

# Swiss Fireball

WM 2015: ein Vorgeschmack  
im Bericht aus Wales  
über die englische Meisterschaft 14



Britische Meisterschaft: Meisterhafte Schweizer!  
Regattaberichte: Walensee, Romanshorn, Neuchatel,  
Thalwil  
Einladung zur GV in Gümligen  
Rumpfgewicht: Neuvermessung, wie, wann, wo

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

4/2014

# Impressionen Walensee





## In dieser Ausgabe:

Editorial: 4

### **Regattaberichte:**

GBR Nationals 6

Walensee 10

Romanshorn 13

Neuenburg 16

Thalwil 19

**Einladung SF-GV 22**

### **Technik:**

Class Rules 2015 23

### **Verschiedenes:**

Verkehrshaus 2.0 25

Nationals Segelzentrum 26

Wichtige Adressen 28

Mitgliedschaft/Impressum 29

**prov. Regattakalender 2015 30**



## Liebe Fireball Seglerinnen und -Segler

Nun ist die Saison 2014 also zu Ende. Was waren die Highlights? Gab es auch Schwierigkeiten? Highlight und Tiefpunkt zugleich war sicher die WM in Thailand. Der Ort ist perfekt geeignet für den Fireball. Die tägliche Seebrise war zuverlässig da und wir konnten 2 Wochen lang exakt nach Plan unsere 2 Races segeln. Sonne, Wärme, Wind: Herrlich! Nur fanden sich gerade mal 21 Teams in Pattaya ein. Dies dürfte ein extremer Negativ-Rekord sein. Umso schlimmer wiegt das, wenn man die Beteiligung an der EM auf den Shettlands hinzunimmt. 26 Boote! Immerhin, in der Schweiz haben wir mit einer guten Beteiligung vor allem an den Spätsommer- und Herbstregatten unser Soll wieder erfüllt. Und einige neue Gesichter machen uns zuversichtlich, dass unser "Miet-me" in 2015 auch wieder dabei sein wird!

Bezüglich den Class-Rules haben wir eine einschneidende Veränderung vor: Unsere Fireballs dürfen alle um 3 kg Blei "abmagern". Wer also grössere Umbauten oder Renovationen vorhat, packt das besser in diesem Winter an. Denn dann kann er alle Neuerungen gleich in eine offizielle Neuwägung einbeziehen. Ich werde vielleicht jetzt den "Cracklé-Look" von "Fuchurs" Deck behandeln lassen.

Noch ein Novum haben wir diesen Herbst erlebt: Wir konnten zum 1. Mal zwischen 2 Kandidaten für die Commodoreship von Fireball International wählen. Das zeitigte dann allerdings einige Probleme: Gemäss der neuen "Constitution", den Vereinsstatuten von FI, dürfen ausschliesslich nationale Vereinigungen (NCAs) wählen, die "in good standing" sind. Und das war - oh Schreck - keine einzige!

Also wurde vom Executive beschlossen, eine Ausnahmeregelung einzuführen: Alle NCAs durften sich nachträglich (d.h. nach 31.12.13) in "good standing" bringen. Und das schafften dann tatsächlich alle, insgesamt 18 NCAs.

Überraschenderweise wurde nun aber nicht der amtierende Joe Jospe sondern sein Konkurrent Pat Crump gewählt. Nach diesem ersten Wahldurchgang mussten alle NCAs ihre Wahl schriftlich bestätigen. Auch dies zeitigte dasselbe Resultat. Allerdings kamen inzwischen Fragen auf, wer denn nun eigentlich überhaupt eine NCA sein dürfe, denn auch solche, die seit einigen Jahren inaktiv gewesen waren, hatten sich auf den Aufruf hin wieder in "good standing" gebracht.

Die Frage ist offen, denn mit dem Abweisen von 3 solcher NCAs wurde das Resultat umgekehrt, Sieger nach diesem neuen Modus ist Joe Jospe. Es sind also dringend Statutenänderungen nötig, die hieb- und stichfest sind. Und noch dringender brauchen wir einen FI Commodore, der mehr als nur die Hälfte der Wählenden hinter sich vereinigen kann! Ansonsten werden die 20 Teilnehmer an Fireball Weltmeisterschaften vielleicht bald die Regel anstatt der Ausnahme!!

In der Hoffnung, dass wir nächstes Jahr alle diese Schwierigkeiten überwunden haben, wünsche ich Euch erholsame Feiertage und bis bald, an der GV, an den North American Championships?? aber sicher in Port Camargue!

## Christina Härdi, Redaktorin





**RONSTAN**

# CLEARSTART™

REGATTA-STARTUHR

Neue Version  
Neue Funktionen  
Neues Design



Vertrieb: Bucher + Walt - St-Blaise - Tel 032 755 95 10 - [www.bucher-walt.ch](http://www.bucher-walt.ch)

## GBR Nationals in Tenby/Wales 17.–22. August 2014

Schon lange bevor das Datum für die SM klar war, haben wir uns entschieden, dieses Jahr an die Englische Meisterschaft zu fahren.



Dummerweise fand gleichzeitig die SM in Brunnen statt. Aber die Nationals fanden in derselben Region statt wie die kommende WM. Es sollte Test für Material, Trimm und Bedingungen sein. Schon vorweg: Hat geklappt!

Wir fuhren am Freitag tagsüber größtenteils auf den relativ verkehrsarmen französischen Autobahnen Richtung Ärmelkanal. Zu alt um uns die Nächte mit Autofahren um die Ohren zu schlagen, hatten wir kurz vor Calais eine Bleibe gebucht. Das machte es am Samstagmorgen einfach, die gebuchte Fähre nach Folkestone treffsicher zu erwischen.

Nach einer weiteren Tagesreise Richtung Bristol und Cardiff mit Stau auf dem London-Ring erreichten wir brav linksfahrend das walisische Städtchen Tenby, eine touristische Hochburg. Es liegt auf einer felsigen Landzunge, die bereits im Mittelalter mit einer mächtigen Stadtmauer abgeriegelt war. Heute

ist der alte Stadtteil mit dem Hafen dadurch tagsüber autofrei gehalten. Blendende Idee. Camping ist darin nicht möglich. Too much trouble mit unserem Bus haben wir gedacht und den Kleinen genommen für die Reise und ein Apartment per [www. Google Streetview](http://www.GoogleStreetview) sei Dank liess sich etwas Schönes finden. Oben am Klippenrand in der adrett farbigen ersten Häuserzeile, direkt über den unten am Beach abgestellten Booten. Perfekt über eine Treppe durch einen Dschungelgarten erreichbar.







Am Hafen ist alles eng, nur schon das Hinunterkurven mit Trailer. Wir wurden schon vom Beachmaster erwartet und sofort instruiert. Beim Boot Bereitmachen verschwand das Wasser allmählich aus dem Hafenbecken, die verankerten Schiffe fielen trocken. Im ebenso engen Clubhaus gab es zum Welcome feinen Fingerfood. Unsere Ohren mussten sich schnell ans Englisch gewöhnen: „Slow down, please!“ Nicht ganz einfach bei Barlärm, vollem Mund und nach zwei, drei Bieren...

Unsere Landlady machte grosse Augen, was wir da alles in die Wohnung trugen, liess uns aber gewähren. Schliesslich fragte sie doch noch, was wir vorhätten... Gut waren wir nicht die Einzigen, die bei der Heimkehr von ihrem Tun jeweils eine nasse Sandspur in den Teppich im Treppenhaus legten. Die anderen Gäste des Hauses machten Strandferien. Die 10 Rennen waren immer mit erstem Start um halb eins und

einer weiteren anschliessenden Wettfahrt programmiert. Perfekt zum Ausschlafen, Boot pflegen und einkaufen. Am Abend blieb jeweils gut Zeit für Erholung und Abendessen. Wenns nichts im Club gab, warteten genug Restaurants auf hungrige Kundschaft.

