

4.18

Swiss **Fireball**

Einladung GV

**von der WM in Carnac
zur EM in Trinité**

• **die Baie de Quiberon aus
anderer Perspektive**



Berichte

Swiss Cup Regatten Romanshorn, Bielersee

Slowenische Meisterschaften

www.fireball.ch

Rückblick zum Träumen: WM 2018





In dieser Ausgabe:

Editorial: 4

Regattaberichte

Romanshorn 5

Bieleree 7

Slovenian Nationals 9

SM-Helden 14/15

Einladung GV in Ittigen 16

EM der 6mR 17

Die Eiserne 23

Wichtige Adressen 24

Mitgliedschaft/Impressum 25

Regattakalender 2019 26

Editorial

Liebe FireballerInnen

In der Zwischensaison läuft Interessantes hauptsächlich neben dem Wasser!

Also im SF Vorstand:

Neue U21-Wertung

Beim Rangverlesen an der SM in Murten war nicht ganz klar, dass die SF einen U-21-Klassenmeister (Vorschoter und Stüürli) ehrt. Dies zum einen, weil es vielleicht nicht klar kommuniziert wurde, und zum anderen, ob dem Jubel der neuen Schweizer Meister.

Swiss Fireball ist es ein grosses Anliegen, junge Segler zu motivieren, zu fördern und zu behalten. Aufgrund dessen hat der Vorstand beschlossen, ab 2019 die JuniorInnen ebenfalls in der **Jahresbestenliste mit eigener Wertung** zu integrieren. So, wie bei den „Alten“.

Das neue Wertungssystem soll ein Anreiz sein, während der Saison mehrere Regatten zu segeln, als nur die Schweizer Meisterschaft.

Via **Crewbörse und Forum** ist es zudem meistens möglich, sich eine **Mitsegelgelegenheit** zu organisieren.

Auf eine noch aktivere Saison 2019!

Also auch an der Swiss Sailing GV:

Neues SM-Reglement

Zu der harmlosen Vernehmlassung zum neuen SM-Reglement, wo von minimal 15 Booten für Fleet-Race-Schweizermeisterschaften die Rede war, wurden offensichtlich nur gut 10 Rückmeldungen eingereicht. Darunter war eine, die eine massive Verschärfung dieses Reglements verlangte. Pflichtbewusst setzte der Zentralvorstand diese eine Eingabe um, sodass im Vorschlag zuhanden der GV dann 50 Optis, 30 Jollen und je nach Länge der Yachten zwischen 24 und 15 Boote verlangt waren. Damit hätten noch genau 1 Jollen- (ausser Optis) und 1 Yachtklasse im 2018 eine gültige SM durchgeführt! Gut war der Gegenwind

schon vor der GV bis zum ZV gedrungen und er machte einen eigenen Gegenvorschlag, zusätzlich zu dem von Swiss Sailing Classes eingereichten, und krebste darin zurück auf den ursprünglichen Vorschlag: **min 15 Boote**, was dann auch mit grossem Mehr angenommen wurde. Allerdings wurde das **nur als Konsultativ-Abstimmung** durchgeführt, denn ein weiterer Punkt lag nicht auf dem Tisch: die Qualifikationen! Auch dort könnte uns noch ein Strich durch die Rechnung gemacht werden, wenn die Zahl von 90 Booten im Vorjahr der SM erhöht würde. Und diese Quali soll vom ZV festgelegt werden können und nicht von der GV. So hätten wir die Katze im Sack gekauft! Wir bleiben also auch im 2019 dran!!

Ich packe hier die Gelegenheit, mich zu bedanken:

Als Erstes beim Vorstand, der uns mit grossem Einsatz das alles ermöglicht, denn ohne Verein kein Regatta-Segeln und ohne Regatta-Segeln keine gemeinsamen Erlebnisse - in Zeiten von Social Media wichtiger denn je!!

Als Wichtigstes (für die Gazette!) bei den Autoren, deren Berichte dieses Jahr herrlich zur Zeit und ohne viel Peitschengeknalle bei der Redaktion ankamen! Die Einzigen, die sich bei weitem nicht an die Termine hielten, waren die Herausgeber. Sie waren am Segeln - das muss als Entschuldigung genügen.

Wir freuen uns auf Euch im 2019!

Fürs Gazette-Team Christina



Swiss Cup Romanshorn 6./7. Oktober

An diesem Oktoberwochenende versammelten sich 16 Fireballs



in Romanshorn am Bodensee.

Die Wetterprognose war sehr gut und es herrschten nachmittags fast sommerliche Temperaturen. Leider liess die Wetterlage wie auch die Windvorhersage nicht wirklich auf Segeln hoffen, womit dann auch mal Warten angesagt war.

Am späteren Nachmittag zeichnete es dann aber auf dem Wasser und es wurde ausgelaufen. Ein leichtes Windchen aus südlicher Richtung ermöglichte einen Start. Zu Beginn sah es vielversprechend aus, leider fiel das Lüftchen dann kurz vor der Luvboje zusammen, sodass nur noch ein Hauch übrig blieb. Die Wettfahrtleitung entschied sich, den Lauf zu Ende zu segeln.



Am Sonntag wurde anfangs nochmals erwartet, bis plötzlich etwas Wind aufkam. Es wurde ausgelaufen, aber bis



alle Boote im Startgebiet waren, war der Wind leider wieder eingeschlafen. Etwas später wurde dann auch abgeschossen und die Boote in den Hafen geschleppt.



So kann man sagen, dass man wenigstens einen Lauf ins Trockene bringen konnte und ein Resultat hatte, auch wenn sich niemand hätte beklagen können, wenn dieser abgekürzte Lauf abgeschossen worden wäre.

Damian und Tseten auf Miet me



Bilder: Jürg Bollier

Resultate

Rang	Segel-Nr.	Mannschaft	Punkte	R1
1	SUI 15146	Kurt LIECHTI Gabriela ERNST	1.0	1.0
2	SUI 14724	Adrian HUBER Brigitte MAUCHLE	2.0	2.0
3	SUI 14921	Damian STRITTMATTER Tseten ARYA	3.0	3.0
4	SUI 15063	Flurina SCHNEIDER Sarah BRAUN	4.0	4.0
5	SUI 14799	Claude MERMOD Ruedi MOSER	5.0	5.0
6	SUI 14602	Fritz WIDMER Tobi VENHODA	6.0	6.0
7	SUI 14975	Urs DÜSCHER Patrick KOHLER	7.0	7.0
8	SUI 14921	Maja SUTER BRUNNER Thomas BÖHM	8.0	8.0
9	GER 14508	Jörg NOLLE Roger LEEMANN	9.0	9.0
10	SUI 14802	Gian Andrea GIOVANOLI Susanne GIOVANOLI	10.0	10.0
11	SUI 14897	Kurt VENHODA Sonja ZAUGG	11.0	11.0
12	SUI 14419	Romy SCHWERZMANN Ivo HELBLING	12.0	12.0
13	SUI 14718	Selina ZEHNDER Christian STALDER	13.0	13.0
14	SUI 14658	Lukas KLIER Nathalie BANGERTER	14.0	14.0
15	SUI 14960	Melanie LEDERER Michael SCHÄFER	15.0	15.0
16	SUI 15008	Lilly-Anne BRUGGER Bernhard FLÜCK	16.0	16.0

Schneibel DinghyTech

für Jollensegler

Beratung

Service

Reparaturen

Zubehör

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

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

Swisscup Bielersee 20./21. Oktober

„Wein, Wind und Gesang – und das Ganze ein Leben lang“.



