0	8	14.0	17	23.0	4	8.0	81.0
11	17.0	16	22.0	9	15.0	4	8.0	6	11.7	8	14.0	86.7
10	16.0	11	17.0	22	28.0	13	19.0	13	19.0	DNF	37.0	115.0
DNF	37.0	7	13.0	15	21.0	20	26.0	10	16.0	15	21.0	116.0
DNF	37.0	10	16.0	11	17.0	7	13.0	DNC	37.0	6	11.7	119.7
DNF	37.0	9	15.0	14	20.0	15	21.0	12	18.0	20	26.0	126.0
DNF	37.0	14	20.0	10	16.0	22	28.0	DNC	37.0	12	18.0	136.0
DNF	37.0	20	26.0	23	29.0	16	22.0	11	17.0	14	20.0	136.0
DNF	37.0	23	29.0	17	23.0	14	20.0	15	21.0	18	24.0	144.0
DNF	37.0	15	21.0	12	18.0	12	18.0	DNC	37.0	DNC	37.0	146.0
DNF	37.0	12	18.0	21	27.0	19	25.0	14	20.0	13	19.0	146.0
DNF	37.0	17	23.0	16	22.0	23	29.0	DNC	37.0	17	23.0	147.0
DNF	37.0	21	27.0	18	24.0	17	23.0	DNC	37.0	11	17.0	151.0
DNF	37.0	22	28.0	19	25.0	18	24.0	DNC	37.0	19	25.0	163.0
DNF	37.0	13	19.0	20	26.0	21	27.0	DNC	37.0	DSQ	37.0	166.0
DNF	37.0	PMS	37.0	24	30.0	RET	37.0	16	22.0	16	22.0	176.0
DNF	37.0	26	32.0	28	34.0	24	30.0	18	24.0	22	28.0	177.0
DNF	37.0	19	25.0	25	31.0	25	31.0	DNC	37.0	21	27.0	182.0
DNF	37.0	27	33.0	29	35.0	26	32.0	DNC	37.0	23	29.0	199.0
DNF	37.0	24	30.0	26	32.0	27	33.0	DNC	37.0	DNC	37.0	199.0
DNC	37.0	25	31.0	27	33.0	DNF	37.0	DNC	37.0	DNC	37.0	207.0
DNC	37.0	DNC	37.0	DNC	37.0	DNC	37.0	DNC	37.0	DNC	37.0	222.0

Programme: LYS Computing Systems 081/81.17.52

21





## Regattaberichte

International Week,  
Fireball World Championship 1989 Paignton England

Paignton ist ein beliebter Bade- und Vergnügungsort an der Südküste Englands. Der Zeitpunkt der Week und Weltmeisterschaft trifft genau auf die Hauptferienzeit der Engländer. Ein Massenandrang an der Beach gehört zum Alltag. Wir müssen uns nicht selten vor und nach den Wettkämpfen mit Boot und Rolli am Strand mühsam durch die Badegäste hindurchschlängeln. Der organisierende Paignton Sailing Club mit Tony Procter an der Spitze sorgt für den weltmeisterschaftlichen Rahmen. An der Seafront wird ein grosses Festzelt mit Bar und Büffet eingerichtet. Der Beachmaster ist für den reibungslosen Ablauf an Land verantwortlich und informiert die Zuschauer über das Geschehen. Eine Ueberraschung für uns ist die Pflicht, den Hauptsponsor "Seiko" auf die Segel zu kleben. Dies verleiht der Veranstaltung einen Hauch von Professionalität.

Schwierig ist die Suche nach einem Standort für unseren Bus. Wir werden auf einen Camping fünf Meilen ausserhalb Paigntons verwiesen, dem einzigen, der ausser Familien und Pärchen noch anderen Menschen Zutritt gewährt. Die anfänglich etwas mühsame Hin- und Herfahrt wird bald zur selbstverständlichen Routine.

Die International Week ist mit über 80 Booten ausgezeichnet besetzt. Doch kündigt sich in dieser Woche bereits an, was die Einheimischen prophezeien. Leichte bis mittlere, stark drehende Winde erschweren allen die Aufgabe. Umso beeindruckender ist der Erfolg von Jeremy Hartley und Steve Goacher aus England. Drei Laufsiege und zwei weitere Spitzenklassierungen verdeutlichen ihre Ueberlegenheit bei diesen Bedingungen. Wir sind mit unserem Rang 23, Duvoisins 24 und Fritz Widmer mit Pierre Lamberci 50 recht zuversichtlich für die Weltmeisterschaft..

Die Vermessung der Boote beansprucht zwei Tage. Da unser Fireball bereits an der EM vermessen wurde und wir die Scheuerleisten beidseitig um fünf Millimeter abgehobelt hatten, ist sie für uns nur noch eine Formsache. Fritz muss noch zusätzlich Gewicht einbauen, weil sein Kontingent an Blei schon , ausgeschöpft ist.

Montag, 30. Juli, mit einer bescheidenen, aber herzlichen Zeremonie wird die Weltmeisterschaft der '72 Fireballs aus 16 Nationen eröffnet.

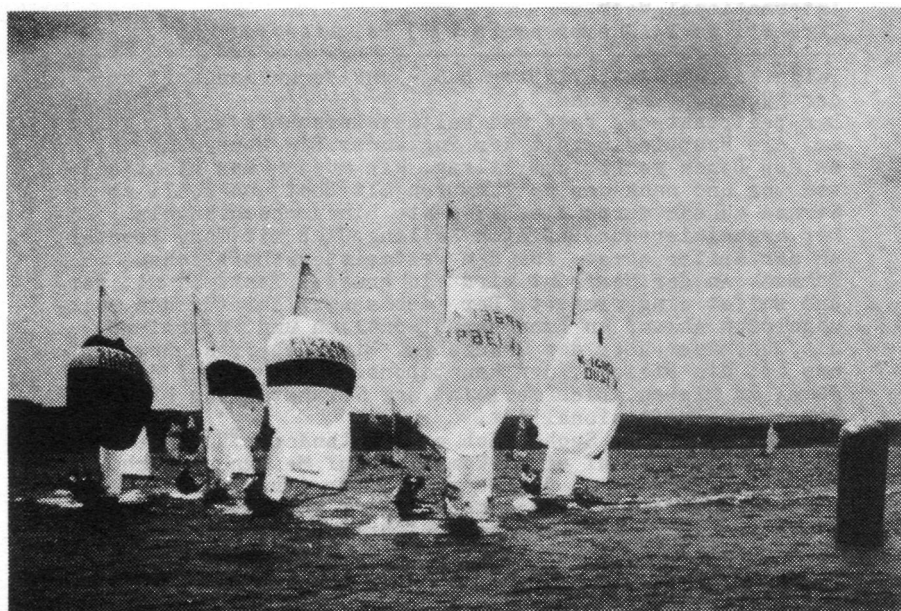
In den folgenden sieben Tagen kämpfen wir meistens gegen die Launen des unregelmässigen Nordwestwindes, der vom Lande her über Torbay weht.