In Tenby gibt es bis zu 6m Tidenhub. Das haben wir in unserer Zeit dort zwar nicht erlebt. Eindrücklich war das Ebben und Fluten aber dennoch: Es gibt eine Northbeach -dort hatten wir die Boote - und eine Southbeach. Je nach Sonnenstand wechseln die Standbesucher ihren Platz. Italien wäre froh, solche Sandflächen zu haben und erst noch täglich frisch gewaschene. Jedenfalls, wenn das Timing stimmt.





Innerhalb von 6 Stunden verschwindet der 300m breite Sand. Wer nicht zurückweicht, wird fortgespült. Darum mussten auch unsere Wasserungsrollis meist zurück auf den sicheren Strandweg mit entsprechender Wanderung. Da der Wind nie aufländig wehte, war das Ein- und Auswassern easy.

Das Wetter war über die ganze Zeit Tiefdruck bestimmt. Mit einzelnen Regenschauern musste immer gerechnet werden mit mehrheitlich Sonne zwischendurch. Dafür hatte es verlässlich Wind. Und nicht zu knapp. Anfänglich 25 bis 30 Knoten aus Nordwest. Am Strand in der Abdeckung der Klippen merkte man dass noch nicht so. Die tanzenden Schaumkronen draussen liessen aber full speed erahnen. ‚White horses‘ ist der wirklich treffende Ausdruck der Engländer für dieses Terrain. Die Post ging wirklich ab da draussen. Das schien aber nicht gross zu beeindrucken. Niemand blieb bibbernd am Strand zurück. Das Regattagebiet war in etwa 20 Minuten zu erreichen. Neu für uns aber sehr angenehm waren die meistens angewandten Gate Starts. Es gibt dabei kein langes Im-Wind-Stehen und Flattern-Lassen. Sobald der

Pfadfinder zur Startzeit auf Steuerbordbug losgefahren ist, muss irgendwo auf seinem Kurs sein Heck gekreuzt werden. Geschützt wird er durch ein Gummiboot, das alles aus dem Weg drängt und das Gateboot. Bei diesem Verfahren gibt es keine lästigen Frühstarts mit langer Wartezeit. Es gelangen den meisten Teams gute Starts und man ist so länger gleich auf. Pfadfinder wird das 10. Boot des vorangegangenen Rennens. Ein Nachteil ist dies meist nicht: In dieser Woche rundete der Pfadfinder in 3 bis 4 Fällen die erste Boje in Führung. Nur zweimal musste das Startprozedere abgebrochen werden, weil der Wind zu heftig drehte. Die zwei Linienstarts gelangen nur unter Black Flag.

Während unser Kreuzen gut ging und wir keine Geschwindigkeitsprobleme hatten, litten wir unter Spi. Die GBRs waren deutlich schneller und trafen die schnellsten Winkel. Sie wissen, wann es sich lohnt höher oder tiefer zu fahren. Wir konnten nur kopieren. So bewegten wir uns in der Rangliste nahe den Topten. Nach drei Tagen Starkwind waren wir froh um den Layday am Mittwoch.

In Tenby ist man zum Flanieren, für die

Strände oder zum Wandern. Wir am Layday auch. Auf Donnerstag hatte der Wind auf Südwest gedreht. Die Wellen wurden höher. Ein Frontdurchgang mit Böen bis 40 Knoten war angesagt. Prognosen sind aber auch hier nicht bare Münze: Das erste Rennen fand bei abnehmendem Mittelwind statt.



Trotzdem leisteten wir uns zum Auftakt ein Bad und unseren schlechtesten Rang (22). Zum nächsten Start blieb kaum noch Wind. Gestartet wurde trotzdem, wohl im Wissen, was da noch kommen würde: Erste Böen zeigten sich rechts und bevorzugte Spätstarter. Gegen Ende der Kreuz gab es schon massiv Wind. Gut half die Strömung auf den Raumkursen. Die meisten waren nun mit falschem Mastfall unterwegs: Schwert hoch, Mast biegen, Cunningham voll gezogen, Fockholepunkte raus. Wir taten alles um überschüssigen Druck los zu werden. Erstaunlicherweise gelang das recht gut. Der Wind nahm weiter zu. Wir steigerten uns auf Platz sechs. Dann wurde abgekürzt. Beim kurzen Heimfahren ballerte es aus vollen Rohren. Wir waren froh an Land zu können.

Am Schlusstag hatte es 4 Bft. Wind, schon fast erholbar. Mit den Rängen 2 und 6 wurde er zu unserem Besten. Dieser Endspurt hievte uns auf den 6. Schlussrang, direkt hinter die top Jungen und vor alle Gleichaltrigen. Wir konnten zufrieden sein.

Bei Wasser und Luft um 17° haben wir die ganze Woche im Longjohn mit dünnem Neoprenpulli unter dem Spraytop gesegelt. Der Trockenanzug wäre auch nicht falsch gewesen. Das Wasser war mässig salzig und die Strömung gleichmässig und nicht zu stark.

Die GBR-Jungen dominierten, allen voran Tom Gillard / Richard Anderton vor Matt Burge / Simon Wheeler und Ian Dobson / Tim Linsell. In der Flotte hat es aber auch wackere Alte, die sich gut halten. Ebenso wie taffe Mädels. Die GBR Fireballer zeigten gute Festlaune mit gutem Zusammenhalt. Gerne würden sie ein paar SUI Boote an ihrer WM2015 in Pwllheli im Norden von Wales sehen. Dorthin ist es aus der Schweiz etwa 1500km. Eine Reise, die sich lohnen wird. Das Revier gilt unter den Seglern als erste Sahn.



## Claude & Ruedi Sui 14799

	Sail No	Helm	Crew	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	Points
1	15081	Tom Gillard	Richard Anderton	1	2	1	1	3	1	1	1	4	1	9
2	15089	Ian Dobson	Tim Linsell	2	3	2	4	2	2	3	2	1	2	16
3	15096	Matt Burge	Simon Wheeler	6	1	3	3	5	5	2	3	DNF	DNC	28
4	15113	David Wade	Tim Hartley	5	5	4	6	4	10	6	4	8	15	42
5	15114	Barry McCartin	Conor Kinsella	10	8	6	8	20	3	5	13	7	3	50
6	14799	Claude Mermod	Ruedi Moser	12	9	9	5	10	6	22	6	2	6	53

## Regatta Walensee 6. / 7. September 2014

### Mit gemischten Gefühlen und einer langen Schleppline im Gepäck



nahmen wir am Samstag den Weg nach Unterterzen in Angriff. Ja, der Walensee gehört wahrhaftig nicht zu meinen favorisierten Segelrevieren. Und dies, werte Leserinnen und Leser der Gazette, hat seine Gründe:

1. **Obwohl** vielgepriesen, habe ich noch NIE die so hoch gelobte Thermik des Walensees erlebt. Entweder hat es gar keinen Wind und man wird stundenlang über den See geschleppt, oder dann bläst es übermässig üppig infolge eines Gewitters.



2. Meistens ist es kalt, wolkenverhangen, regnerisch.  
3. Die in Punkt 2 erwähnte Wetterlage sorgte bei mir für äusserst depressive

Stimmung. Der fast im Minutentakt vorbeibrausende Schnellzug verleitet mich jeweils zu akuten Fluchtplänen.

4. Das öffentliche WC mit seit Jahren klemmender Tür verursacht bei mir psychisch bedingte Verstopfung.

5. Die Aussicht, bei Regenwetter im kalten, feuchten Schopf des Clubs zu sitzen, löst schon in Gedanken einen Rheumaschub aus.