So haben es uns die Bieler Barden „Klamauk“ anlässlich der Piraten-Klassenmeisterschaft am Samstag Abend vorgesungen. An diesem Wochenende mussten wir tatsächlich auf nichts davon verzichten.

Die Windprognose liess unsere Seglerherzen bereits Tage im Voraus höher schlagen: „Es vieri“ war angekündigt. Bereits bei der Anreise wurden wir von wunderschönen Schaumkronen empfangen. Tatsächlich wurde die Windprognose sogar übertroffen, es wurden Spitzen von 25 Knoten gemessen.

Die Fireballs waren schnell aufgebaut, wir konnten es kaum erwarten, den ersten Lauf zu starten. Kaum auf dem Wasser, ächzten die Masten unter der Bieler Bise. Aus lauter Euphorie hätten die einen sogar fast den ersten Start verpasst, zum Glück war die Regattaleitung aber nachsichtig und brach das Startprozedere noch einmal ab.



Nach diesen kleinen Anlaufschwierigkeiten wurden wir mit vier wunderbaren Läufen belohnt, die versprochene Suppe zur Halbzeit blieb allerdings aus. Die vier Läufe waren für einige verrückte Segler noch nicht genug, andere hatten ein wenig Nachholbedarf.

Zurück an Land wurden alle mit einem feinen Abendessen und hochkarätiger musikalischer Begleitung belohnt. Zum Bedauern der einen blieb das 400g Steak jedoch aus. Nach dem Festschmaus trennten sich die Wege. Während die einen im Büssli nächtigten, genossen andere eine noble Nacht in der Villa mit Seeblick. Die Jungen und Junggebliebenen gönnten sich im Lago noch ein, zwei Bier mit der Bieler Stadtjugend.



Wie die Lago-Gäste war auch der Wind am Morgen danach noch etwas verschlafen. Als wir dann aber nach einem reichhaltigen Frühstück über die Startlinie fuhren, war auch dieser wieder voll am Start. Durchgehend und kräftig begleitete er auch heute jeden Lauf. Und zur Feier des Tages wurde deshalb die Anzahl Läufe von max. 6 auf 7 erhöht. Gegenüber dem Vortag hatte die Bise sogar noch zugenommen. Einigen wurde sie gar zum Verhängnis, die Segel des einen oder anderen Bootes wurden unfreiwillig gewaschen. Auch ein Baumniederholer musste dran glauben. Nach dem letzten Lauf gings für die Müden direkt zurück nach Wingreis, die Gepick-

ten segelten eine Extrarunde via Biel. Bei der Rangverkündigung landeten entgegen allen Erwartungen Lukas und Stephan deklassiert auf dem letzten Platz, stattdessen schnappten sich Ruedi und Claude den ersten Rang. Dafür bescheren Euch die Letztplatzierten nun diesen erstklassigen Regattabericht.

Lukas und Stephan mit FunKey

Bilder: YCB



Resultate

Rang	Segel Nr.	Mannschaft	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	Punkte
1	SUI 14799	Claude MERMOD Ruedi MOSER	(1.0)	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	6.0
2	SUI 14802	Gian Andrea GIOVANOLI Susanne GIOVANOLI	4.0	2.0	2.0	(7.0)	6.0	3.0	2.0	19.0
3	SUI 15028	Kurt LIECHTI Gabriela ERNST	(5.0)	3.0	3.0	2.0	4.0	5.0	4.0	21.0
4	SUI 14975	Urs DÜSCHER Patrick KOHLER	(10.0)	4.0	9.0	3.0	2.0	4.0	3.0	25.0
5	SUI 14718	Selina ZEHNDER Christian STALDER	(6.0)	5.0	6.0	6.0	3.0	2.0	6.0	28.0
6	SUI 15063	Mianne ERNE Manuela LIECHTI	2.0	6.0	5.0	4.0	5.0	9.0	(12.0) DNF	31.0
7	SUI 14896	Richard SCHELLER Linus EBERLE	3.0	7.0	4.0	5.0	(12.0) DNC	12.0 DNC	12.0 DNC	43.0
8	SUI 14921	Maja SUTER BRUNNER Severin LEUENBERGER	7.0	(10.0)	8.0	9.0	8.0	10.0	5.0	47.0
9	SUI 15008	Ernst SCHNEIBEL Beni FLÜCK	8.0	8.0	7.0	10.0	7.0	7.0	(12.0) DNF	47.0
10	SUI 14890	Franziska KRAMER Gery SAUER	9.0	9.0	10.0	8.0	(12.0) OCS	6.0	7.0	49.0
11	SUI 14658	Lukas KLIER Stephan ZEHNDER	(11.0)	11.0	11.0	11.0	9.0	8.0	8.0	58.0

DUVOISIN NAUTIQUE
& SPORTS

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

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

*Dies schliesst sperrige Güter...

www.duvoisinnautique.ch

Colombier/NE - 032 841 10 66 - info@duvoisinnautique.ch

Slovenian Nationals 2018

Portoroz oder der Abschied vom Sommer.



Nach Mitternacht erreichten wir die Marina Portoroz. Wie schön, dass der Pförtner im Tausch mit den IDs uns den Schlüssel zum Appartement in die Hand drückte und wir uns gleich in die gemachten Betten verziehen konnten.

Heller Sonnenschein und genüssliche Wärme weckten uns und das Wiedersehen mit den slowenischen Freunden machten das Auftakeln zum sozialen Event. Beim Skipper's Meeting, ganz entspannt beim Bier in der Marina-Beiz, klang dann doch die Enttäuschung der Organisatoren (Go – Sailing, das Team: Mitja und Katra) fein mit: Nur 10 Boote, 7 SLO, 2 CZE und 1 SUI waren gemeldet. Einziger Kompromiss deswegen war der Kurs, Ein Up-and-Down, der nur 2 Bahnmarken erforderte. So konnte Bojenleger Mitja den Kurs schnell auslegen und dennoch auch als Zuschauer und Photograph die Rennen verfolgen. Und Janez Kuntaric bemühte sich als Wettfahrtleiter aufs Äusserste, es allen Recht zu machen. Insbesondere gab er auf unser Ersuchen hin bekannt, dass er statt 3 mal 3 Läufe plante, am Samstag 4 Rennen durchzuführen, um dann am Sonntag früher fertig zu sein und uns Ausländer wieder auf den langen Heimweg zu entlassen.