Antony und Christoph Duvoisin verlieren nach zwei Tagen die Freude und fahren nach Hause.

Nur am dritten Tag können wir richtig fühlen, wie schön das Regattieren sein kann. Bei Windstärke 5-6 gleiten die Fireballs über die Bahn. Die Wettfahrt wird zur ein-



## Regattaberichte



## Regattaberichte

drücklichen Demonstration der neuen Weltmeister John Dransfield und Andrew Perry aus Australien. Mit zehn Minuten Vorsprung auf die Engländer kreuzen sie die Ziellinie.

Fritz Widmer gelingt an diesem Tag mit dem 30. Rang sowie uns mit dem 17. Rang das beste Resultat der Serie.

An den meisten Abenden ist etwas organisiert. Es ist für uns schwierig, dem reichhaltigen Angebot gerecht zu werden. Das Barbecue on the green, English wine and cheese, oder der Kentucky Fried Chicken Evening, um nur einige zu nennen, werden uns in guter Erinnerung bleiben. Auch im Volleyball können wir uns bewähren. Die Schweiz verstärkt findet erst im Viertelfinale durch die Südafrikanischen "Container" ihren Meister.

Die zwei Wochen England haben uns gezeigt, dass der Weg zur Spitze noch weit ist. Nicht das Material macht den Unterschied aus, vielmehr ist das taktische Geschick im grossen Feld bei drehenden Windverhältnissen ausschlaggebend für den Erfolg.

Im Materialbereich sind uns keine revolutionären Neuheiten aufgefallen. Immer mehr Fireballs werden in der Sandwichbauweise mit Epoxy hergestellt. Doch stellt sich da besonders bei den Englischen Fabrikaten die Dauerhaftigkeit der Schalen in Frage.

Fast alle Mannschaften segeln ein flexibles Rigg. (Stratus und M3 ) Auch schwere Cracks wie John Dransfield mit seinem 85 Kilo Vorschoter bevorzugen einen Stratus.

Bei den Segel wird eine Vielzahl von Marken benutzt. Es ist kein Trend nach einem bestimmten Produkt festzustellen

Z 13666  
Urs Schär

SEIKO FIREBALL WORLD CHAMPIONSHIP  
1989 Paignton England 05 Aug

SERIES RESULTS - POSITIONS

PLACING	SAIL NO.	HELMSMAN/CREW	POSITIONS							POINTS TOTAL
			RACE 1	RACE 2	RACE 3	RACE 4	RACE 5	RACE 6	RACE 7	
1	KAI3684	Dransfield/Perry	1	6	1	22	4	7	12	50.70
2	K14100	Hall/Constable	5	2	3	18	5	10	8	58.70
3	K14016	Pinnel/Simpson	6	3	73	14	6	6	5	59.10
4	K14099	Sayce/Gage	8	12	13	16	3	1	6	68.40
5	K14103	Barker/Simpson	3	5	5	13	15	73	2	68.70
6	KAI3691	Nyles/Mullenger	13	7	10	37	2	9	4	74.00
7	K13969	Jarvis/Bartling	7	1	6	19	29	3	17	78.40
8	K14110	Johnson/Griffiss	35	18	2	1	8	12	23	88.00
9	K14059	Thornton/Davies	20	4	14	3	20	5	18	93.70
10	K14058	Rush/Stead	14	19	8	5	13	4	73	96.00
11	K14061	Harper/Searle	39	9	20	2	21	15	7	105.00
12	K14062	Hunt/Freer	15	23	21	21	9	2	10	109.00
13	K14064	Lewis/Hebb	16	37	11	10	7	16	16	112.00
14	K14069	Hartley/Bocher	23	21	73	11	14	20	1	119.00
15	K13995	Marsden/Crebbin	27	73	7	9	10	17	13	119.00
16	K14000	Davies/Cadwallande	11	22	12	23	73	8	25	137.00
17	KAI3944	Rees/Payne	30	11	22	7	16	21	27	140.00
18	KAI3947	Byrne/Bojange	2	8	16	73	23	22	39	141.00
19	K13207	Rice/Edwards	12	31	18	4	25	73	28	152.00
20	S14056	Kihlberg/Kihlberg	31	24	28	15	11	11	30	155.00
21	K13982	Rowland/Tague	19	20	15	17	18	73	33	158.00
22	K14013	Turley/Harries	29	10	73	24	28	23	14	164.00
23	B11174	Procter/Haba	43	35	35	6	33	24	3	168.40
24	H13306	De Villeg/Baun	18	15	25	26	40	30	19	169.00
25	IR14044	Lavery/O'Brien	10	14	29	28	41	13	53	171.00
26	KAI3699	Baird/Jagger	21	16	26	34	17	28	31	175.00
27	K13845	McKinnon/Townsend	32	34	9	8	36	34	29	182.00
28	K14063	Collyer/Gibbons	25	13	23	31	30	25	32	183.00
29	KAI3945	Luketina/Laidman	9	40	31	52	6	19	43	183.70
30	Z13666	Schaer/Haber	26	25	17	49	27	32	22	185.00
31	K14107	Procter/RoundSmith	4	44	4	39	73	26	37	186.00