6. Die sehr prekären Platzverhältnisse verursachen bei mir klaustrophobisch-



kleptomatische Züge - die Folgen bekam dieses Jahr Christoph zu spüren.

7. Eine ruhige Nacht kann man sich gerade abschminken - die Nachtzüge übertönen sogar noch Kakis Geschnarche.

Die Ankunft in Unterterzen liess mein Herz Hoffnung schöpfen. Als wir aus dem letzten Tunnel vor Unterterzen kamen, schien (wider meiner Erwartungen) immer noch die Sonne!!! Ich spürte es genau: Dieses Jahr bedeutete die Wende im trüben Walensee-Kapitel! Schnell waren Fireball und Nachtlager eingerichtet. 16 Teams waren startklar. Familie Härdi war sogar zu fünft angereist. Die beiden toughen Girls Bigna und Rea liessen Nepomuk wieder einmal Regattaluft schnuppern. Nun liess nur noch der





Wind auf sich warten. Doch da wir die Wartezeit an der Sonne verbringen konnten, trübte nicht einmal dies meine Stimmung. Da sich die Westthermik ankündigte, wurden wir nach Mühlehorn geschleppt. Nach längerer Wartezeit setzte sich ein leichter Wind aus Osten durch. Dank der effizienten Regattaleitung konnte ein erster Lauf gefahren werden. Nach einem guten Start im Lee stellte der Wind auf unserer Seite ab - wir parkierten und konnten zuschauen, wie die Boote im Luv schön gemächlich an uns vorbei fuhren. Fast als letzte rundeten wir die Luvboje. Der Laufsieg ging an Claude und Ruedi, gefolgt von Christine und Patrick. Nach längerer Wartezeit setzte sich der Westwind doch noch durch, zwei gute Läufe konnten noch gesegelt werden. Der erste Laufsieg ging an Claude und Ruedi, beim letzten Lauf setzten wir uns bereits auf der Startkreuz ab und retteten den Vorsprung bis ins Ziel. Per Schlepp ging es nun zurück nach Unterterzen. Mit grossem Appetit und bei immer noch schönem Wetter und angenehmen Temperaturen versammelte sich die Segelgemeinschaft zum

Spaghetti- Essen. Es grenzte fast an ein Wunder, wie es Ueli und seiner Helfermansschaft gelang, die vielen hungrigen Mäuler zu stopfen. Die Teigwaren und die verschiedenen Saucen waren einfach fantastisch - und da an eine ruhige Nacht eh nicht zu denken war, konnte ich den Magen bedenkenlos mit noch einer und noch einer Portion etwas überstrapazieren... . Anstatt ins Bett ging es nun an die Unterterzer Festchilbi. Bei Live- Musik tranken wir noch ein letztes Absackerli, und im Morgengrauen legten wir uns in unsere Busli zur Nachtruhe. Aus dem



Bus von Patrick ertönte noch länger Gekicher, da Manu und er zuerst alle Gliedmassen um Patricks Surf- und Gabelbäume platzieren mussten. Die letzten grölenden Nachtschwärmer



# Regattabericht Walensee



rüttelten nach 4 Uhr am Bus, und so wurde es - diesmal nicht infolge des Zuglärms - eine kurze Nacht. Auch am Sonntag blieb das Wetter schön und sonnig. Einzig der Wind blieb aus. In Erwartung der Westthermik wurden wir wieder bis vor Mühlehorn geschleppt



(gäääh). Dann begann wieder die Warterei. Erst spät zeichnete der Wind aus Westen, die Regattaleitung konnte allerdings aus Zeitgründen nur noch einen Lauf starten. Der Laufsieg ging wieder an Claude und Ruedi, gefolgt von Kuk und Sonja und Giovanolis. Da der Wind schon wieder am Einschlafen war, gestaltete sich das Zurücksegeln als sehr mühsam. Erst kurz vor Unterterzen wurden wir in einen Schlepp genommen. Immer noch bei Sonnenschein konnten wir in einem grossen Gewusel die Schiffe zusammenpacken, wobei nicht alles Material in den richtigen Booten landete...

Fazit des Wochenendes: Schönes Wetter - weit und breit kein Hurrican in Sicht - effiziente Regattaleitung - fabelhafte Spaghetts - ES WAR HERRLICH!

## Gabriela



Rang	SEGELNR	STEUERMANN-/FRAU CREW	PL.(1.Wf)	PL.(2.Wf)	PL.(3.Wf)	PL.(4.Wf)	Punkte
1	SUI 14799	Claude Mermod Ruedi Moser	1	1	[9]	1	3.00
2	SUI 15028	Kurt Liechti Gabriela Ernst	[7]	3	1	5	9.00
3	SUI 14539	Markus Hofstetter Nelly Krieg	3	[6]	2	4	9.00
4	SUI 15090	Kurt Venhoda Sonja Zaugg Venhoda	6	[7]	4	2	12.00
5	SUI 14802	Gian-Andrea Giovanoli Susanne Giovanoli	4	5	[6]	3	12.00
6	SUI 14859	Christina Härdi-Landerer Patrick Köhler	2	4	[7]	7	13.00
7	SUI 14952	Hansueli Bacher Manuela Liechti	[9]	2	5	9	16.00
8	GER 14508	Jörg Nolle Roger Leemann	5	9	8	[10]	22.00
9	SUI 15063	Mianne Erne Clay Poulson	8	8	[11]	6	22.00
10	SUI 14890	Caroline Patte Gery Sauer	[12]	11	10	8	29.00
11	SUI 14896	Richard Scheller Linus Eberle	[OCS]	10	3	DNS	30.00
12	SUI 14880	Christof Hausammann Claudia Hofmann	10	[12]	12	11	33.00
13	GER 13951	Christoph Hennch Thomas Böhm	[13]	13	13	13	39.00
14	SUI 15008	Ernst Schneibel Bernhard Flück	11	[DNS]	DNS	12	40.00
15	GBR 14716	Stefan Cop Anja Otteny	[14]	14	14	14	42.00
16	Z 12152	Rea Härdi Bigna Härdi	15	[DNS]	DNS	15	47.00

## Regatta Romanshorn 27./28. September 2014

**Hallo! Guten Tag, darf ich mich vorstellen? Chinook, Fireball in den besten Jahren.**



Die meiste Zeit liege ich am Davosersee rum, ein bisschen langweilig hier. Aber, oh da sehe ich ja die Frau, die mich sehr liebt, sie hängt immer an mir herum (Sie heisst Wende oder Halse, meistens sagt mein Stürli Wende zu ihr). Also muss heute Mittwoch sein, dann haben die Davoser immer Höck. Früher durfte ich dann noch aufs Wasser, aber in der letzten Zeit "höcken," sie nur noch. Huii, sie kommt zu mir, ja, sie fängt an mich zu verpacken, super, dann geht es am Wochenende an eine Regatta. Auch das Boot ohne Namen wird gepackt, aber, oh je, Fuchur kommt diesmal nicht mit. Ferien haben die, wie langweilig für Fuchur! Jetzt werde ich gut eingepackt, gar nicht schlecht bei diesen Temperaturen in der Nacht. Freitagabend: Endlich geht's los, toll! Ich glaub, wir fahren Richtung



Romanshorn, dort ist es schön: grosszügige Wiese, breite Rampe und tolle Leute. Auch die Tochter und die

Enkelin Nina von Wende und Stürli wohnen dort. Nina habe ich auch schon kennengelernt, wir waren schon zusammen auf dem Untersee, sie ist lustig, zieht schon jetzt an allen Schoten! Es macht

Spass mit ihr zu segeln.

Aha, ich hatte recht: Wir sind wirklich in Romanshorn und da steht auch schon Fione perfekt aufgetakelt.