Erster Start um 13:00, entsprechend wurde nun gleich zum Auslaufen gerufen, und damit zum ersten Abenteuer: Einwassern! Wehe dem, der die Grenze zum immer befeuchteten Rampengrund

überschritt. Besser als jede Eisfläche glitt man ungebremst, mitsamt dem Boot in die Tiefe. Irgendjemand Tapferes konnte unsern Rolli schnappen und an Land bringen. Wir versuchten, uns ins Schiff zu retten. Das gelang ganz leidlich, nachdem die Segel zu etwas Fahrt und die Foils damit zu etwas Kursstabilität verhalfen, und wir so Mauern und verankerte Yachten umkurven konnten. Uff!

Nach zwei wunderbaren Läufen bei 2 bis 3 Bf. im glitzernden Nachmittagslicht, die perfekt unserm Können entsprachen und wir sie problemlos mit Start-Ziel-Siegen gewinnen konnten, wollte der thermische Maestral dann aber nicht mehr. Aber Janez wollte! Denn er musste doch seinen Plan erfüllen! Also wurde schnell schnell mit reichlich schiefer Startlinie noch ein Start durchgedrückt, die Einzelrückruf-Flagge dann auch gleich gesetzt, denn alle hatten sich am Startschiff geballt. Zwei Slowenen kehrten brav zurück, die übrigen kämpften sich Richtung der noch völlig unsichtbaren Luvtonne.



Mit zarter Hand mühten wir uns also von Windstrich zu Windstrich und konnten das Fass knapp vor den jungen Matija Kocjancic/Marko Volk runden. Der Weg zurück wurde noch viel länger, jeder Hauch brachte unsere Verfolger gefährlich nahe, bis auch wir uns wieder absetzen konnten. Mit Halsen entflohen wir dann dem ewigen Dilemma und kamen tatsächlich einen Moment in den Genuss,

einen selbstbestimmten Kurs zu fahren. Aber dann wurde der Lauf abgekürzt, und das Zielboot deutlich bevorzugt. Ob wir das noch schaffen konnten? Nein, ein kleines Wind-Schübsli und unsere Verfolger waren über die Linie. Und für uns blieb nicht mal ein Pfiff? Auch das nächste Paar Benes/Napravnik und Flis/Juric bekamen gemeinsam nur einen Pfiff. Frühstart??



Erst einmal schlichen wir nun Richtung Hafen. Dank der spiegelglatten Oberfläche waren wir erstaunlich schnell zurück – und an der Rampe! Mutig sprang Cedi ins Wasser und hing sofort unkontrolliert an der Bordkante. Also schmiss auch ich mich rein und erlitt dasselbe Schicksal: Null Kontrolle. Endlich fand Cedi etwas Halt im Untergrund und ich konnte mich Richtung Bug ziehen. Gut, war der Spi fest im Sack verzurrt, so konnte ich auch dessen Schot als Stütze nutzen. Nun war nur noch das letzte Stück zwischen Bug und trockenem Ufer zu überwinden. Also etwa 10 cm... Zweibeinig ging das natürlich nicht, aber vielleicht auf allen vieren? Auch die Handschuhe gaben keinen Halt, aber mit dem Hintern ging das plötzlich etwas vorwärts ... und... ja, die Hände kriegten ein wenig trockene Rampe unter die Ballen, das Ziel war nahe. Die Füße mussten nun den Händen folgen und tatsächlich, ich hatte es geschafft! Die hohe Schule war nun, den Rolli so zu platzieren, dass er trockenen Fusses aber

mit ausreichend geladenem Schiff die Rampe hochgezogen werden konnte. Gut war hier Katra noch zur Stelle, und so schafften wir den Hochseilakt. Nur Cedi blieb an seinem Unterwasser-Ankerpunkt stecken. Er blieb gleich da und half den nächsten Ankömmlingen als sanfte Anlegestelle.

Als gute Nachbarn von Italien bekamen wir nun kleine aber scheinbar endlos viele Bierbüchlein und schmackhafte warme Teigwaren. Das stillte den Hunger nachhaltig. Dennoch zog es die Einheimischen magisch nach Portoroz. Uns schwebte eher eine Gelateria vor (sorry, ich weiss nicht, wie das auf Slowenisch heisst, aber Italienisch sprechen die meisten), aber die Mehrheit entschied sich für Pizza... mit viel Bier voraus ... und viel Bier danach, damit man dann auch gut vorgewärmt in der Rok Bar einheizen konnte. Das schenkten wir uns dann aber, und fanden den Weg zurück sogar auf Anhieb.



Samstag: Erster Start um 12:00, das erlaubte wiederum unser Früchte-Zmorga, nachhaltig aufgepeppt mit Capuccino und Croissants in der Marina-Beiz. Heute fürchtete Janez, dass die sanfte Bora nachmittags vom Maestral gestört würde ... und er wollte doch 4 Läufe durchziehen, er war ganz nervös. Wir auch, denn wir mussten wieder auf den Rampenschlipf. Mit etwas angepasster Technik gelang das Manöver aber deutlich besser als gestern. Eine herrliche,

nur wenig böige Bora mit etwa 3 Bft entschädigte für den Rampenstress. Und sie zog durch, so dass sich auch Janez entspannen konnte. Nach einer ersten Kreuz in Rake 2 rakteten wir auf dem Vorwind wieder aus, und das bewährte sich, konn-



ten wir doch alle 4 Läufe gewinnen. Ein wunderschöner Segeltag, nicht mehr so heiss wie mit dem Maestral vom Vortag, aber noch immer schweisstreibend auf den Vorwindkursen, ging mit dem fast schon eleganten Auswassern zu Ende: Cedi wusste nun, wo sein Ankerpunkt war, ich manövrierte ihn dorthin, und anschliessend stand er fest genug, so dass ich dem Schiff entlang und auf Händen und Füessen ins Trockene kam.

Gemütlich genossen wir nun die Abendsonne in Shorts und T-shirt beim Bier. Mit gewaltigem Feuer verabschiedete sie sich hinter der kroatischen Küste. Nun legten auch wir uns noch etwas aufs Ohr, denn heute waren wir zum Event-Abendessen in der Marina-Beiz geladen. Eine grosse Tafel war für die ganze Fireball-Familie gedeckt. Und nun wurde aufgetischt: Vorspeise mit direkt vor Piran frisch gefangenen Thon, Hauptspeise mit zart in Butter gebratenem Fisch (dessen slowenischer Name mir leider entfallen ist) und dann noch ein Triplet von Desserts, alles in äusserst appetitlicher Qualität! Und nun mussten natürlich noch die Gratis-Drinks in der Rok Bar konsumiert werden, ein langer und lauter Abend!