# Resultate

32	SI14027	Vester/Vester	24	30	37	20	17	27	46	174.00
33	KI13459	Martin/Shaw	17	28	73	33	43	27	11	195.00
34	KI14071	Thomas/Orrell	73	29	19	12	12	18	73	199.00
35	FI13255	Cordelle/Lloret	41	38	24	36	24	36	9	203.00
36	KI14112	Blactburn/Johanson	34	49	27	32	45	14	24	212.00
37	TH13302	Tarboton/Buuster	33	33	39	29	26	37	20	214.00
38	KI14075	Molsan/Le Conteur	40	27	38	40	31	52	21	233.00
39	US13440	Davy/Robiason	73	17	32	41	42	35	46	249.00
40	TH13304	Mitchell/Viera	42	36	34	44	73	44	26	262.00
41	ZH13733	Carr/Craigie	49	54	49	25	39	31	34	263.00
42	13230	Banhauser/Isaac	28	26	36	47	46	54	52	271.00
43	ZI13941	Vidner/Procter	37	42	30	38	55	49	41	273.00
44	IR14120	Sydn/Snyth	48	39	47	35	38	33	48	276.00
45	KK13740	Sade/Kuhl	46	41	41	58	32	38	51	285.00
46	JI13090	Makano/Yasukouchi	53	73	43	27	73	43	15	290.00
47	IR13964	Morris/Malligan	26	73	33	53	34	45	57	294.00
48	KI13448	Brown/Simpson	51	43	40	46	73	41	38	295.00
49	FI2240	Robert/Cordelle	52	58	42	30	49	46	58	313.00
50	II2781	Strobino/Baretti	50	46	73	51	48	40	42	313.00
51	KC13158	Thompson/Cummings	47	50	73	48	47	51	35	314.00
52	IR13797	Murphy/Martin	38	45	73	54	37	56	54	320.00
53	GI13442	Allers/Geiger	63	48	46	42	73	42	45	322.00
54	SI2901	Svensson/Svensson	55	53	48	60	73	39	47	338.00
55	ZH12456	Harrison/Jones	45	63	44	59	44	48	73	339.00
56	JI13971	Kosaka/Maguro	61	51	56	64	35	57	44	340.00
57	BL13309	Wright/Westensee	54	52	45	45	54	60	59	345.00
58	SI2900	Pinotti/Wilander	73	32	73	61	22	50	73	347.00
59	KK13799	Collett/Other	60	55	52	56	53	55	40	347.00
60	KI2503	Mitchell/Mitchell	59	60	53	43	52	63	50	353.00
61	KK13045	Goldsmith/Gibson	57	61	50	62	51	53	55	363.00
62	FI1791	Treguier/Lostis	56	59	51	50	50	73	73	375.00
63	HI4119	Ventholt/Broeren	58	62	54	65	73	47	62	384.00
64	KC13939	Reynaud/Ward	73	56	55	63	58	62	56	386.00
65	KI13877	Le-Page/Bunston	44	57	73	55	73	73	49	387.00
66	US9374	Bavis/Freeman	62	65	57	57	56	59	64	391.00
67	ZI14078	Davoisin/Davoisin	22	47	73	73	73	73	73	397.00
68	BL13900	Gittleson/McLuckie	65	64	58	66	57	61	60	401.00
69	US6526	Hooker/Robertson	64	66	73	67	59	58	61	411.00
70	K3936	Randall/Atkinson	66	73	59	69	73	73	73	449.00
71	JI10151	Ito/Sakawa	73	73	73	68	73	64	63	450.00
72	13307	Gibbons/Heydenrych	73	73	73	73	73	73	73	474.00

29

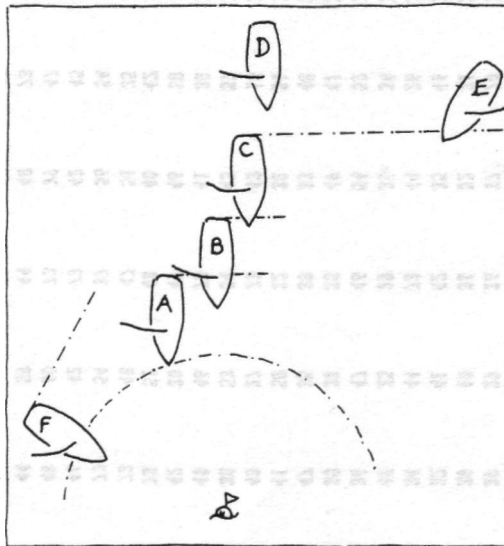
# Regeln

Wo sich viele Boote zusammenballen entstehen häufig Unsicherheiten über die Vortrittsregeln. Gerade die Bojen sind da neuralgische Stellen. Da hier oft durch unkorrektes Runden Boote benachteiligt werden, haben wir versucht die wichtigsten Regeln zusammenzustellen:

Begriffe und Grundregel :

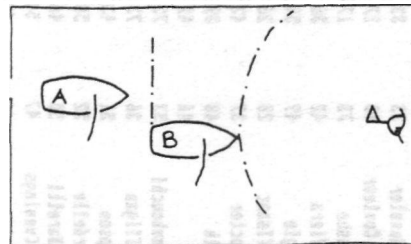
C überlappt B und, da dieser A **überlappt** auch A. D liegt **klar achteraus** von dieser Gruppe. E hingegen **überlappt** A, B und C. F wird von der ganzen Gruppe **überlappt**

E besitzt dadurch das Recht die Tonne zuinnerst zu runden, auch wenn er auf Steuerbordbug ist. Aussenliegende Boote müssen den Innenliegenden **genügend Raum** zur Rundung lassen. (auch zum Halsen! Regel 42.1) Da D klar achteraus liegt muss er sich von A, B und C freihalten. F muss sich von **allen andern** freihalten !



Herstellen einer Überlappung:

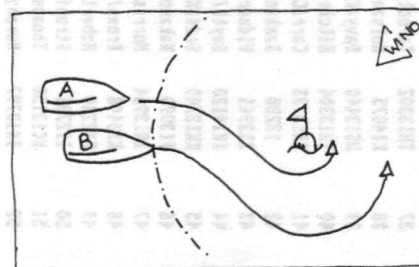
A muss die Überlappung herstellen, **bevor B den Zweilängenkreis erreicht**. Da er das nicht mehr rechtzeitig geschafft hat, darf er nicht mehr hineindrängeln.



Annäherung auf der Kreuz

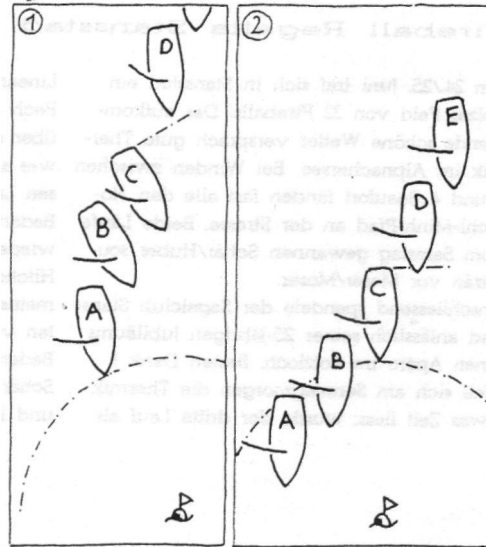
Falls man sich **auf der Kreuz** einer Tonne nähert, gilt immer **Backbord vor Steuerbord** ! Nähert sich A und B auf gleichem Bug, muss sich A als Luvboot freihalten. Erreicht B aber den Zweilängenkreis, so hat A Innenüberlappung und damit Anspruch auf Raum an der Tonne.