Die Nacht vor der Regatta schlaf ich selten gut, morgen möchte ich es besonders gut machen, zeigen, was wir in den Trainings geübt haben. Im Frühling fahren wir immer nach Port Camargue, dort ist ein „Mehr“ das heisst so, weil es dort mehr Wasser hat als im Davosersee und weil mein Stürli gerne Nudeln hat! Ja, das Boot mit der Krach- und-Stink Maschine „Motor“, wirft immer Nudeln ins Salzwasser, mein Stürli fährt mich hin und wir warten bei den Nudeln, das geht nun schon seit





Jahren so, aber die Nudeln werden nie al dente. Auch in Mammern waren wir im Training, da musste man aufpassen! Da gibt es hunderte von Enten auf dem Wasser.

Samstag: So, ich wäre bereit, schon um 9 Uhr wurde ich ausgepackt und aufgeriggt, es kann losgehen. Aber was machen die? Sie schlagen sich die Bäuche mit Weisswürsten und Brezen voll, die von Adi

Gerlach, Melanie und Michael gesponsert wurden.

14 Uhr: endlich kommt ein bisschen Wind auf und ich darf mit Wende und Stürli auf's Wasser. So jetzt nur keine Fehler...! 1. Lauf, ein guter Start in der Mitte. Heute zeig ich's allen, mein Stürli lässt mich laufen, ich bin schnell - aber - oh, wo kommt denn die aufgetakelte Fione plötzlich her? Sie geht bei der Luvtonne in Führung vor Fidelio und mir! Ha, die schnapp ich mir schon noch.... Oh Stürli, kommt das gut? Auf dem Vorwinder Fidelio nachfahren...? Das Boot ohne Namen geht höher und die anderen auch, sie sind doch

schneller, mach doch was...! Fahr nicht so tief! Oh Stürli, einen Rang verloren! Na ja, 4. Rang... ohne Stürli wär ich weiter vorne gewesen.

2. Lauf, hui ein super Start links rüber, wir sind gut im Rennen, aber, aber, was ist das? Der Wind dreht und dreht um fast 90°, die rechts haben ja fast einen Anleger und wir müssen Höhe und und noch mehr Höhe machen, weit über die Tonne hinaus. Wende reklamiert (ich auch!), wir sind wiederum die letzten, aber Stürli meint, nein, Adi und Ruedi sind noch hinter uns. Oh, stimmt, Fidelio ist doch ein schnelles Boot und meistens vor uns. Endlich bei der Leetonne... dort pfeift einer und eine C Flagge flattert im Wind, also wurde die nächste Bahnmarke versetzt. Ui ui ui, was für ein



Durcheinander: Fireballs, H-Boote, auffrischer Wind, ein Chaos sozusagen! Ein komischer Lauf war das: Gewonnen hat das Boot ohne Namen vor Roaring Forties mit dem jüngsten Stürli, gratuliere! Das Boot ohne Namen hat mir noch den Trick verraten, nach dem Start ein wenig zu warten und zu schauen, welche Boote höher segeln... 3. Lauf: endlich gescheiter Wind ca. 3 Bf geichmässig. Aber Stürli, eine halbe Bootslänge verschenken..., bei diesem Wind musst du nicht schauen, wo es besser ist, lass mich laufen, die kurzen Wellen bremsen, lass mich laufen, ja gut

# Regattabericht Romanshorn

so, ein bisschen tiefer und laufen lassen, jetzt möchte ich es doch allen zeigen, was ich drauf hab. Super, wir sind als erste am Luvfass. So gefällt es mir. Auf dem Vorwinder: jetzt die Wellen ausnützen, haltet mich aufrecht, so kann ich die Wellen runter surfen, toll, das läuft, nochmal rauf und runter, immer schön zwischen Feld und Tonne bleiben, keinen vorbei lassen. Die Leetonne kommt näher, Spi runter oder oben lassen? Was diskutiert ihr da, ich will mich bei meinem ersten Laufsieg in meiner vollen Pracht zeigen. Oh, die jubeln mir zu. Ja, ja, ein toller Hecht, äh Fireball bin ich. Wieder an Land trinken alle Freibier und essen eine feine Kürbiscremesuppe. Später noch einen feinen Znacht, und wir -hä- werden einfach zugedeckt - kein Dank - nichts! Aber auch wir Boote hatten einen gemütlichen Abend, vor Mitternacht schlief von uns keiner. Am Sonntag werde ich wieder abgedeckt: oh... was ist denn das? Ach, wir sind ja in der Unterwelt, da gibt es Nebel und keinen

Wind. Also ist der Sonntag schnell erzählt: Nebel, Flaute, Zusammenpacken und ab nach Hause, wo die Sonne den ganzen Tag geschienen hätte.

Nudeln, Enten, hääh....? Also wenn ihr das alles nicht versteht, dann kommt doch einfach nächstes Jahr auch in die SF-Trainings. Das ist Spass pur für Schiff und Mannschaft, oder Wende, Stürli, Halse und wie sie alle heissen!

## Chinook und sein Team



Rang	Segel-Nr	STEUERMANN/- FRAU CREW	PL. (1.Wf)	PL. (2.Wf)	PL. (3.Wf)	Punkte
1	SUI 15090	Kuk Venhoda Sonja Zaugg	2	3	2	7.00
2	SUI 14802	GA. Giovanoli S. Giovanoli	3	1	4	8.00
3	SUI 14724	Adrian Huber Ruedi Moser	1	6	5	12.00
4	SUI 14975	Urs Düscher Monika Düscher	4	8	1	13.00
5	SUI 14508	Jörg Nolle Linus Eberle	6	5	3	14.00
6	SUI 15028	Kurt Liechti Gabriela Ernst	5	7	9	21.00
7	SUI 14960	Luca Schäfer Michael Schäfer	9	2	13	24.00
8	SUI 15008	Ernst Schneibel Beni Flück	15	4	6	25.00
9	SUI 14658	Philipp Koebel Manuela Liechti	7	13	7	27.00
10	SUI 15063	Stefan Cop Mianne Erne	14	9	8	31.00
11	SUI 14921	Maja Suter Brunner Thomas Böhm	10	11	10	31.00
12	SUI 14920	Christoph Graf Johannes Graf	8	12	12	32.00
13	SUI 14627	Damian Strittmatter Ingo Schulz	11	10	11	32.00
14	SUI 14863	Ines Wäspi-Billeter Steven Wäspi	12	DNS	DNS	44.00
15	SUI 14890	Caroline Neuhaus Gery Sauer	13	DNS	DNS	45.00

## Regatta Neuenburg, 18./19. Oktober 2014

**Lange Tage musste ich nach der Regatta warten,**



bis "Rangliste folgt" offenbarte, dass ich diese Saison doch noch für einen Bericht in die Tasten meines Computers hauen darf. Et voilà, here it is (Sorry, mein Französisch ist nicht eingetrocknet, sondern schon gänzlich verrottet).

Neuenburg - Westschweiz - Nette Menschen - gutes Essen - noch besserer Wein: Seit Erscheinen des provisorischen Regatta-Kalenders freute ich mich sehr auf diese Regatta! Es bedeutete wehmütig, dass sich die Segelsaison langsam dem Ende neigte- aber hey!

Neues Revier, neues Glück, neue Herausforderung! Nachdem Mianne in Romanshorn beklagte, dass sie mausbeinalleine fahren musste, entschied ich mich, mich bei ihr als Co-Pilot zu melden. Der Mianne-Shuttle ist spitze: am Samstag-Morgen kann ich etwas länger schlafen und werde direkt vor meiner Haustüre abgeholt. Als Gegenleistung gibt's dafür Brötli aus der Liechti-Sandwich-Makery (na, verstanden? Bakery-make-Makery?). Die Fahrt zu Gery, um die Boote abzuholen, wurde

staubbedingt etwas verzögert. Umso zügiger brachte uns Pilotin Erne danach durch dichte Nebelschwaden zielsicher ins schöne Welschland.