Sonntag: Erster Start um 11:00, das liess uns dann doch den Wecker stellen! Noch einen Lauf gewinnen und dann hätten wir Regatta und Central European Cup gewonnen. Das übliche Prozedere plus Wohnung räumen, und schon wasserten wir - mitsamt dem Fuchur - mittlerweile durchaus gekonnt!

Allerdings sorgte heute auch kein Lüftchen für irgendwelche Überraschungen. Im Auge des Zyklons seien wir, hatte Janez erklärt. Also stiessen wir uns ab, wo immer wir konnten, paddelten und pumpten uns zum Startboot. Und tatsächlich, bald schon zeichneten die «Fingerabdrücke» der Bora die Bucht. Schnell war der Kurs gesetzt und wir starteten schon mit kräftigen Böen. Keine Zeit, meiner schönen dicken Grossschot nachzutruern, die am Freitag gegen das dünne aber harte Teil ausgetauscht worden war. Fest zupacken, aufrecht segeln, Dreher nutzen! Mit zwei Wenden hatten wir die vor uns liegenden Kocjancic/Volk und Benes/Napravnik kurz vor der Luvtonne abgehängt. Aber da kam Miha mit seinem gewichtigen Tomo Pecaver am Draht von Steuerbord und liess uns auch auf dem Spi locker stehen. Auf der zweiten Kreuz setzten sie dann aber stur wieder auf die linke Seite, was wir mit sauberem Abwenden in der Mitte besser machten. Und damit konnten wir nun beruhigt die zum Glück nicht umwerfenden Böen nutzen, um den 7. Sieg heimzufahren. Das letzte Aus-





wassern gelang, Katra, die gute Fee am Land und ich zogen das Schiff mit Cedi im Schlepptau fast schon elegant aus dem Wasser. Mittlerweile pfiß und sang die Bora in den Wanten, Blitz und Donner peppten die Stimmung noch auf, und ein kurzer Regen ergänzte die intensive Schiffspülung aus dem Schlauch mit himmlischem Wasser. Damit war Fuchur bereit fürs Winterlager und wir für die lange Reise nach Hause. Aber nicht ohne ein dreifaches GO – Sailing! GO – Sailing! GO – Sailing! Zum Dank für die gute Organisation und den herzlichen Empfang für die Tschechen und uns.

Mit den hier üblichen Ost-West-Sonntagsstaus schafften wir es, nach gut neun Stunden Fahrt erschöpft ins Bettlein zu plumpsen – müssten wir unsere Autobahntaktik das nächste Mal doch etwas verfeinern? In Italien geht's bei Staus auch ungeniert über Sperrflächen und Pannestreifen, Hauptsache es rollt....

Christina und Cedi mit Fuchur SUI 14859

Bilder: Janez Kuntaric & Mitja Margon



Resultate

Rank	Sail-Nr.	Helmsman/Crew	R 1	R 2	R 3	R 4	R 5	R 6	R 7	R 8	R 9	Nett
1	SU114359	Christina Haerdi - Cedric Landerer	1	1	OCS	1	1	1	1	1	DNS	18
2	SLO 14989	Matija Kocjancic - Marko Volk	2	3	1	5	4	2	4	5	1	22
3	CZE 14949	Jiri Benes - Jakub Napravnik	3	2	OTS	2	3	5	3	4	2	24
4	SLO 14861	Anze Flis - Benjamin Juric	6	6	2	4	2	3	2	3	4	26
5	SLO 14730	Milica Kavcic - Tomo Pecaver	4	5	5	3	5	4	6	2	3	31
e	SLO 14492	Iva Tilinger • Mitja Nemeč	5	4	6	6	6	7	7	6	DNF	47
7	SLO 12385	Matjaz Ftoje - Jure Cirar	7	7	4	7	7	6	9	7	6	51
3	SLO 14701	Andreja Strmoie - Vesna Briski	8	8	7	9	8	8	5	DNC	DNC	64
9	SLO 14796	Rok Volk - Uros Dolzan	DNS	DNS	DNS	8	9	9	8	8	5	69
10	CZE 14400	David Novak - Barbora Plesnikova	9	9	3	10	DNF	DNS	10	DNF	DNF	74



Zhik

bucher + walt
Spezialist für Bootszubehör

BUCHER-WALT.CH

SUPERWARM V
ENTWORFEN FÜR REGATTASEGLER





Einladung GV 2019

Einladung zur Generalversammlung 2019



Datum: 23. Februar 2019

Beginn: 15:00 Uhr

Ort: Haus des Sports, Talgut-Zentrum 27, 3063 Ittigen bei Bern, Raum Fairplay, 1. UG



Traktanden der Swiss Fireball Generalversammlung 2019

1. Begrüssung
2. Wahl der Stimmzähler
3. Protokoll der GV 2018 (siehe Gazette 1-2018)
4. Jahresberichte und Entlastung des Vorstandes
5. Vorschau 2019, Regattaplan, Trainings, SM, Gazette und Budget
6. Wahlen und Wiederwahlen in den Vorstand
7. Mitgliederanträge
8. Preisverleihungen Swiss Cup 2018, U21 Jahreswertung 2018 und Ehrungen
9. Ort und Datum der GV 2020
10. Verschiedenes

Anträge

sind schriftlich bis zum 12. Januar 2019 an das Sekretariat einzureichen. Eingereichte Anträge werden ab dem 13. Januar 2019 auf www.fireball.ch publiziert.

Apéro und gemeinsames Abendessen

im Anschluss an die GV. Details werden auf www.fireball.ch angekündigt.

Anmeldungen

an Ernst Schneibel: schneibel@bluewin.ch oder 079 387 24 86

Wichtig: Der Vorstand bittet euch um eure An- oder Abmeldung bis 16. Februar 2019.

6mR EM 2018 in La Trinité-sur-Mer



Gerade lasse ich den Laptop mit der Diashow noch ein letztes Mal vor der Meisterfeier in Bottighofen Probe laufen,

als mein Natel piepst: Ein Bericht für die Fireball-Gazette über das Leben und Segeln auf einem Bleitransporter wie er im (Lehr-)Buch steht, wünscht das Gazette-Team aus dem Bündnerland? Bericht?!...war das Losglück nicht dieses Mal auf die wahnsinnig fair segelnde Profi-Crew der dritt-platzierten portugiesischen SEJLIM gefallen?

„Um die Ereignisse nochmals Revue passieren zu lassen“ lese ich - ach so, ein therapeutischer Ansatz steckt hinter der Mail.

Recht haben sie dort oben in Küblis, denn noch immer kann ich nicht glauben, was ich in den letzten Monaten erleben durfte.