**Backbord vor Steuerbord gilt nur, falls man sich auf einer Kreuz einer Boje nähert !**

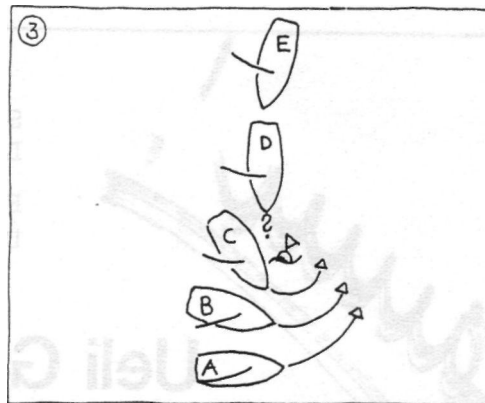


# Regeln

A, B und C überlappen sich, gefolgt von einer achteraus liegenden Gruppe, als A den Zweilängenkreis erreicht. Kurz bevor C den Zweilängenkreis erreicht, kann D aus der folgenden Gruppe die Überlappung herstellen. B und insbesondere C haben also Innenposition gegenüber A, die folgende Gruppe jedoch nur gegenüber C. Wie liegen hier die Vortrittsrechte?



Da D gegenüber A keine Rechte besitzt, ist es C nicht möglich, mehr Raum zu geben. D kann zwar versuchen innen zu runden, aber im Falle einer Regelverletzung würde er bestraft werden. Dies bedeutet, dass es für D sehr gefährlich ist in einer solchen Situation eine Überlappung im letzten Moment herzustellen.



Gerade diese Situation zeigt, wie wichtig es ist vorzuschauen, um mögliche Schwierigkeiten frühzeitig zu erkennen, damit genügend Zeit zum Reagieren bleibt. Mit etwas Voraussicht können viele brenzlige Situationen vermieden und oft auch manche Plätze gewonnen werden.

Hast Du schon eine Situation erlebt, von der du nicht sicher warst, wer recht hatte? Schreib uns, wir werden versuchen sie zu klären.

## Regattaberichte

### Fireball Regatta Stansstad 1989

Am 24/25. Juni traf sich in Stansstad ein stolzes Feld von 32 Fireballs. Das aufkommende schöne Wetter versprach gute Thermik im Alpachersee. Bei Winden zwischen 2 und 4 Beaufort fanden fast alle den Hotschi-Minh-Pfad an der Strasse. Beide Läufe vom Samstag gewannen Schär/Huber souverän vor Moser/Moser.

Anschliessend spendete der Segelclub Stansstad anlässlich seines 25-jährigen Jubiläums einen Aperó im Rotzloch. Besten Dank !

Weil sich am Sonntagmorgen die Thermik etwas Zeit liess, wurde der dritte Lauf als

Linearkurs gesegelt. Schär/Huber hatten Pech im Startgetümmel und fassten knapp über der Wasserlinie ein Loch im Rumpf, was sie aber nicht davon abhielt auch diesen Lauf vor Mermod/Heilig und Liechti/Badertscher zu gewinnen. Der vierte Lauf, wieder olympisch ausgesegelt, wurde zum Hitchcock-Finale: Sechs Boote rundeten gemeinsam die letzte Boje. Willi/Vetterli siegten vor Ritzler/Trachsel und Liechti/Badertscher. Die Gesamtwertung gewann Schär/Huber mit Idealnote vor Willi/Vetterli und Liechti/Badertscher.

Z 12144 R. Badertscher



Schon einige Gazetten-  
Leser wissen es....  
Für Segler und Surfer  
DAS Fachgeschäft:

**Ueli Guggenbühl AG**  
**Talstr. 33**  
**8808 Pfäffikon/SZ**  
**055 48 43 69**

Zufahrt über P-Seedammcenter im Steba-Gebäude  
direkt an der N3

# Resultate

Segelklub Stansstad

24./25.6.1989

## Fireball SP

Klasse: Fireball

Wertungssystem: USY

Ranglistenfaktor: -

Streichung: ab 4 Wettfahrten

Wettfahrtleiter: Christ Ruedi

Schiedsgericht-Obmann:

### Endergebnis nach 4 Wettfahrten

SNr	Nat	Mannschaft	Club	USY-Nr.	W1	P1	W2	P2	W3	P3	W4	P4	Pts
1		Schaer Urs/Huber Adrian	SCM		1	0.0	1	0.0	1	0.0	dns	32.0	0.0
2		Willi Othmar/Vetterli Juerg	SVE		3	2.9	7	7.0	4	4.0	1	0.0	6.9
3		Liechti Kurt/Badertscher Reto	SCH		6	6.0	3	2.9	3	2.9	3	2.9	8.7
4		Moser E. / Moser R.	SCOW		2	1.6	2	1.6	6	6.0	12	12.0	9.2
5		Ritzler Stefaphan/Trachsel Chris.	SVM		21	21.0	4	4.0	5	5.0	2	1.6	10.6
6		Mermod Claude/Heilig Markus	SCE		17	17.0	8	8.0	2	1.6	5	5.0	14.6
7		Oswald Andreas/Munkeler Urs	YCR		4	4.0	5	5.0	8	8.0	9	9.0	17.0
8		Wittich Juerg/Good Michael	SVB		5	5.0	6	6.0	7	7.0	dnf	28.5	18.0
9		Widmer Fritz/Bressan Urs	YCK		8	8.0	13	13.0	20	20.0	6	6.0	27.0
10		Broennimann Nicole/Stolz M.	TYC		16	16.0	11	11.0	13	13.0	4	4.0	28.0
11		Epper Stefan/Schneider Juerg	SCT		11	11.0	10	10.0	15	15.0	8	8.0	29.0
12		Maeder Armin/Bachmann Urs	SCOZ		9	9.0	9	9.0	12	12.0	14	14.0	30.0
13		Badertscher Stefan/Baggenstoss Kurt	SVM		18	18.0	15	15.0	11	11.0	7	7.0	33.0
14		Holtmann Bruno/Jakob Ruedi	YCS		14	14.0	23	23.0	9	9.0	10	10.0	33.0
15		Aebi Markus/Birrer Mathias	YCT		19	19.0	14	14.0	10	10.0	13	13.0	37.0
16		Preuss Lucien/Preuss Lindy	SVT		13	13.0	22	22.0	17	17.0	11	11.0	41.0
17		Helbling Ivo/Schwerzmann Romy	SCOZ		7	7.0	20	20.0	19	19.0	15	15.0	41.0
18		Gautschi Thomas/Zuhler R.	SCH		12	12.0	12	12.0	dnf	30.0	21	21.0	45.0
19		Appel Willy/Appel Kurt	SCM		15	15.0	18	18.0	14	14.0	dnf	28.5	47.0
20		Hunkeler Damian/Bucher Martin	YCT		22	22.0	16	16.0	24	24.0	16	16.0	54.0
21		Gindraux Daniel/Egger Christian	CVB		23	23.0	21	21.0	16	16.0	17	17.0	54.0
22		Pfenninger T. / Seiler S.	YCAu		20	20.0	17	17.0	18	18.0	19	19.0	54.0
23		Raeschle Martin/Prinsini Marius	SVM		10	10.0	24	24.0	dns	32.0	dns	32.0	66.0
24		Eichenberger Peter/Wieser Stefan	SVM		30	30.0	28	28.0	25	25.0	18	18.0	71.0
25	G	Betz / Mayer Hannes	YLB		29	29.0	30	30.0	22	22.0	20	20.0	71.0
26		Wehrli / Junker	SVT		24	24.0	25	25.0	26	26.0	22	22.0	71.0
27		Waespi / Waespi M.	SSM		26	26.0	19	19.0	28	28.0	26	26.0	71.0
28		Sprecher Patrik/Wick Karin	SCE		28	28.0	29	29.0	23	23.0	23	23.0	74.0
29		Donner Christoph/Gen Patrik	SCOZ		dnf	32.0	dnf	31.5	21	21.0	25	25.0	77.5
30		Meyer Philipp/Bauer Urs	YCT		27	27.0	27	27.0	27	27.0	24	24.0	78.0
31	G	Beck N. / Beck M.	JSR		25	25.0	26	26.0	dns	32.0	dns	32.0	83.0
32		Weber R. / Witschi B.			31	31.0	dnf	31.5	29	29.0	27	27.0	87.0

