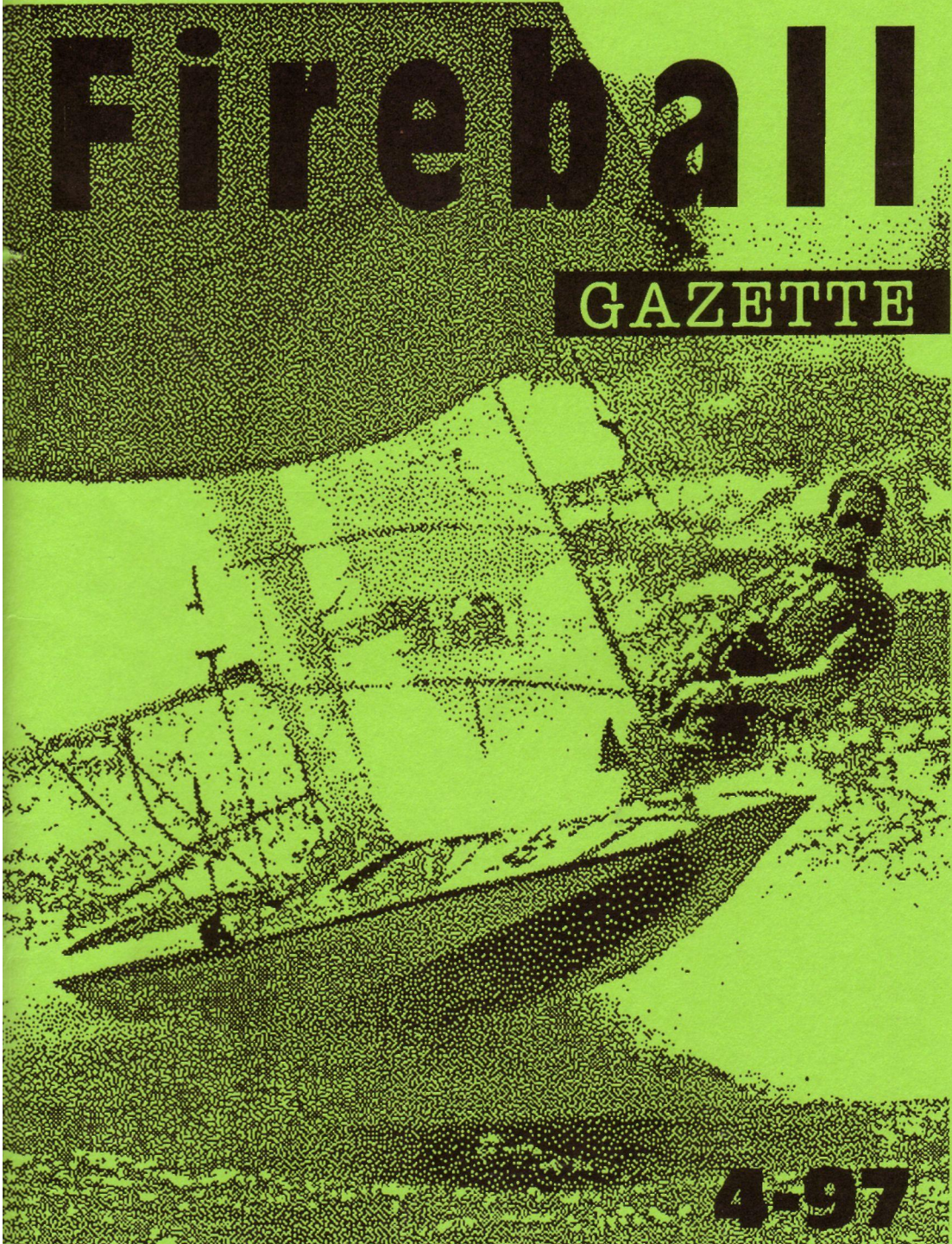


Fireball

GAZETTE



4-97

Swiss Fireball Association



sfa vorstand

Präsidentin

Regula Baumgartner
Gesellschaftsstrasse 35, 3012 BERN
Telefon (P) 031 301 71 74
(G) 031 351 65 00
Fax 031 351 65 00