Dabei hat doch alles ganz harmlos angefangen: mit einem Aushang bei der Bodensee-woche 2017: „Mitsegelgelegenheit gesucht“ heftete ich damals am Nachmittag vor dem Beginn der Regatten ans Schwarze Brett direkt neben die NOR. Im Kleingedruckten nannte ich neben meiner Leidenschaft für 20er Jollenkreuzer und Folkeboote natürlich auch meine Erfolge... ähm Erfahrungen bei Fireball-Regatten.

Erst spät am Abend läutete das Telefon und ich wurde gebeten, mich Freitagmorgen um 9:00 Uhr auf einer blauen modernen 6mR Yacht namens COURAGE einzufinden. „Das sieht professionell aus“ stellte ich fest, als ich am nächsten Tag Bekanntschaft mit der teambekleideten Crew dieser bis an die Mastspitze „bewaffneten“ Regattayacht machte. Die Logos auf Jacken und Hosen warfen ihre Schatten voraus auf die Weltmeisterschaft in Vancouver. Fredrich – der Finne mit dem schwedischen Akzent

(oder andersrum) konnte mich nicht ganz beruhigen, als er mir versicherte, dass der Spass doch deutlich im Vordergrund stehen würde.



Zugewiesen wurde mir die Position am Mast: Kellergeschoss mit der Bedienung von Spifall, Spibarber, Spibaum, Spisack, Genuaroller, Cunningham, Unterliekstrecker Irgendwie alles nicht viel anders als beim Fireball aber in völlig anderen Dimensionen.



Man erwies sich als gnädig und setzte auf mein Bitten dann vor Beginn der Wettfahrt doch noch mal den Spi zur Probe. Der Wind frischte auf ca. 3-4 Bft auf, das Schiff warf sich auf die Seite und los ging's. Vom Rennverlauf bekam ich auf der kleinen nassen Sitzbank im Rumpf nicht viel mit, nur bei den Manövern und auf den Spikursen konnte ich meinen Kopf mal über die Deckskante recken. In Lee war die Sicht sowieso wegen der überdimensionalen Genua versperrt. Am Ende des Tages waren 3 von 4 Läufen gewonnen und meine Telefonnummer im Handy vom Skipper, Steuermann und Eigner Reinhard Suhner abgespeichert. Drei Mal in der Woche würde bei ihm trainiert –dienstags frei in Romanshorn auf MECARA, einem klassischen 6er von 1954, mittwochs für die Regatta-Stammcrew in Bottighofen auf einem der beiden modernen Yachten aus der gleichen Klasse, der Donnerstag sei für den 5,5er MISCHA in Steckborn reserviert. Also wenn ich Lust hätte...

Wenn es um's Segeln geht, muss man mich normalerweise nicht zwei Mal bitten. Zudem ergab es sich, dass die Position auf dem Vorschiff frei wurde und Gianpiero, den ich bei der Bodensee-

woche vertreten hatte, unbedingt aus dem 1. UG raus an die frische Luft wollte, wo es so gut nach Adrenalin riecht.

Eine optimalere Position als vorne unten, gibt es für mich wohl nicht: koordinierendes Multitasking- Timing liegt mir. An Steuer und Vorschot fehlen mir bei Regatten Nervenstärke und Durchsetzungsvermögen, für die Winschen die Kraft.

Auch Ingo wurde angeworben und als Allrounder an Grossschot, Vorschot bzw. Vorschiff ins Team integriert. Leider war im Job sein voller Einsatz gefordert, so dass es bei der Position Edelreservist für die Saison 2018 bleiben sollte. Bei der EM in La Trinité-sur-Mer – dem erklärten Saisonziel hielt er uns aber als sechstes Crewmitglied den Rücken frei. Im Falle eines Ausfalls hätten wir jede Position ersetzen können.



Also, wer sind WIR eigentlich? Reinhard Suhner am Steuer, zusammen mit Friedrich Dahlman an der Grossschot auch für Trimm und Taktik verantwortlich, Vorschoter und Segelmacher Jesper Schiewe. Gianpiero Armiento hat am Bug immer die Nase vorn und ich versuche Ordnung im Schnürli- und Spinackerchaos zu halten.

Fast jeden Mittwoch konnten wir zusammen trainieren und ausser den Midweek-Races (Yardstick) noch drei Klassenregatten bestreiten. Teile der Crew waren zudem zum intensiven Testen auf NIVO-LA noch zur Copa del Rei auf Mallorca.

Je näher die EM rückte, desto spannender wurde die Frage, in welchem Teil des Feldes wir uns wohl wiederfinden würden. Nach dem zweiten Platz auf Mallorca, wurden die Vorhersagen von Reinhard dann konkreter: „Treppechen ist realistisch“. Küchensdesigner Gianpiero und Hebamme Kerstin nahmen es stirnrunzelnd zur Kenntnis, denn gemeldet waren in grossen Teilen Profimannschaften. Aber mit einem Europameister (2010 in Brunnen - Reinhard mit MECARA und übrigens Michael Schäfer an Bord!) sowie einem Weltmeister (2007 in Cows - Fredrich) konnten wir uns ja zumindest auf geballte Erfahrung berufen.

Bei der letzten Trainingsregatta drei Tage vor der Abreise ging dann nochmal alles schief. Bei guten 4 Bft klappte kein Manöver – „Wie die Anfänger!!!“ schoss irgendwann ein „Blitz“ aus Richtung Steuer zu uns da vorne. Und am zweiten Tag machten uns die Auswirkungen des Niedrigwassers zu schaffen. Mehrere Kilo Wasserpflanzen hatten sich im oberen Teil von Kiel und Ruder für uns unsichtbar verfangen, das Rückwärtssegeln, um genau dem vorzubeugen, hatte nur noch einen festeren Knoten geschnürt. So kämpften wir uns mühsam durch den Schwachwindlauf und sahen erst beim Auswassern am Folgetag das ganze Elend.



Für NIVOLA ging es auf einem Tieflader bereits dienstags los, die über tausend

Kilometer Richtung Bretagne. Wir anderen folgten verteilt auf Flugzeug und zwei Autos am Donnerstag. Ingo und ich sammelten morgens noch Jesper in Singen ein und starteten dann zu einer kurzweiligen Fahrt. Pünktlich zur Vor speise (Wein mit Austern) konnten wir uns zum Rest der Mannschaft gesellen. Die Hauptspeise (Austern mit Wein) gab dann einen kulinarischen Vorgeschmack auf die nächsten Tage. Bei einem Verdauungsspaziergang durch den beleuchteten Hafen staunten wir alle über die Einhand-Hochseekatamarane in riesigen Dimensionen am Steg.



Zum Dessert wartete dann der Bezug unseres fantastisch ausgestatteten und herrlich gelegenen Ferienhauses auf die etwas erschöpfte Reisegruppe.