33



## Regattaberichte

### Fireballregatta Hemmenhofen 10./11 Juni 89

Ich weiss nicht, wer mehr gestaunt hat, die Regattaleitung oder die Teilnehmer, als 33 Fireball-Teams ihre Boote für die Regatta von Hemmenhofen(D) startklar machten.

Die Regattaleitung Hess sich aber trotz des unerwartet grossen Feldes nicht beeindrucken und ging sofort zur Tagesordnung über. Bei einer leichten Thermik wurde zum ersten Lauf gestartet, welcher von der jungen Mannschaft Räschle/Pinsini gewonnen wurde. Der zweite Lauf, bei gleichen Windverhältnissen entschieden Schär/Huber für sich. Niemand hätte mehr an einen dritten Lauf gedacht, aber das heranziehende Gewitter brachte genau zur rechten Zeit einen Nordwestwind von bis zu 4 Windstärken. Dass dieser Wind einen Lauf durchhielt, erstaunte alle. Es gewannen, zum Schluss von heftigen Regenschauern begleitet, Willi/Vetterli vor Mäder/Bachmann.

Damit war aber das Samstagprogramm noch nicht erfüllt, stand uns doch noch das vom Segelclub offerierte Nachtessen mit Videounterhaltung bevor.

Obwohl jeder logisch denkende Segler gemeint hätte, dass es bei dieser Werterlage keinen Wind gäbe, setzte bereits am Sonntagmorgen ein schöner Westwind mit ca. 2 Windstärken ein. Der vierte Lauf mit seinen drehenden Winden brachte die Rangliste noch einmal durcheinander und sah Widmer/Bressan an der Spitze. Den für eine Wochenendregatta ungewöhnlichen 5. Lauf gewannen Urs Schär und Adrian Huber, welche sich damit den Gesamtsieg vor Wittich/Good und Ritzler/Koch sicherten.

Dass man nicht mit einer solchen Beteiligung gerechnet hatte, zeigte sich auch bei der Preisverteilung, welche erst nach langem Warten über die Bühne ging.

Alles in allem aber war Hemmenhofen auch dieses Jahr ein Super-Anlass, welcher nächstes Jahr sicher wieder manche Schweizermannschaft über die Grenze locken wird. Gerade auch deshalb, weil die Schweizermeisterschaft im gleichen Gebiet, in Steckborn stattfinden wird

Z 13942

# Resultate

## FIREBALLREGATTA HEMMENHOFEN - RANGLISTE NACH 5 LÄUFEN

1. Schär / Huber	Z	7.9
2. Wittich / Good	Z	13.2
3. Ritzier / Koch	Z	15.6
4. Raschle / Pinsini	z	15.9
5. Widmer / Bressan	z	17.0
6. Hanhart / Hanhart	z	22.9
7. Willi / Vetterli	z	23.0
8. Preuss / Preuss	z	26.9
9. Grundier / Nolle	G	36.9
10. Brönnimann / Stolz	Z	37.6
11. Moser / Moser	Z	41.0
1 2. Mäder / Bachmann	Z	41.6
1 3. Oswald / Hanhart	Z	43.0
14. Badertscher / Baggenstoss	Z	48.0
1 5. Antenen / Hunziker	z	53.0
16. Hunkeler / Bucher	z	60.0
17. Brunner / Hermann	z	60.0
1 8. Epper / Schneider	z	60.0
19. Holtmann / Jakob	z	62.0
20. Appel / Appel	z	67.0
21. Sprecher / Junker	z	69.0
22. Pfenniger / Seiler	z	71.0
23. Matt / Steuerer	G	84.0
24. Beck / Beck	G	88.0
25. Meyer / Bauer	Z	91.0
26. Steiger / Kägi	z	92.0
27. Eichenberger	z	97.0
28. Hausmann	G	100.0
29. Betz	G	103.0
30. Friebe / Beyer	G	104.0
31. Weber / Ufer	Z	111.0
32. Müller Schinnerling	G	1 18.0
33. Ziegerer	Z	1 18.0

## Regattaberichte

Dingelsdorf 12./13.8.89

Nur vier Schweizer Boobe (Moser, Raschle, Ritzler, Preuss) kamen nach Dingelsdorf, aber sie wurden reich belohnt: bei herrlichem Westwind (2-3 Beaufort) mit italienischen Luft- und Wassertemperaturen konnten zwei Läufe gesegelt werden, die beide von Erich und Ruedi Moser gewonnen wurden, gefolgt von den anderen Schweizer Booten. Am Samstag Abend offerierte der Club ein Essen: Beinschinken mit diversen originellen Salaten und dazu Bier aus dem Fass.