Sekretär

Patrik Sprecher
Eisweiherstrasse 40, 8400 WINTERTHUR
Telefon (P) 052 233 06 46
(G) 052 262 47 42
Fax 052 262 00 02

Kassier

Bruno Holtmann
Freilerstrasse 20, 8157 DIELSDORF
Telefon (P) 01 853 18 69

Regattachef

Markus Läubli
Murifeldweg 7, 3006 Bern
Telefon und Fax (P) 031 352 37 75
(G) 031 311 36 36

Pressechef

Ruedi Moser
Heiniweg 11, 8404 WINTERTHUR
Telefon und Fax (P) 052 242 98 39

Beisitzer

Christoph Denk
Seidenweg 2, 3012 BERN
Telefon (P) 031 302 75 80

Europa-Commodore

Fritz Widmer
Schulstrasse 4, 8280 KREUZLINGEN
Telefon + Fax (P) 071 672 35 38

Post an die SFA:

Eisweiherstrasse 40, 8400 Winterthur
Telefon (P) 052 233 06 46
(G) 052 262 47 42
Fax 052 262 00 02

Postcheckkonto 80-61962-5 Zürich

REGIONEN / Flottenchefs

UNTERSEE

Stefan Erb
Glemettenstrasse 145, 8459 VOLKEN
Telefon (P) 052 318 10 42
(G) 052 318 11 38
Fax 052 318 13 32

WALENSEE

Markus Hofstetter
Hauptstrasse 48, 8867 NIEDERURNEN
Telefon (P) 055 610 17 32
(G) 055 618 65 19

BERN (Stadt und Umgebung)

Dominik Müller
Rossfeldstrasse 28, 3004 BERN
Telefon (P) 031 302 70 77

HALLWILERSEE

Thomas Bossard
Unterdorfstrasse 57, 5703 SEON
Telefon (P) 062 775 26 39

BIELERSEE (Biel)

Thomas Gautschi
Aebistrasse 58, 2503 BIEL
Telefon (P) 032 365 65 45

ZÜRICH (Stadt)

Ivo Helbling, Im Tiergarten 23, 8055 ZÜRICH
Telefon (P) 01 461 45 66

LAC DE NEUCHÂTEL

Frederic Duvoisin
Battieux 3a, 3013 COLOMBIER
Telefon (G) 032 841 10 66
Fax 032 841 42 08



Erfolgreiche SFA

Wieder ist ein Begehrjahr zu Ende und ein erfolgreiches. Die SFA ist eine der aktivsten Jollenklassen der Schweiz:

- So konnten wir doch durchs Jahr über 200 startende Boote an den Regatten nachweisen (die USY-Limite haben wir weit hinter uns gelassen),
- wir waren die Jollenklasse mit dem grössten Feld an den SMs der Engadinerseen,
- ein Schweizerboot (SUI 14540, Moser/Moser) hat den Eurocup gewonnen (die SFA gratuliert den beiden herzlich) und
- drei Schweizerboote werden an der WM in Australien teilnehmen.

Das verpflichtet!!! - oder nicht?
Wir zählen auf Euch
im nächsten Jahr!



Bootschau
Zürich, 14.-22.2.1998
Wir werden einen SFA-Stand haben. Freiwillige Helfer sind jederzeit willkommen (meldet Euch bei Regula)! Wenn Ihr nicht helfen könnt, kommt doch vorbei!

Todesnachricht:

Anlässlich einer Melges 24 Regatta in Italien ist der britische Segler John Merricks bei einem Autounfall ums Leben gekommen.

Er war aktueller Silbermedallengewinner von Atlanta im 470er. Im Jahre 1992 war er englischer Meister im Fireball und wurde Vizeweltmeister in den USA. Für Urs und Ruedi war er virtueller Gegner bei ihrer WM-Vorbereitung für Durban.



FireWeb - SFA goes online

Es schneielet, es beielet... und es geht wieder mal kein Wind, noch nicht einmal ein kühler. Dies die ernüchternde Bilanz nach zwei Jahren Wintertraining. Doch was tun, wenn dich das Segelfieber anspricht? Im Tröcheler unter die kalte Dusche stehen, die neuen 200er-Noten zerreißen und warten bis der Frühling kommt, kann nur die zweitbeste Lösung sein. Für jene, die sich in solchen Fällen ins Internet flüchten, um zu surfen, hier ein Vorschlag für eine Anlegestelle.