Genügend Zeit für Aufzügen blieb alleweil. Der sich verziehende Nebel brachte eine noch erstaunlich warme Sonne und die Flaute eine grosszügige Startverschiebung. Diese wurde aktiv für passives Faulenzen, Gespräche und die Produktion von Vitamin D genutzt. Mitte Nachmittag trieb ein zartes Lüftchen François zum Flaggenmast, wo er das rot-weiss-gestreifte Fähnlein einzog und die Flotte aufs Wasser schickte. Das Lüftchen war aber ein kleines, heimliches. Ich bin mir sicher, dass es sich vergnügt ins Fäustchen grinste, als es sich verflüchtigte, und die Spinnaker traurig an den Masten hängen liess. Gefühlte 2 Stunden herum dümpeln später entschloss sich die Wettfahrtleitung zum Abbruch. Zügig, mit Tankdeckelantrieb, zogen die Fireballs an den schweren Jachten vorbei. Bis ganz in den Hafen zurück, hingen wir wieder einmal





im Kielwasser eines Motorbootes. Gefühlt, dachte ich für mich, wurden wir in der zweiten Saisonhälfte mehr abgeschleppt, als dass wir gesegelt sind... . Bei angenehmen Temperaturen und untergehender Sonne genossen die SeglerInnen den Hochzeits-Apéro von Caro und Reto und im Anschluss das vermutlich erste Fondue der Saison. Nach dem feinen und reichlichen Essen stillten die meisten unter uns ihren Bewegungsdrang mit einem Spaziergang durchs belebte Neuchâtel. Auf der Suche nach einem Schlummertrunk, fanden einige Nachtschwärmer die kleinste, exklusivste Bar der Stadt.... . Mit warmem Gefühl im Bauch fiel es leichter, sich durchs laut feiernde Partyvolk, direkt vor der Zimmertüre, einen Weg in den Schlafsack zu bahnen. Bis in die frühen Morgen hinein dröhnten Musik und angesickertes Gelächter - da hätten zwei Schnarcher im Massenschlag auch keinen Unterschied mehr gemacht. Unausgeschlafen beim Frühstück am Sonntag, musste der Kaffee wiederbeleben. Der Morgen blieb ruhig, genügend Zeit, um sich noch etwas fit zu dösen. Nebel verhüllte den

spiegelglatten See, als wäre er in weisser Zuckerwatte eingepackt. Gemütlichkeit machte sich breit, die sich gegen Mittag von einem schwachen Wind aus Südwesten ablösen liess, so dass trotz allem 3 Wettfahrten möglich waren.

Genau so abwechslungsreich und überraschend wie die Mannschaften, würfelte es die Rangliste durcheinander. Die Podest-Plätze wurden

hart aber fair umkämpft, und sorgten am Schluss für manch freudig überraschtes Gesicht. Zumal die ersten vier Ränge gerade mal zwei Punkte auseinander lagen. Sonnenschein und Sommertemperaturen machten Abgrigen und Schiffe verpacken angenehm, und manch Segler, in T-Shirt und Shorts gewandet, mochte nicht daran denken, dass 14 Tage später der Eisbär vor der Türe steht....

## **Manu, Dernière-Äffle SUI 14658**





# Regattabericht Neuenburg

Rang			Lf 1	Lf 2	Lf 3	Punkte
1	SUI15028	Liechi Kurt	1	2	6	9.00
2	SUI14859	Härdi-Landerer Christina	2	6	2	10.00
3	SUI14802	Giovanoli Gian Andrea	9	1	1	11.00
4	SUI14589	Strittmatter Damian	3	4	4	11.00
5	SUI14896	Scheller Richard	5	3	5	13.00
6	SUI14419	Schwerzmann Romy	6	8	3	17.00
7	SUI14863	Wäspi Ines	4	9	7	20.00
8	SUI14890	Neuhaus Caroline	7	10	10	27.00
9	SUI14658	Koebel Philipp	11	5	12	28.00
10	SUI15008	Schneibel Ernst	10	7	11	28.00
11	SUI15063	Erne Mianne	8	12	7	29.00
12	SUI 4660	Schulze Katja	12	11	8	31.00

www.garmin.ch

**GARMIN**

Leader in GPS

**schiffswerk**

laden · lager · werft

Steckborn · 052 761 28 55



## Regatta Thalwil 1./2. November 2014

Alle 14 Boote standen startklar das ganze Wochenende am Hafen von Thalwil.



Bratwürste gereicht. Eine süße Verführung war für einige der nahe gelegene "Outlet-Shop" der Zentrale von

Nach Auflösung des Nebels war an beiden Tagen ein wunderschöner warmer Herbsttag zu genießen, leider abgesehen von ein paar kurzzeitig auftretenden Windstrichen ohne Wind. Die meisten verbrachten die Zeit im bequemen Clubhaus der Segler Vereinigung Thalwil.

Dort wurden Kaffee und Gebäck, aber auch saisongerecht Kürbissuppe oder



Lindt & Sprüngli, der mit seinem

unglaublichen Angebot von leckeren Schoki einlud. Der aus Heidelberg weit angereiste Outback Dingoes (13951) nahm ein kleines Bad im Zürichsee, konnte aber die Windgötter nicht herausfordern. So

wurden die Preise dann am Sonntag gegen 14.00 verlost und so konnte der



Schreiber dieses Berichtes doch noch gefunden werden. Die Thalwil-Erfahrenen bestätigten dann, dass ein Mangel an Wind höchstens alle 20 Jahre in Thalwil vorkommt, sodass die nächsten 19 Jahre sportlicher Eisbärenpokale als gesichert angesehen werden dürfen.

Ein herzlicher Dank gilt dem Organisationskomitee des SVT, dem es mit seiner Gastfreundschaft



hervorragend gelang den Mangel an Wind auszugleichen.

## Christoph Hennch



Photos: Christina + Claude

## Schneibel DinghyTech

für Jollensegler

Beratung

Service

Reparaturen

Schneibel DinghyTech  
Industriestrasse 7a  
8620 Wetzikon  
+41 44 945 15 70  
info@sdyt.ch  
www.sdyt.ch



Zubehör

Allen, Clamcleat, Harken, Holt, Liros,  
Marlow, Protect Tapes, Ronstan, Sandiline,  
Seasure, Seldén, Spinlock, Wichard, Zhik, ...



# Ihre Crew an Land

## Ihr Zürcher Segelzentrum

**Besuchen Sie uns in  
unserem Ladengeschäft!**

- ✓ Auswahl auf über 700 m<sup>2</sup>
- ✓ Kompetentes Fachpersonal mit langjähriger Erfahrung im Regattasport, Fahrtensegeln und Offshore
- ✓ Qualitätsprodukte aller namhaften Hersteller
- ✓ Wartungsarbeiten für Rettungsinseln und -westen
- ✓ Durchführung von Takelarbeiten jeder Art



Öffnungszeiten:

### März – Juli

Mo.: 10.30 – 18.30 Uhr

Di.–Fr.: 9.30 – 18.30 Uhr

Sa.: 9 – 16 Uhr

### August – Februar

Mo.: 11.30 – 18.30 Uhr

Di.–Fr.: 10 – 18.30 Uhr

Sa.: 10 – 16 Uhr

**Wir freuen uns auf Ihren Besuch!**

Zürich West, direkt auf dem  
MIGROS-Herdern-Gelände

**awn**  
a.w.niemeyer  
**Zürcher Segelzentrum**

Pfingstweidstrasse 101 • MIGROS Herdern • 8005 Zürich

Kundendienst/Bestellung: 044 434 30 80 • Beratung: 044 434 30 85

[www.zuercher-segelzentrum.ch](http://www.zuercher-segelzentrum.ch)