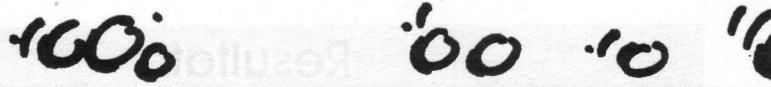
Sonntagvormittag: Hans Grundler, der leider nicht mitsegeln konnte, da er Wettfahrtleiter war, hat nicht nur Logis gewährt, sondern auch noch die Schweizer -zu einem grosszügigen Frühstück eingeladen. Ein spiegelglatter See versprach nicht allzu viel Action. Gegen 12 Uhr kam dann aber eine schwache Bise auf, die Wettfahrtleitung forderte zum Start auf, aber die Segler Hessen auf sich warten, (sie fuhren wie die Besessenen zum Ort des Startes am Vortag, obwohl der Wind doch genau aus der entgegengesetzten Richtung kam), sodass viel vom raren Wind "umsonst" wehte. Als endlich gestartet werden konnte, flaute die Bise schon bald ab und mit dem aufkommenden Motorbootwellen war es kein leichtes Segeln mehr. Hans Grundler hat dann sehr klug die Abkürzung geschossen, bevor die ganz grosse Flaute kam. Schwimmenderweise haben wir dann unser Boot zurückgeschleppt. Zur Preisverteilung gab es wieder feinsten deutschen Kuchen und Kaffee und erst noch Pokale für die ersten 5 Boote und Preise zum Aussuchen.

Dank den Veranstaltern für die aussergewöhnliche Grosszügigkeit, wir haben es sehr genossen und kommen natürlich nächstes Jahr wieder, zusammen mit all denjenigen, die diesen. Kurzbericht lesen.

Die Ränge: 1. Moser/Moser; 2. Räschle/Pinsini;  
3. Preuss/Preuss, 4. Ritzler mit Olivia und danach folgen noch  
5-6 deutsche Boote. Lindy Preuss

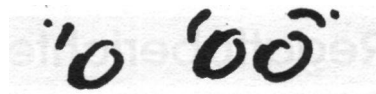
# Resultate

Deutscher Segler-Verband				Ergebnisliste								
Regatta <i>SVD</i>				Code-Nr. DNS = nicht gestartet DNF = nicht durchs Ziel gegangen (aufgegeben) Code-Nr. DSQ = disqualifiziert								
Veranstaltender/ durchführender Verein												
Unterschrift				Datum <i>12.08.89</i>								
				Bahn/sm								
Klasse		Punktsystem		Windrichtung		Windstärke						
<i>Fireball</i>												
		Qualitätsfaktor		Teilneh./gest./gez.								
gemeldet <i>10</i>				Wettfahrt						Gesamt		
Lfd. Nr.	Untersch. Zeichen	Steuermann Mannschaft	Club o. Nation	Platz 1	Punkte 1	Platz 2	Punkte 2	Punkte 1+2	Platz 3	Punkte 3	Punkte	Platz
1	<i>Z13376</i>	<i>Moser/Moser</i>		1	0	1	0	0	1	0	0	1.
2	<i>Z13220</i>	<i>Räschle/Pinsini</i>		3	2,9	2	1,6	4,5	3.	2,9	7,4	2.
3	<i>Z13442</i>	<i>Ritzler/...</i>		2	1,6	4	4	5,6	4.	4	9,6	4.
4	<i>Z12907</i>	<i>Preuß/Preuß</i>		4	4	3	2,9	6,9	2.	1,6	8,5	3.
5	<i>G13056</i>	<i>Matt/Vogel</i>		5	5	6	6	11	6	6	17	5.
6	<i>G12738</i>	<i>Hensel/Zecha</i>		7	7	5	5	12	8	8	20	7.
7	<i>G3057</i>	<i>Beck/Beck</i>		6	6	8	8	14	7	7	21	8.
8	<i>G13055</i>	<i>Betz/Mayer</i>		8	8	7	7	15	5	5	20	6.
9	<i>G11813</i>	<i>Ziegerer/Ziegerer</i>		9	9	9	9	18	9	9	27	9.
10	<i>Z.</i>	<i>Jakob</i>		<i>dns</i>		<i>dns</i>			<i>dns</i>			10.
11												
12												
13												
14												
15												



La Bordée de Tribord de la Neuveville  
a le plaisir d'inviter la serie Fireball pour  
son Championnat de Suisse 1989 et les  
25 ans de la Swiss Fireball Association

<b>Lieu:</b>	La Neuveville, Lac de Bienne
<b>Date:</b>	27 septembre - 1 octobre 1989
<b>Delai d'inscription:</b>	13 septembre 1989 27 septembre
<b>Frais d'inscription:</b>	sFr 75.- Compte CCP La Bordée de Tribord 2520 La Neuveville Compte 25-9182-9
<b>Inscriptions à:</b>	F. Zimmermann 2073 Enges Tél. 038 47 21 93
<b>Logement:</b>	Camping sur place Réservations d'hôtel: Tél. 038 47 21 93



<b>Mercredi</b>	17h - 20h	Jauge
<b>Jeudi</b>	8h-11h 11 h 13h	Jauge Bienvenue et Instructions 1ère manche
<b>Vendredi, samedi, dimanche</b>		2eme à 6eme manche
<b>Dimanche</b>	13h	Dernier depart

<b>Jeudi:</b>	Barbecue
<b>Vendredi:</b>	Visite et apéro au chantier naval Duvoisin
<b>Samedi:</b>	Souper *25 ans de la Swiss Fireball Association*

.....

#### NAUTISCHER FLOHMARKT AN DER SIMI

Viele von Euch werden zu Hause auch haufenweise ausrangierte Beschlüge, Blöcke. Segel. Schoten. Schwerter. Ruderblätter. Pinnen usw. liegen haben. In La Neuveville gibt's Gelegenheit die Dinge zu verhökern oder verschenken. Vielleicht fände doch noch jemand Gebrauch dafür. Bring sie mit. daheim verstaubt's ja nur!

## Regattaberichte

Brunnen 1989

Le weekend du 19/20 août la flotte des Fireball se retrouve dans cette superbe région qui détient toutes les légendes de nos ancêtres. Comme Guillaume Tell nous avons tous essayé de faire des prouesses sur ces eaux mais pour trouver une excuse on dira que les airs se sont montrés plutôt capricieux. Enfin qu'à cela ne tienne, le samedi, après avoir gentiment attendu que les Tempestes se mettent à l'eau, arrivent sur la ligne et veillent bien partir nous sommes toujours là à tempester depuis plus d'une heure. Alors naturellement la tension monte, hélas ce pavillon qui grimpe au ciel n'est pas pour notre chère série. Eh oui, le comité, très traditionaliste pense toujours que plus les bateaux sont grands, plus ils vont vite. C'est pourquoi les six H-boot partent en deuxième position.