Mit dem Segen des Vorstandes haben Erich Moser, Stefan Pfenninger und der Schreibende im Verlauf des letzten Jahres das Projekt «FireWeb - SFA goes online» gestartet und begonnen, Informationen auf dem WWW bereitzustellen, die FireBallerinen (kein Schreibfehler sondern ein Kompliment an die tänzerische Eleganz der hiesigen Steuerfrauen und Hängerinnen. Schwere Jungs sind übrigens immer mitgemeint) interessieren könnten. Unter <http://www.swiss-sport.ch/sailing/fireball> (ein Bindestrich nur zwischen swiss und sport) findet sich Lebenswichtiges (Regattaplan), Nützliches (SFA-Adressen und SFA-Anmeldeformular) und Unterhaltsames (Regattaberichte, Ranglisten und Actionphotos). Eine Liste mit WWW-Adressen zu weiteren interessanten Web-Sites (z.B. International Fireball Homepage, Wetter-Seiten, Wettfahrtsregeln, USY, ISAF, Segelzeitschriften etc.) ergänzt vorläufig das Angebot.

Zwar gibt es schon eine ganze Weile eine Homepage von International Fireball (<http://www.sailing.org/fireball>), die auch sehr gut betreut wird, aber wir wollten etwas eigenes, das mehr auf unsere Bedürfnisse

zugeschnitten ist, d.h. erstens in Deutsch und zweitens einfacher und direkter zu programmieren. Denn das Zielpublikum sollen nicht nur wir Insider sein, die ja alle schon lange wissen, welches das beste Boot auf den sieben Meeren ist, sondern wir wollen auf diese Art auch neue Leute ansprechen und für unsere Klasse begeistern.

Soweit die Idee und was bisher davon realisiert worden ist. Im Moment wird die Seite hobbymässig betreut (doch bedenke: auch Mosers segeln hobbymässig und sind trotzdem gigagut), wobei wir allerdings den Ehrgeiz haben, dass man das nicht an der Qualität des Inhalts merkt, sondern höchstens an der Quantität: vorläufig sind einige Seiten noch «under construction». Wir hätten schon noch einige Ideen in petto für Erweiterungen: Occasions-Liste (auch für Beschläge); Steuerfrau / Hängerli-Börse; Ask-the-Experts-Ratgeber; Trimm-Anleitung; Tratsch und Klatsch; Mitteilungen des Vorstands, laufende Jahresbestenliste - die Aufzählung kann beliebig verlängert werden, die Grenzen werden nur durch eure Phantasie gesetzt. Unsere Rolle sehe ich nämlich nicht in erster Linie als Produzenten sondern v.a. als Dienstleister, die die Ideen und Inhalte anderer für das WWW aufbereiten. Aus diesem Grund sind wir froh für Anregungen und aufbauende Kritik, aber auch für konkrete Mithilfe (z.B. jemand mit grafischem Flair, der uns eine corporate identity verpasst), denn wir müssen doch dem Ruf als beste Klasse der Welt gerecht werden - oder öppe nöd?

Für das FireWeb Team: Roger Leemann



Einladung zur Generalversammlung 1997

Datum: Samstag, 24. Januar 1998
Ort: Clubhaus des Segelclub Hallwil, Beinwil am See
Beginn: 17.00 Uhr

Traktanden:

1. Aperero
Begrüssung
2. Wahl der Stimmzähler
3. Protokoll der GV 96 vom 11.1.97 (siehe Gazette 1/97)
4. Regattawesen
5. Mitteilungen Vorstand
6. Kasse
7. Wahlen
8. Swiss-Cup 97
9. Ehrungen
10. Anträge
11. Verschiedenes

Anträge:

schriftlich bis 31. Dezember 97 an Regula Baumgartner

Anschliessendes Nachtessen:

Dafür bringen bitte alle *Flottenmitglieder von Zürich, Untersee, Walensee und Hallwilersee* **Salat**, diejenigen von *Bern, Biel und Neuenburg* **Kuchen** mit.

Zum Grillieren bringen alle selber etwas mit.