# Einladung SF GV in Gümliigen

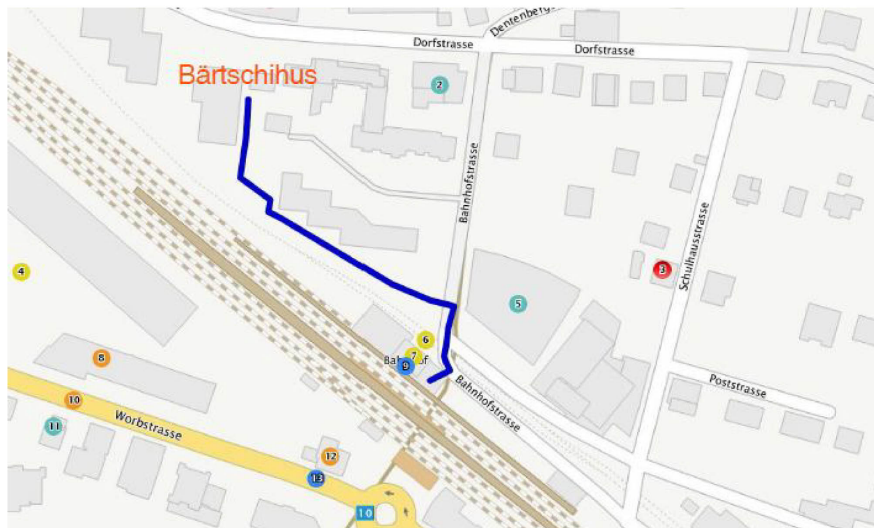
## Einladung zur Generalversammlung 2015



**Datum:** 21. Februar 2015

**Beginn:** 16:00 Uhr

**Ort:** Bärtschihus, Freizeit- und Begegnungszentrum, Dorfstrasse 14, 3073 Gümliigen



## Traktanden der Swiss Fireball Generalversammlung 2015

1. Begrüssung
2. Wahl der Stimmenzähler
3. Protokoll der GV 2014 (siehe Gazette 1-2014)
4. Jahresberichte und Entlastung des Vorstandes
5. Vorschau 2015, Regattaplan, Trainings, SM, Gazette und Budget
6. Wahlen und Wiederwahlen in den Vorstand
7. Mitgliederanträge
8. Preisverleihungen Swiss Cup 2014 und Ehrungen
9. Ort und Datum der GV 2016
10. Verschiedenes

## Anträge

sind schriftlich bis zum 10. Januar 2015 an das Sekretariat einzureichen. Eingereichte Anträge werden ab dem 11. Januar 2015 auf dem Internet publiziert.

## Apéro und gemeinsames Abendessen

im Anschluss an die GV. Details werden auf [www.fireball.ch](http://www.fireball.ch) angekündigt.

## Anmeldungen

an Ernst Schneibel: [schneibel@bluewin.ch](mailto:schneibel@bluewin.ch) oder 044 940 53 70 oder 079 387 24 86

Wichtig: Der Vorstand bittet euch um eure An- oder Abmeldung bis 14. Februar 2015.

## Rumpf: Abspecken ist angesagt

**Die ISAF hat diese Regeländerung genehmigt, wir können unsere Boote um 3 Kilo erleichtern, so wie das die NCAs in einer Abstimmung letzten Sommer beschlossen haben.**

Das **Rumpfgewicht** des Fireballs wurde seit den Anfängen vor mehr als 50 Jahren nie den neuen Möglichkeiten angepasst. Das wird nun wahrscheinlich auf 2015 ändern. Die Rümpfe sollen dann 3 kg leichter sein dürfen. Ursprünglich durfte zum Ausgleich fehlenden Gewichtes 4.5kg Blei mitvermessen werden. Ausser diesem Blei sind am Rumpf nur die genau definierten Baumaterialien erlaubt (Blei ist definitiv kein Baumaterial in dem Sinn). 4.5kg entspricht ca. 5% des Rumpfgewichtes.

Mit **gutem Know-How** war es auch mit Holz möglich, stabile und schnelle Boote mit Untergewicht zu bauen. Ausgleichsgewicht war deshalb nötig, um den früher vielen Amateurbauern die Chance zu geben, die Rümpfe auf Minimumgewicht zu bringen.

**Mit dem Aufkommen** der Composite Technik (Schaumkern mit Glasfaser-, resp. Kevlargewebe -Ummantelung) wurde es üblich, dass das Baugewicht bei gleich bleibender Qualität deutlich unter dem erlaubten Gewicht lag. Die Bootsbauer mussten die Boote mit zusätzlichem teuren Baumaterial beschweren (z.B. unnütze weitere Lagen Glasgewebe, überflüssiges Harz). Häufig wurde, weil billiger, ein Gemisch aus Harz und Sand im Rumpf aufgebracht, z.B. in den Seitentanks oder unter dem Schwertkasten-deckel. Sand ist grenzwertig, weil Stein definitiv kein Baumaterial für Rümpfe ist. Es werden aber vergleichbare Silicate im Harz verwendet um ihn abreibfester zu machen. Sand ist aber sicher günsti-

ger. Darum wurde dieses Tun toleriert. **Um das teure** und unkontrollierbare Auf-Gewicht-Bringen zu unterbinden, beschloss die Klasse 2001, das Bleigewicht auf maximal 7.5kg zu erhöhen, aber schon mit Blick auf eine spätere Reduzierung des Rumpfgewichtes um 3kg auf 76.5kg.

**Das Blei** muss unter der Ducht sichtbar und durchgehend angeschraubt sein. Das Gewicht muss im Messbrief und im Certificate eingetragen sein. Ein Vermesser muss es offiziell gewogen haben.

**Das Blei-Gewicht** darf ohne offizielle Neuwägung des Rumpfes nicht verändert werden.

**Die Regel** dazu: Das Boot muss trocken sein, es darf vor der Wägung mindestens 12 Tage nicht im Wasser gewesen sein (Class Rules 9.6). Es darf also auch kein Blei einfach entfernt werden, wenn sonst etwas Schwereres eingebaut oder eine Reparatur oder ein Neuanstrich vorgenommen wurde.

**Heute** sind die allermeisten Boote, mit denen regattiert wird, mit mindesten 3kg Blei beschwert. So besteht nun bei In-Kraft-Treten des neuen Rumpfgewichtes die Möglichkeit, das Blei dementsprechend zu entfernen. Nachher ist aber zur Legalisierung, wie in den Class Rules vorgeschrieben, eine Neuwägung erforderlich.

**Verkleinern** lassen sich die Bleiklötze mit Säge oder Fräse für grössere Stücke. Blei ist weich. Für Feinheiten eignen sich Hobel oder Carrosseriefeile. Die Grösse der zu entfernenden Stücke lässt sich recht gut berechnen (spez. Gewicht von Blei: 11.3 g/cm<sup>3</sup>).

**Bei alten Fireballs** ohne Ausgleichsgewicht gibt es die Möglichkeit, leichtere Blöcke, Trimmleinen und Schoten ein- und allfällige Kompass auszubauen, um



so ein geringeres Gesamtgewicht zu erreichen. In dem Fall erübrigt sich eine Neuwägung, wenn es sich um weniger als 3kg Ersparnis handelt.

**Um den Aufwand** für alle möglichst klein zu halten, arrangiert Swiss Fireball im Frühling zwei Vermessungstage mit Ernst Schneibel als Swiss Sailing Vermesser. Dann können die Rumpfe offiziell gewogen werden.

## Zulassungskriterien:

- mindestens 12 Tage nicht im Wasser gewesen
- trocken gelagert
- Schwert, alle Schoten und Kontrollleinen ausgebaut (siehe Class Rules 9.6.)