Alors commence un festival de coup de cornette et de drapeaux qui montent ou ne descendent pas (demandez à Stefan pour plus de détails) ....., notre départ est enfin donné.

Montée au près assez pénible et premier passage de bouée pour les frères Duvoisin qui sont aussitôt écrasés, dépassés et relégués dans les viennent-en-suite. Devant on retrouve les frères Moser et nos vedettes nationales Urs et Adrian. Le vent s'affirme et au deuxième passage le Yacht Club de Morat passe en tête talonné par les Moser et les Duvoisin. A l'arrivée situation comique, Adrian s'endore et l'équipage passe à côté de la ligne: cela donne un boom-tut-tut à la chaîne pour les Moser, Dudu et Schäer/Huber.

Dimanche après avoir attendu qu'Eole se réveille nous partons pour de plus belle lutte. Hélas il est déjà 12h 30 lorsque le départ va se donner. Sachez qu'à Brunnen on assiste normalement à deux options possibles l'extrême droite ou l'extrême gauche. Une chose est certaine ce n'était pas la droite qui a payé; pour cette raison il m'est totalement impossible de vous raconter cette manche sinon que les premiers ont été plus malin que les autres.

Un deuxième départ est donné dans des airs plus soutenus mais très variables en direction. Chacun prend à tour de rôle la tête de course mais à l'arrivée les frères Moser encore et toujours eux rattrapent Urs et Adrian pour leur voler de quelques centimètres le coup de canon délivreur .

Conclusion, une fin de saison qui risque d'être superbe avec tous ces nouveaux bateaux qui vont de plus en plus vite.

antony

40

# Regattaberichte

HERBSTPREIS II BRUNNEN 19./20. AUG.

Grosses Gedränge im engen Föhnhafen von Brunnen Kein Wunder: Bei strahlendem Sonnenschein, der herrliche Thermik erwarten liess, reisten viele Fireball- und Tempestsegler an. 25 Fireballmannschaften rüsteten sich für diese Regatte.

Gleich nach der Befehlsausgabe drängten alle aufs Wasser. Es galt den guten Wind zu nutzen. Leider verstrich eine halbe Ewigkeit bis die Wettfahrtleitung unsere ellenlangen Segelnummern notiert hatte und das Startprozedere für die drei anwesenden Klassen begann. Während die Tempests und H-Boote reibungslos auf den Kurs geschickt wurden, machte sich im Fireball-Feld Unruhe bemerkbar. Irgend etwas ist nicht wie sonst! Ein Schuss!! Startschuss? Fünf- oder Zehnminutenschuss? Die einen, immer noch das bevorteilte Ende der Linie eruiierend, jetzt verblüfft, sehen die andere Hälfte der Boote starten Also doch Startschuss!?

Ritzler/Koch kehren um und hissen vor dem Startschiff die Protestflagge. ( Sie werden es nachher bei einer längeren Aussprache mit der Jury belassen.)

Die Thermik war von Bise beeinflusst. was einige Dreher hervorrief, die es auszunutzen galt. An der Luvtonne hatte sich ein Trio schon leicht abgesetzt und hatte es relativ einfach, die H-Boote unter Spi zu umfahren. Härter traf es die Verfolger. Schär/Huber, die Duvoisins und Mosers lösten sich im weiteren Verlauf an der Spitze ab. Am Ende der Zielkreuz hatten Urs und Adrian die Nase deutlich vorn. Doch als sie zwischen Boje und Zielschiff durch fuhren ~ kein

Schuss! Die zwei hatten die Segelanweisung nicht studiert: " ...durch zwei Bojen..."! Der Schuss ging für Moser/Moser, um Haaresbreite vor Duvoisin/Duvoisin und schliesslich den PVs des Tages. Leider war's schon zu spät für einen weiteren Lauf. Also, ab nach Brunnen, wo man sich in der Hafenzimmer zum Abendessen am langen Tisch traf. Gesprächsstoff gabs in Hülle und Fülle. Tagesspruch, geäussert von etwa der Hälfte der Fireball- Bremser:\* Ich bin als absolut Letschte vom Schtart wägcho! Notariell beglaubigt war's Z 13942 Ritzler/Koch.

Um am Sonntag möglichst zwei Läufe segeln zu können, stachen wir schon vor Mittag bei abflauendem Südwind in See. Nach kurzer Badepause kehrte der Wind, und sofort wurde tadellos gestartet. Das Feld spaltete sich in zwei Gruppen: Strassenfahrer und stramme Eidgenossen. Das Rütli war stark bevorteilt während einige vor Sisikon versauerten Den Bergpreis holten sich Raschle/Pinsini. Viele fanden sich am Fass auf ungewohnten Plätzen wieder. Während der Wind auffrischte, mauserte sich die See-mitte zum Geheimtip. Dort liess sich das Feld von hinten aufrollen. Ritzler/Koch gewannen schliesslich vor Oswald/Hanhart und Räschle/Pinsini.

Der anschliessende, abgekürzte Lauf entschied Moser/Moser nach spannendem Finish vor Schär/Huber und den Duvoisins für sich Damit holten sie den Sieg der Serie vor Oswald/Hanhart und Duvoisin/Duvoisin.



# Resultate

Regattaverein Brunnen

19./20. August 1989

## Herbstpreis II

Klasse: Fireball

Wertungssystem: Olymp.

Ranglistenfaktor: -

Streichung: -

Wettfahrtleiter: Martin Knaute

Schiedsgericht-Obmann:

### Endergebnis nach 3 Wettfahrten

SWr	Nat	Mannschaft	Club	USY-Nr.	W1	P1	W2	P2	W3	P3	Pts
1	Z12376	Noser/Noser	SCOE		1	0.0	5	10.0	1	0.0	10.0
2	Z13758	Oswald/Hanhart	YCR		5	10.0	2	3.0	4	8.0	21.0
3	Z14078	Duvoisin/Duvoisin	CVN		2	3.0	11	17.0	3	5.7	25.7
4	Z13942	Ritzler/Koch	SVM		8	14.0	1	0.0	7	13.0	27.0
5	Z13666	Schär/Huber	SCM		3	5.7	15	21.0	2	3.0	29.7
6	Z13977	Willi/Vetterli	YCS		4	8.0	6	11.7	6	11.7	31.4
7	Z13941	Widmer/Liechti	YCK		7	13.0	8	14.0	5	10.0	37.0
8	Z13220	Räschle/Pinsini	ASC		9	15.0	3	5.7	14	20.0	40.7
9	Z13979	Mermod/Keller	SCE		17	23.0	4	8.0	8	14.0	45.0
10	Z13978	Appel/Appel	SCMd		11	17.0	9	15.0	10	16.0	48.0
11	Z11958	Aebi/Birrer	YCYL/Y CL		10	16.0	7	13.0	15	21.0	50.0
12	Z13805	Badertscher/Baggenstoss	SVM		13	19.0	10	16.0	12	18.0	53.0
13	Z13943	Wittich/Good	SVB		6	11.7	dsq	32.0	9	15.0	58.7
14	Z12907	Preuss/Preuss	SVT		14	20.0	17	23.0	11	17.0	60.0
15	Z13136	Hunkeler/Bucher	YCT		16	22.0	13	19.0	13	19.0	60.0
16	Z 1314	Steiger/Kägi	SCE		12	18.0	18	24.0	18	24.0	66.0
17	Z13665	Helbling/Schwerzmann	SCOZ		15	21.0	21	27.0	16	22.0	70.0
18	Z13701	Sprecher/Wick	SCE		21	27.0	12	18.0	20	26.0	71.0
19	Z13980	Mäder/Buser	SCOZ		20	26.0	19	25.0	17	23.0	74.0
20	Z13757	Strasser/Ziller	SCH		22	28.0	14	20.0	22	28.0	76.0
21	Z13465	Junker/Meier	SVT		23	29.0	20	26.0	19	25.0	80.0
22	Z12527	Eichenberger/Wieser	SVM		dnf	32.0	16	22.0	21	27.0	81.0
23	Z13297	Donner/Geu	SCOZ		18	24.0	22	28.0	dns	32.0	84.0
24	Z13000	Brönnimann/Stolz	TYC		19	25.0	dnf	32.0	dns	32.0	89.0
25	Z11183	Grob/?	SCM		dnf	32.0	dnf	32.0	dns	32.0	96.0

\*\*\*\* REGATTA VEREIN BRUNNEN \*\*\*\*

42

# Bootsmarkt

OCCASIONSLISTE FIREBALL

Seite 1

SWISS FIREBALL ASSOCIATION

Stand : September 1989

Bootsnummer	Beschreibung / Zubehör	Adresse	Urteil SFA
Z 13001	Holz, 1982, Buchle 2 Satz Segel, Blache, Überholt. Preis 5'800.-	Charles Zbinden Gurtenstr. 15 3122 Kehrsatz 031 54 03 40	Zustand unbekannt
Z 12146	Holz, Eigenbau, Kompl. mit Ober- und Unterblache, Trailer und Rolli, 1 Satz Segel. Preis Fr. 4'000.-	S. Badertscher Chnubrächli 32 8197 Rafz 01 859'02'00 P.	Für Regattaein- steiger
Z 12139	Baujahr 1979, Holz, Buchle Segel, Blache, Trailer, Rolli, überholt. Preis Fr. 4500.-	Urs Bressan Seestr. 70 9320 Arbon 071 46 31 58	Guter Zustand Für Regattaein- steiger.
Z 13942	Baujahr 1988, Steinmayer Epoxy-Bau, wie neu, 1 Satz Segel, Rigg Superspar, Preis Fr. 12000.-	Stephan Ritzler Kuegerholzstr. 46 8500 Frauenfeld 054 21 32 69	Schnelles Regatta- boot.
Z 13005	Baujahr 1982, Holz, Buchle Mast Proctor, 1 Satz Segel Blache, Rolli, Trailer. Preis 7'300.- Sfr.	Rudolf Holenweg Dorfstr. 57 3073 Gmülden 031 52 67 09 P	Zustand unbekannt Trailer fast neu
Zubehör	Schwert, Ruder, Spibaum, Grossbaum, Unterwasser- decke, Mast, Segel	Franz Stengele Hauptstr. 3 D-7700 Singen	
G 13055	Baujahr 1982, Häusler Holz, 1 Satz Segel Preis DM 6500.-	Hans Grundler Wallhauserstr. 3 D-7750 Dingelsdorf 0049 75 33 58 38	Guter Zustand Schnelles Regatta- boot
Z 12384	Baujahr 1981, Buchle, Holz, 2 Satz Segel, inkl. Trimm und Trickkiste, Preis Fr. 4000.-	Thomas Bossard Unterdorf 57 5703 Seon 064 55 26 39	Guter Zustand. Für Regattasegler.
Z 12140	Holz, frisch überholt, 2 Satz segel, 2 Masten, Unter- und Oberblache Trailer und Slipwagen Preis Fr. 5900.-	Jürgen Knopp St. Gallerstr. 88 8645 Jona	Anfängerboot Segelbereit

43

A. Z.

3018 Bern 18

Adressberichtigungen an:  
Swiss Fireball Association  
Breitestrasse 5  
8400 Winterthur

## Bootsmarkt

Bootsnummer	Beschreibung / Zubehör	Adresse	Urteil SFA
Z 10434	Baujahr 1976, Bopp+Rüst Holz mit Kevlarüberzug, Blache, 1 Satz Segel, Rolli. Preis Fr. 2000.-	Christian Abegglen Generalweberstr. 8500 Frauenfeld 054 21 57 57	Anfängerboot Leicht reparatur- bedürftig, sehr stabil gebaut
Z 9586	Holz, wenig gebraucht, Kompl. mit allem Zubehör. Preis Fr. 4'000.-	K. Nussbaum 032 94'28'52	
Z	Baujahr 1967, Portier Holz, Boot, Rigg, 2 Spi, 2 Fock, 1 Gross, Blache. Preis ca. Fr. 3'000.-	Tobi Koch Konstanzerstr. 26 8274 Tägerwilen 072 69 26 19	Anfängerboot Deck überholt
Z 9313	Holz, Eigenbau Ueberholbedürftig Boot, Rigg, Segel 1 Satz Preis 1'000.- Sfr.	Alis Ringlin Eichackerstr. 25 8600 Dübendorf 01 821'80'78	Anfängerboot Deck und Rumpf überholen.
Z 6945	Baujahr 1973, Holz Kompl. Ueberholt, Decke, Rigg und 1 Satz Segel Trailer. Preis Fr. 2500.-	M. Fischer Breitenweg 8966 Lieli 057 33'52'67 P	Zustand gut
Z 10432	Holz, komplet mit Segel und Slipwagen Preis Fr. 3300.-	Markus Zürcher Lohstr. 36 8280 Kreuzlingen 072 72 26 02	

Bitte melde Stefan Ritzler den Verkauf des Bootes und die Adresse des Käufers !!

44