Das Einwassern der ca. 40 Schiffe, die aus Europa, Kanada und den USA ange reist waren, am nächsten Tag war dann trotz herrlichem Sommerwetter doch eine etwas aufwändigere Prozedur, die vom Hafenspersonal jedoch ruhig und professionell erledigt wurde. So konnten wir bereits nachmittags zu einem ersten Pro beschlag in die Bucht von Quiberon auslaufen.

Für das Wochenende waren zunächst in einer Vorbereitungsregatta vier Testläufe geplant. Wegen Windmangel am Samstag blieb es dann bei zwei Wettfahrten am Sonntag. Für uns lief es durchwachsen, der Frühstart im ersten Lauf war wohl nötig, um dem Starttiming noch den letz-

ten Schloff zu geben, bevor es am Montag ernst wurde.

Erster Tag: Bei leichten Winden um 2 Bft. lief es im ersten Lauf rund für uns. Hinter vier zu früh gestarteten Booten machten wir uns auf die Jagd, kamen näher und näher, überholten und segelten am Ende allen auf und davon, mit einem Vorsprung von 2:40 auf den nächsten. Hatten die anderen geblufft?

Der Wind nahm mehr und mehr ab, nur wenige Moderns schafften es mit dem letzten Hauch in anständiger Manier über die Ziellinie, wir gehörten leider nicht dazu und mussten uns in einem Pulk von etwa zehn 6ern über die Markierung treiben lassen – der enttäuschende 9. Platz.

Zweiter Tag: Erneut empfangen uns herrlicher Sonnenschein und Wind zwischen 8 und 10 kn für den ersten Lauf des Tages. Nach einem unbemerkt gebliebenen Fehler bei der Vorbereitung im Hafen von mir, gab es durch ein verdrehtes Spifall eine kurze Verzögerung beim Spisetzen. Das Feld war dicht beisammen, so mussten wir einige Boote passieren lassen, konnten aber erneut aufholen und sicherten uns am Ende den dritten Platz.

Im vierten Lauf lief es dann erneut besser, klar vorausliegend wurde bei abnehmendem Wind jedoch kurz vor dem Ziel abgeschossen – schade für uns. Die Wettfahrtleitung wollte sich und den Teilnehmern offenbar ein ähnliches Desaster wie am Vortag ersparen. Damit war klar, dass es am nächsten Tag mit windiger Vorhersage drei Läufe geben würde.

Dritter Tag: Mit den vom Chef de Mission verordneten Nudeln zum Frühstück konnte ich mich die Tage zuvor schon schwer anfreunden, obwohl Gianpiero – der fantastische Mannschaftskoch – bereits morgens um 06:30 Uhr alles gab mit seinen Spaghetti Vongole oder Carbonara. Über 20 kn Wind waren für die-

sen Tag gemeldet, und die Teigwarenration für jeden wurde vom Skipper kurzerhand zwangsverdoppelt...eine Freude für meinen Magen und die seit Tagen von mehreren Herpesblasen offene Unterlippe. Von Vorentscheidung und Vorteilen für die Proficrews war schon am Abend zuvor die Rede gewesen. Zudem galt es den versäumten Lauf aufzuholen. Wolken und auffrischender Wind empfingen uns auf dem Atlantik und die Nudeln schienen ihre Wirkung nicht zu verfehlen. Nach zwei Runden Up-Down-Up-Down gingen wir mit 19 Sekunden Vorsprung über die Ziellinie.



Alle Teilnehmer staunten nicht schlecht, als auf dem Startschiff für das nächste Rennen das Signal für drei Runden gesetzt wurde. Offenbar wollte die Regatta-leitung die Spreu vom Weizen trennen, also gut, auf in den Kampf. Kurz vor dem Start entdeckte ich im Cockpitboden einen aufgeboenen Splintring, für eine Analyse zur Herkunft war es jedoch zu spät. Am Luvfass liess sich der Mast-schlitten für den Spibaum nur mit Gewaltanwendung nach oben ziehen und ein Knoten im Spifall verhinderte ein

schnelles Manöver zusätzlich. Obwohl alles Gute ja von oben kommen soll, sorgte die kleine Kugel, die vor meiner Nase auf das Deck fiel, für einiges Kopfzerbrechen. So entschloss ich mich, Jesper zu informieren um im Zweifelsfall auf Komplikationen am Leegate vorbereitet zu sein. Es brach aber „nur“ der Rahmen aus Kunststoffrohr vom Spisack an so ungünstiger Stelle, dass eine Beschädigung am Segeltuch beim Setzen oder Bergen zu befürchten war. Vorsicht für die nächsten Manöver war also geboten! Auf dem folgenden 1,6 sm langen Vorwindkurs wurde dann zunächst das Chaos aus Schoten und 80m² Spinnaker beseitigt und dann das gebrochene Kugellager des Mastrutschers notdürftig durch Tape geflickt. Unter diesen Umständen muss der 5. Rang in diesem Lauf wohl als „erfolgreicher Fehlschlag“ gewertet werden.



Auch der dritte Lauf des Tages sollte über die vollen drei Runden ausgetragen werden. Die Wettfahrtleitung machte einen fantastischen Job, einzig die vor dem hellen Sandstand bei Wellengang und zwischen einer grösseren Anzahl Regattabegleitboote kaum auszumachenden „Mini“-Tonnen stellten ein Problem dar, vor allem als das Fernglas durch das Salz auf der Optik kaum noch zu gebrauchen war. Noch einmal schafften wir es, alles zu geben und mussten nur dem amtierenden Weltmeister vom

Genfer See Phil Durr auf JUNIOR im Ziel den Vortritt lassen (übrigens ein Senior der Fireballer, die Red).

Auf der abendlichen Rangliste hatten wir im ersten Rang zwar noch einen Vorsprung auf JUNIOR, unter Einbezug des noch fälligen Streichers, schrumpfte dieser jedoch bedenklich.

Die ausgegebene Taktik für den vierten und letzten Tag war: Einen Lauf auf Angriff, einen auf Verteidigung.

Vierter Tag: Wieder Sommerwetter und mittlere Winde vom Feinsten versprachen einen fantastischen Tag auf dem Wasser. Offenbar sollte der erste Lauf des Tages der Angriff sein, was so ziemlich ... na ja, reden wir nicht mehr drüber. Falsche Seite – 9. Platz.