**Vorgesehen** sind die Vermessungstage in **Port Camargue** direkt vor der Trainingswoche und anlässlich des **Swiss Cups in Mammern** im April. Genaueres dazu wird auf **www.fireball.ch** zu finden sein.

## Segel: Mehr Klarheit und Flachreff

**Vorweg:** Es ändern sich weder der Segelplan noch die Materialien!

**Es handelt** sich lediglich um Umformulierungen auf ISAF gängige Sprache und Definitionen mit dem Ziel, den Vermessern und den Segelmachern das Leben einfacher zu machen.

**Die Segler** sollte es vor Überraschungen schützen, resultierend aus unterschiedlich angewendeten Messmethoden.

**Einzig** kleine Änderung bei den Grossegelein: Es ist neu ein Flachreff erlaubt = Öse im Achterliek oberhalb des Schothorns.

**Das Flachreff** erlaubt es, den unteren Teil des Grossegels bei schon voll durchgesetztem Unterliekstrecker noch mehr abzuflachen (Siehe Abb. am 505er)

## Ruedi Moser



# Verkehrshaus 2.0

## Von Ausreit-Simulatoren, mobilen Mostern und lahmen Propellern – Swiss Fireball im Verkehrshaus 2.0



Der zweite Anlauf, die Fireball-Klasse im Verkehrshaus vorzustellen, startete unter ungünstigen Vorzeichen. Christina und ich hatten uns ein schönes Plätzchen in der Nähe des Wasserbeckens ausgesucht und schon begonnen, LiLibelle auszupacken. Da hiess es plötzlich, wir dürften da nicht stehen, weil genau gegenüber alle Stunde einmal der Propeller eines Flugzeuges gestartet werde. Mit unseren Segeln in der Nähe des Propellers sei dies viel zu gefährlich. Anstelle unseres Plätzchens bekamen wir dann einen neuen Platz zugewiesen: Um die Ecke, direkt unter der Alinghi. Auch in Wassernähe aber etwas versteckt für den „Durchgangsverkehr“.

Gemütlich bauten wir den Fireball auf und stellten da schon fest: Der Freitag dürfte ruhig werden. Kaum jemand liess sich bei uns blicken. Also vertrieben wir uns die Zeit mit Bauchmuskel-Training auf dem von Roger extra angefertigten Ausreit-Simulator. Nach einem ereignislosen Nachmittag deckten wir früh den Fireball zu und machten uns etwas enttäuscht auf den Heimweg. Am Sonntag wurde ich, etwas übellaunig

wieder angeeizt, um die mittlerweile auf zwei Boote angewachsene Fireball-Flotte zu hüten, sehr überrascht. Schon kurz vor Türöffnung des Verkehrshauses war der Besucherandrang riesig. Dank eines speziellen Angebots waren enorm viele Familien unterwegs. Und die Air-Days – alles drehte sich um Luftfahrzeuge jeglicher Art – lockten weitere Besucher ins Verkehrshaus.

Beim Stand dann die grosse Überraschung: Ein mobiler Moster setzte stündlich seine lärmige Presse in Betrieb und lockte damit viele Leute an, die sich dann auch noch für die beiden Boote interessierten, die daneben standen. Alexander und ich konnten immer wieder neugierigen Profi-, Anfänger- und Möchtegern-Segler vom Fireball vorschwärmen. Einige ganz Mutige probierten auch den Ausreit-Simulator aus. Am Samstag hatte Roger ihn noch mit einer zweistufig einstellbaren Grossschot (wenig Wind/Sturm) ergänzt. Besonders die Kinder fanden es toll, an den Schoten zu ziehen. Alexander betonte, dass am Samstag sogar noch mehr los gewesen sei und er und Roger viele Besucher am Stand gehabt hätten. Der mobilen Mostpresse sei Dank.

So verteilten wir eifrig Gazetten und Mietboot-Flyer und bestachen die Besucher mit Schöggeli, bevor Radibulla und LiLibelle abends wieder zusammengepackt wurden. Gleichzeitig wurde auch das rote Flugzeug, das uns von unserem Lieblingsplätzchen vertrieben hatte, wieder in die Ausstellungshalle gefahren. Der Propeller war übrigens ein- oder zwei Mal an. Maximal!

**Lilly-Anne  
Brugger**





Nationales Jugendsportzentrum Tenero

Swiss Sailing will den politischen Willen zur Förderung des Nachwuchs- und Spitzensports in ihrer Strategie 2014 bis 2020 umsetzen. Kernstück ist der Aufbau eines nationalen Segelzentrums. Dieses soll nun im bereits bestehenden Centro Sportivo Tenero eingerichtet werden. Hier sollen zukünftige Spitzensportler ihre Trainingseinheiten optimal koordiniert mit der Schule absolvieren können. Die Idee der Vernetzung vieler Sportarten ist sehr zu begrüßen. Ausdauer-, Krafttraining, Schule und Wohnen benötigen alle etwa dieselben Infrastrukturen. Und die sind in Tenero offensichtlich gegeben.

Das Leidige am Segelsport ist nun halt, dass neben Kraft, Ausdauer und Wasser auch noch Luft, insbesondere bewegte Luft vonnöten ist. Als begeisterte Maccagno-Regattaseglerin, bereise ich diese Gegend wenigstens 1x jährlich, und bin immer wieder beeindruckt, wie scharf die Grenze verläuft zwischen dem schmalen Nord-Süd ausgerichteten Seebereich zwischen Maccagno und Canobbio mit perfekter Thermik und dem spiegelglatten oberen Teil des Langensees. Aber vielleicht sieht man nicht so gut ans andere Ufer!

Immerhin hat auch Sailing das bedacht und investiert nun das Bundesgeld in den

Ausbau der Infrastruktur in Brissago, wo „das ganze Jahr über brauchbare bis hervorragende Windverhältnisse“ herrschen. Windfinder gibt in seiner Windstatistik eine durchschnittliche (letzte 2 Jahre) Windgeschwindigkeit von 2 kn (Nov bis Mai 3kn) an. Gleichzeitig wird aber auch die Nähe zum Gardasee und dem Meer hervorgehoben. Also liebe Fireball Segler: Schickt Eure Kinder doch bitte nach Tenero in die Schule. Die Mittelschule ist zweisprachig, ich bin überzeugt, dass also nicht nur der Sport sondern auch die italienische Sprache gefördert wird, in beidem würde ich mich gerne fördern lassen. Und jeweils am Wochenende auf dem Gardasee zu trainieren, ist sicher eine sehr verlockende Aussicht. Anlässlich der täglichen Einheiten in Brissago stehen dann Techniken wie die perfekte Rollwende und „pumpen, so dass es niemand sieht“ auf dem Programm.

Im Moment weiss ich noch nicht, wie wir Tenero/Brissago in unseren Segelkalender einbauen können. Die Trainings in Port Camargue und Mammern sind zu gut an unsere Bedürfnisse angepasst. Swiss Sailing möchte dort aber auch Funktionäre und Trainer ausbilden. Wahrscheinlich sind die meisten von uns sowieso eher in diesem Alter und so ein





## Nationales Jugendsportzentrum Tenero

Update betreffend Regeln tut immer gut. Kombiniert mit etwas Fitness und Relaxen am See erscheint mir das sehr attraktiv.

Und für das Segeln möchte Swiss Sailing ja allenfalls neben dem nationalen auch noch regionale Leistungszentren einrichten. Vielleicht können wir uns ja einsetzen für ein Zentrum am Walensee? Dort beträgt der Durchschnitt immerhin das Doppelte! (also 4kn, Feb. bis April 6 kn).

Wir werden die Entwicklungen also weiter beobachten und freuen uns, dass Segeln als Sport wahrgenommen und mitgefördert wird.

**Christina Härdi**  
**Gazette Team**



# DUVOISIN NAUTIQUE

& SPORTS

**Alles für Ihren Boot und für Sie:  
Beschlüge, Bekleidung,  
Reparaturen...**

**\*\*\* *Versandkostenlos\** ab frs. 100.- \*\*\***

\*Dies schliesst sperrige Güter...

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

Colombier/NE - 032 841 10 66 - [info@duvoisinnautique.ch](mailto:info@duvoisinnautique.ch)

# Wichtige Adressen

## Präsident

Ernst Schneibel, Stationsstr. 12, 8606 Nänikon  
(P) 044 940 53 70 (N) 079 387 24 86  
email: schneibel@bluewin.ch

## Kassier

Linus Eberle, am Gottesgraben 12, 5430 Wettingen  
(P) 056 426 59 56  
email: linus.sfa@bluewin.ch

## Regattachefin

Mianne Erne, Hohlgasse 65, 5000 Aarau  
(P) 062 824 06 49 (N) 076 479 51 21  
email: fireballregatta@gmx.ch

## Präsident Fireball International

Joe Jospe, 3755, Grey Av. Montreal  
Quebec H4A 3N8 Canada  
(P) +1-514-591-2679  
email: joe.jospe@gmail.com

## Eurocommodore

Maja Suter, Grosseholzweg 14, 3073 Gümligen  
(P) 031 951 29 69, (N) 079 506 12 89  
email: maja.suter@gmx.net

## Sekretariat

Christoph Graf, Talweg 164, 8610 Uster  
(P) 044 994 42 16  
email: graf-noha@freesurf.ch

## Presse

Lilly-Anne Brugger, Rombachtäli 15, 5022 Rombach  
(P) 062 822 25 04 (N) 077 400 04 72  
email: lab@gmx.ch

## Webmaster

Roger Leemann, Rütistr. 58, 8032 Zürich  
(P) 044 252 00 26  
email: rcl@datacomm.ch

## Gazette

Ch. & U. Härdi, Hauptstr. 15A, 7240 Küblis  
(P) 081 332 21 88  
email: sf-gazette@bluewin.ch

## Postadresse

Swiss Fireball  
Talweg 164, 8610 Uster  
PC-Konto: 80-61962-5 email: graf-noha@freesurf.ch

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

[www.fireball-international.com](http://www.fireball-international.com)

## Flotte Bodensee

Adrian Huber, Chriesiweg 18, 9320 Frasnacht  
(P) 071 866 24 38 (G) 071 844 85 07  
email: adrian-brigitte@bluewin.ch

## Flotte Walensee

Kurt Venhoda, Bleumatthöhe 25, 5073 Gipf-Oberfrick  
(P) 062 871 09 97  
email: supidu@bluewin.ch

## Flotte Hallwilersee

Mianne Erne, Hohlgasse 65, 5000 Aarau  
(P) 062 824 06 49  
email: mianne\_e@yahoo.com

## Flotte Genfersee

Hansueli Bacher, Rummelring 3, 5610 Wohlen  
(P) 043 377 06 63 (N) 079 291 32 32  
email: hbacher@gmx.ch

## Flotte Bielersee

Simone Robert, Moosstr. 15, 2563 Ipsach  
(P) 032 331 88 84 (N) 078 821 60 11  
email: simone.robert@gmx.ch

## Flotte Bern

Mirjam Bacher-Hollenw., Rummelring 3, 5610 Wohlen  
(P) 043 377 06 63 (N) 079 484 16 14  
email: mirjamh@gmx.ch

## Flotte Zürich

Ernst Schneibel, Schneibel DinghyTech  
Industriestrasse 7a, 8620 Wetzikon  
(G) 044 945 15 70 (N) 079 387 24 86 info@sdyt.ch

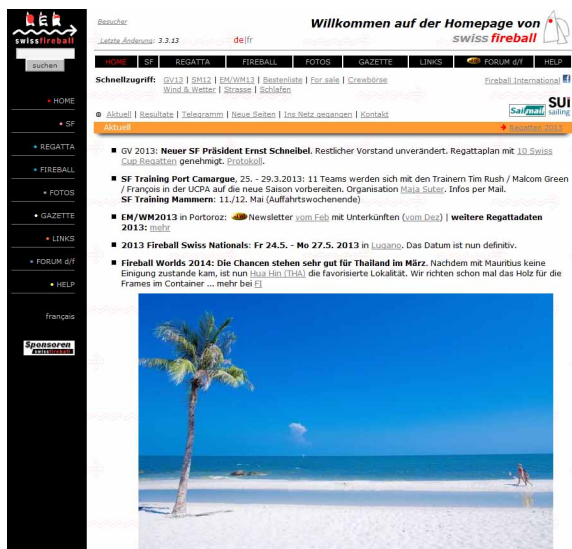
## Flotte Neuenburgersee

N.N.

## fast - fun - friendly

### Swiss Fireball-Mitglied werden

Informationen und Anmeldung: [www.fireball.ch](http://www.fireball.ch)  
oder Christoph Graf, Talweg 164, 8610 Uster  
Tel: 044 994 42 16



www.fireball.ch

## Impressum: swiss fireball

Vierteljährlich erscheinendes Vereinsorgan mit einer Auflage von 150 Exemplaren

Redaktion / Gestaltung: Christina & Urs Härdi-Landerer, Hauptstr. 15A, 7240 Küblis

## Regatta-Kalender 2015



April	Mai	Juni	Juli	August	September	Oktober	November
1 P.Camargue	1	1	1	1 Reschensee	1	1	1
2 P.Camargue	2 Hallwil	2	2	2 Reschensee	2	2	2
3 P.Camargue	3 Hallwil	3	3	3	3	3	3
4	4	4	4	4	4	4	4
5	5	5	5	5 SM Reschen	5	5	5
6	6	6 Maccagno	6	6 SM Reschen	6	6	6
7	7	7 Maccagno	7	7 SM Reschen	7	7	7 ev. Thalwil
8	8	8	8	8 SM Reschen	8	8	8 ev. Thalwil
9	9	9	9	9 SM Reschen	9	9	9
10	10	10	10	10	10	10	10
11	11	11	11	11	11	11	11
12	12	12	12	12	12	12	12
13	13	13	13	13	13	13	13
14	14	14	14	14	14	14	14
15	15	15	15	15	15	15	15
16	16 Training Ma	16	16	16	16	16	16
17	17 Training Ma	17	17	17 EM Wales	17	17 ev. Wingreis	17
18 Mammerm	18	18	18	18 EM Wales	18	18 ev. Wingreis	18
19 Mammerm	19	19	19	19 EM Wales	19	19	19
20	20	20 Brunnen	20	20 EM Wales	20	20	20
21	21	21 Brunnen	21	21 EM Wales	21	21	21
22	22	22	22	22 WM Wales	22	22	22
23	23	23	23	23 WM Wales	23	23	23
24	24	24	24	24 WM Wales	24	24	24
25	25	25	25 Davos	25 WM Wales	25	25	25
26	26	26	26 Davos	26 WM Wales	26 Romanshorn	26	26
27	27	27	27	27 WM Wales	27 Romanshorn	27	27
28	28	28	28	28 WM Wales	28	28	28
29	29	29	29	29	29	29	29
30	30	30	30	30	30	30	30
	31		31	31		31	

Provisorisch

**Fun für alle !!!  
Wie wär's mit dir ?**







# Das Letzte .....

Gesehen bei den tschechischen  
Meisterschaften in Cerna 2014 ...



... da werden Erinnerungen wach,  
auf sowas in der Art haben auch  
viele von uns zu segeln begonnen...  
aber das Holzrigg? So konsequent  
wurde wohl nur hinter dem eisernen  
Vorhang der Selbstbau  
durchgezogen