Was dann folgte, war eine Lehrstunde aus dem Kapitel „Never give up“. Um doch noch den Titel zu erringen, mussten wir im achten und letzten Lauf den Weltmeister – wie einige andere ebenfalls mit Profis am Werk – schlagen. Auf dem Vorschiff gaben wir uns alle Mühe fehler- und störungsfrei unsere Arbeit zu verrichten, kaum ein Wort wurde auch hinten auf dem ersten Amwinder gesprochen. Nur der Satz von Fredrich an Reinhard: „hast Du eine private Böe?“ liess uns unten im Keller Hoffnung auf einen guten Rennverlauf schöpfen. Am Luvfass sahen wir dann die „Bescherung“ – ein Vorsprung über mehrere Bootslängen! Wir waren die Gejagten! Jetzt nur nicht nervös werden. Alle Manöver liefen wie am Schnürchen, jedoch holte Phil Durr mit seiner Crew Welle für Welle auf, ein Matchrace über drei Schenkel war die Folge. Jesper fuhr den Spikurs seines Lebens, Reinhard und Fredrich wehrten mit mehreren taktischen Halsen einen Angriff nach dem nächsten ab. Am Ende des letzten Down-Wind-Kurses waren die Nerven so gespannt, dass wir die über uns kreisende Fotodrohne am liebsten abgeschossen hätten - zum Glück hatten wir weder Möglichkeit noch Gele-

genheit! Zwei weitere Konkurrenten versuchten unseren Zweikampf zu ihrem Vorteil zu nutzen und sich vor uns zu platzieren, dennoch gaben NIVOLA und ihr Team den Sieg nicht mehr aus der Hand. Die Hupe ertönte, kein Protest war hängig und wir konnten die Gratulationen der anderen entgegen nehmen.



Das Gala-Essen am Abend war dann der reinste Genuss und die Vorfreude auf die Rangverkündigung am nächsten Tag gross. Zunächst sollte aber noch die Arbeit des Auswasserns bewältigt werden. Trotz der frühen Tagwache waren wir leider nicht die ersten am Kran und mussten uns in eine lange Schlange einreihen. So brachen wir in Arbeitskleidung zum Shake-Hands auf. Dem Erstplatzierten bei den Klassikern – HRM Juan Carlos von Spanien – sah ich mich dann unverständlich stammelnd mit dreckiger Hose und ungewaschenen Händen gegenüber.

Beim Anblick der ausgestellten Pokale konnte ich kaum glauben, was Reinhard mir erklären wollte. Nicht nur die Coppa Giovanelli hatten wir uns erkämpft, auch zwei weitere Pokale sollten mit uns die Heimreise in die Schweiz antreten (was uns im Folgenden noch vor einige logistische Herausforderungen stellte) . Mit 22 Jahren durfte Jesper den goldenen Astor-Cup entgegennehmen und an mir war es, die Lucie-Bedford-Warren-Trophy für die beste Crew mit einer Frau an Bord, die alle Wettfahrten mitgesegelt

hat, zu stemmen. Ein wahrhaft gigantisches Gebilde.

Am Samstagvormittag trat dann der grössere Teil der Mannschaft die Heimreise an. Reinhard und Fredrich mit der Coppa Giovanelli unter dem Arm im Flugzeug – der Zoll in Frankreich war „not amused“, dass Reinhard dieses „französische Kulturgut“ ins Ausland mitnehmen wollte.

Gianpiero mit seiner Frau Andrea und Jesper im Porsche – in dem für Jesper und dem Astor-Cup nebst zugehörigem Flight-Case nicht ausreichend Platz war. Also wurde der wertvolle Pokal in ein Badetuch gewickelt und in einem Kochtopf gesichert.

In unserem Renault wurden kurzerhand die Rücksitze ausgebaut und in die NIVOLA verladen, damit zusätzlich zu uns beiden auch Lucie mit zwei Flight-Cases Platz finden konnten.

Nach diesem äusserst erfolgreichen Unternehmen in Frankreich sollen nach den Wünschen von Eigner Reinhard Suhner Schiff und Crew in gleicher Besetzung bei der Weltmeisterschaft in Hanko/Finnland antreten. Der Titel soll gewonnen und die beiden Bonus-Preise verteidigt werden.

Wir hoffen, den Rückflug am 10. August 2019 mit einigem Übergepäck antreten zu dürfen.

Kerstin Schulze (Ex?)-Fireball-seglerin

Bilder:
Kerstin Schulze
Jean-Marie Liot



Die Eiserne 1. 12. 2018

Ein milder Frühwinter- oder eher Spätherbsttag entwickelte sich allmählich aus dem Dunkel der Nacht und dem anschliessenden Milchweiss des Bodennebels. Pötzlich glitten da Sonnenschein und farbige Blätter vor meinem Zugfenster vorbei. Mit der Sonne kam dann aber auch Leben in den Zug. Je mehr ich mich Konstanz näherte, umso mehr füllten sich die Abteile, denn Konstanz ist offensichtlich nicht nur für Segler attraktiv.

Im Gegenteil, trotz der aus dem Zug quellenden Menge war ich die einzige, die über die Brücke zum Hafen strebte, und genauso einsam war es an der Rampe beim Sealife. Nur Adis Fidelio stand ganz verlassen da! Dank Natel waren dann Roger und Sonbull aber bald gefunden, und damit auch die Frage des Tenues plötzlich aktuell! Im Zweifelsfall alles - wenigstens mit an Bord, was noch nicht unter den Tröchi gepackt wurde.

Ein sanfter Ostwind kräuselte die Konstanzerbucht richtig einladend und glitzernd dank einiger Sonnenstrahlen, die den Weg durch die grauen Wolken gefunden hatten.

So kreuzten wir Richtung Start und noch etwas darüber hinaus - auch der Spi stand schön - und die Wolken zogen sachte mit nach Osten. War das ein Spiel vom Westwind? Den Ostwind direkt über dem See gewähren zu lassen bis sich alle gut 150 Boote im Startgebiet eingefunden hatten? Denn mit dem ersten Startschuss war Schluss. Trotz der drei Gruppen blieben alle, auch der schwarze Riesencat einfach im Startgebiet stehen. Einjeder suchte ein Plätzchen, um mögliche Lüftchen optimal in Bewegung umzusetzen. Hier griff dann manch einer auch in die Trickkiste: Jollensegler optimierten ihren Körpereinsatz für den Vortrieb, während sich wenigstens eine Shark

mithilfe ihres lautlosen, solarbetriebenen Elektromotors durch das Feld schlich und ein scheinbar hoffnungsfroheres Revier - leider im Luv von uns - aufsuchte, um dann die Genua wieder auszurollen. Die als Zuschauerschiff umgenutzte Fähre spielte derweil mit ihren Bug-/Heckstrahlmotoren und führte sich auf wie ein Hund, der seinen Schwanz fangen will (was wahrscheinlich zusätzlich kompliziert wird durch die Tatsache, dass die Zuordnung von Bug und Heck hier prinzipiell im Umklaren blieb!)

Erstaunlich ist eigentlich, dass alle bei diesen Verhältnissen doch irgendwie vom Fleck kamen. Aber beim Passieren der 2. Boje war Schluss, niemand war traurig über die S-Flagge. Höchstens der jämmerlich hängende Spi, der aber oben blieb, um allfällige letzte Kraftakte des Ostwindes für die Heimfahrt zu nutzen... was allerdings selten vorkam! Erst ganz zum Schluss, also etwa 100 m vor der Rampe erhob sich dann der Westwind, und gestand damit endlich seine Rolle in diesem Spiel ein.

Umziehen, abriggen und schon wars wieder dunkel! Zeit für einen Glühwein und dann doch noch ein Bad in der Menge der Weihnachtsmarktbesucher.

Die echte Attraktion ist aber wohl das gemütliche gemeinsame Nachtessen in der Hafenmeisterei. Da blieb viel Zeit für den Austausch! Wir hatten uns ja tatsächlich schon lange nicht mehr gesehen! Am meisten traf dies auf Fritz zu, und entsprechend sassen wir auch am längsten mit ihm, und überliessen das Konzil den übrigen Seglern. Ein Papst wurde dieses Jahr wohl nicht gewählt!

Die erstmals Eiserne Segelfrau

Christina mit Roger und Sonbull

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, Feldhofweg 14, 5432 Neuenhof
(P) 056 426 59 56
email: linus.sfa@bluewin.ch

Regattachefin

Manuela Liechti, Brauereiweg 7, 5033 Buchs
(N) 079 261 39 87
email: fireballregatta@gmx.ch

Commodore Fireball International

Christina Härdi, Hauptstr. 36, 7240 Küblis
(P) +4181 332 21 88
email: christina-haerdi@ethz.ch

Eurocommodore

Jakub Napravnik, Dacickeho 1207/4, 14000 Praha,
Czech Republic
+420 737 330 694
email: kuba.nappravnik@centrum.cz

Sekretariat

Selina Zehnder, Ringstr. Nord 36a, 5600 Lenzburg
(P) 062 558 84 43, (N) 076 517 52 41
email: selina.zehnder@bluewin.ch

Presse

Julien Chiffelle, rue de Jordils 33, 1400 Yverdon-les-Bains
(N) 079 582 50 06
email: julien.chiffelle@hotmail.com

Webmaster

Beni Flück, obere Wangenstr. 14, 8306 Brüttisellen
(P) 044 833 73 03, (N) 079 460 56 40
email: beni.flueck@gmail.com

Gazette

Ch. & U. Härdi, Hauptstr. 36, 7240 Küblis
(P) 081 332 21 88
email: sf-gazette@bluewin.ch

Postadresse

Swiss Fireball
Ringstr. Nord 36a, 5600 Lenzburg
PC-Konto: 80-61962-5
email: selina.zehnder@bluewin.ch

www.fireball.ch

www.fireball-international.com

Flotte Bodensee

Adrian Huber, Wassergasse 13, 9320 Arbon
(P) 079 355 93 87, (G) 071 844 85 07
email: chhuber@hotmail.com

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
oder Selina Zehnder, Ringstr. Nord 36a, 5600 Lenzburg
Tel: 062 558 84 43

Willkommen auf der Homepage von **swiss fireball**

Letzte Änderung: 8.12.18

HOME | SF | REGATTA | FIREBALL | FOTO | VIDEO | GAZETTE | LINKS | FORUM d/f | HELP

Schnelzugriff: [GV18](#) | [Bestenliste](#) | [For sale](#) | [Wind & Wetter](#) | [Strasse](#) | [Schlafen](#)
[Anzeigebörse](#) | [SF-Mietboot](#)

Member of **SUI**

Aktuell | [Resultate](#) | [Telegramm](#) | [Neue Seiten](#) | [Ins Netz gegangen](#) | [Kontakt](#)

Swiss Fireball Regatta-Boot mieten: [Bewerbungen für 2019 sind willkommen.](#) mehr

- Und schon ist der **komplette Regattaplan 2019** da! Bis zur GV bleibt er noch provisorisch. Danke Manu.
Achtung: **Maccagno ist um eine Woche nach hinten verschoben!**
- Ski Voile Antibes 2019:** **17. - 20. Januar** (das nun bestätigte Datum): Mi einschreiben, Do Skifahren in Auron, Fr einschreiben und Regatten bis So. Ausschreibung folgt. mehr | [Cove](#)

Société des Regattes d'Antibes
DU 17 AU 20 JANVIER
SKI VOILE ANTIBES 2019

www.fireball.ch

Impressum: swiss fireball

Vierteljährlich erscheinendes Vereinsorgan mit einer Auflage von 150 Exemplaren
Redaktion / Gestaltung: Christina & Urs Härdi-Landerer, Hauptstr. 36, 7240 Küblis
Redaktionsschluss 1/2019: **20. April 2019**

Regattakalender

Regatta-Kalender 2019



März	April	Mai	Juni	Juli	August	September	Oktober	November
1	1	1 Schnupperrn	1	1	1	1	1	1
2	2	2	2	2	2	2	2	2
3	3	3	3	3	3	3	3	3
4	4	4 SF Training	4	4	4	4	4	4
5	5	5 SF Training	5	5	5	5	5 Romanshorn	5
6	6	6	6	6	6	6	6 Romanshorn	6
7	7	7	7	7	7	7	7	7
8	8	8	8 Alpachstad	8	8	8	8	8
9	9	9	9 Alpachstad	9	9	9	9	9 Thalwil
10	10	10	10 Alpachstad	10	10	10	10	10 Thalwil
11	11	11	11	11	11	11	11	11
12	12	12	12	12	12	12	12	12
13	13	13	13	13 Maccagno	13	13	13	13
14	14 Camargue	14	14	14 Maccagno	14	14 Sempach	14	14
15	15 Camargue	15	15	15	15	15 Sempach	15	15
16	16 Camargue	16	16	16	16	16	16 SM Beinwil	16
17	17 Camargue	17	17	17	17	17	17 SM Beinwil	17
18	18 Camargue	18 Murten	18	18	18	18	18 SM Beinwil	18
19	19 Camargue	19 Murten	19	19	19	19	19 SM Beinwil	19
20	20	20	20	20 Reschensee	20 NA Montreal	20	20 SM Beinwil	20
21	21	21	21	21 Reschensee	21 NA Montreal	21 ITA NAT	21	21
22	22	22	22	22	22 NA Montreal	22 ITA NAT	22	22
23	23	23	23	23	23 NA Montreal	23 ITA NAT	23	23
24	24	24	24	24	24 WM Montreal	24	24	24
25	25	25 EM Cerna	25	25	25 WM Montreal	25	25	25
26	26	26 EM Cerna	26	26	26 WM Montreal	26	26	26
27	27 Mammern	27 EM Cerna	27	27	27 WM Montreal	27	27	27
28	28 Mammern	28 EM Cerna	28	28	28 WM Montreal	28	28	28
29	29	29 EM Cerna	29 Davos	29	29 WM Montreal	29	29	29
30	30	30 EM Cerna	30 Davos	30	30 WM Montreal	30	30	30
31	31	31 EM Cerna		31	31		31	

Vorfreude auf die Saison 2019



Das Letzte....

**Vorsätze 2019:
Folgende Situationen vermeiden!!**