Für Getränke, Brot und Feuer wird gesorgt.

News: von der WM in Australien ist im Verlaufe des Abends zu hören und zu sehen!

PS: die bereits publizierte Einladung in Gazette 3/97 ist ungültig.



See you down under

Über die logistische Meisterleistung 9 Boote, 18 Masten, neun Slipwagen, reichlich Segel und noch mehr Segelzubehör, ein Zelt, zwei Campingstühle und ein Fahrrad aus sieben verschiedenen europäischen Ländern im Hafen von Genua zusammenzuführen, in einen Container zu packen und auf die lange Reise nach Melbourne zu schicken.



Dabei füllt sich der Innenraum von Jörgs Transit stetig!

Wie fing es an? - «Fritz ist erst vor zehn Minuten vom Geschäft heimgekommen», begrüsst mich Heike, als ich am Donnerstagabend wie verabredet um 19.00 Uhr bei Widmers eintreffe. Sollte dies schon die erste Belastungsprobe für unseren gut durchdachten Zeitplan sein? Weit gefehlt. Gut gelaunt und bereit für ein Abenteuer der grösseren Art fangen wir an, all das zu verpacken, was man für zwei Wochen Segeln inklusive Campingurlaub auf der Südhemisphäre so braucht. Dabei füllt sich der In-

nenraum von Jörgs Transit stetig. Von Heike mit reichlich Trauben und besten Wünschen für die Reise verabschiedet, geht es zunächst zum Kreuzlinger Hafen und nach einem ausführlichen Sicherheitscheck der kostbaren Ladung geht es dann endlich los. Zunächst nach Winterthur, wo wir die Kanada-erprobte Holzkonstruktion zum Fixieren der Schiffe aufladen, und dann weiter über Zürich Richtung Süden in die Nacht hinein. Fritz beweist, dass er ein klasse Beifahrer ist. Er übernimmt nicht nur die Navigation und Verpflegung, sondern sorgt mit reichlich

Stoff aus seinem bewegten Leben für angenehme Kurzweile. Obwohl ich deutlich Schweissperlen auf seiner Stirn ausmachen kann, nachdem ich die langgezogene Linkskurve auf der Autobahn mit wagemutigen fünf- undachtzig Sachen genommen habe, überspielt er dieses scheinbare Unbehagen galant. Ohne Stau oder sonstige Probleme sind wir gegen 2.00 Uhr in Chiasso. Hier ist eine Schlafpause von vier Stunden eingeplant. Nachdem wir uns den mühsamen Weg über Holzbalken, Segeltaschen, Werkzeugkoffer

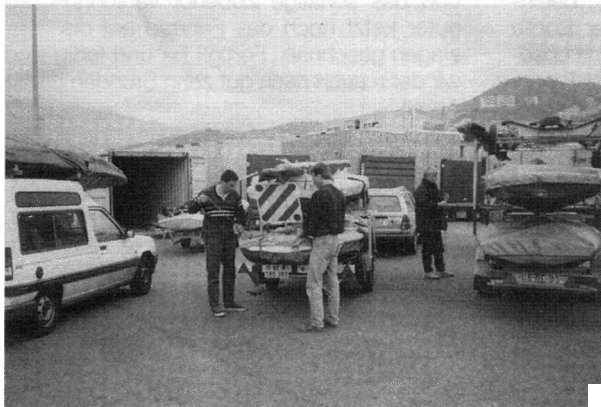
und sonstigen Krempel in die obere Etage unseres Campers gebahnt haben, fallen wir in tiefe Bewusstlosigkeit.

Freitagmorgen 6.00 Uhr, der Wecker reisst uns aus dem Tiefschlaf. Nach kurzer Morgentoilette und einem «chline z'Morge» geht die Fahrt weiter Richtung Genua. Mit nur wenig Diskussionen am Zoll haben wir eine problemlose Einreise. Aber waren da nicht wieder diese kleinen Schweissperlen auf der Stirn meines Beifahrers? Auf einem Parkplatz machen wir im Vorbeifahren den Belgier aus. Mit dem Böllen auf dem Dach erholt er sich dort von der anstrengenden Fahrt. Später erfahren wir, dass er mit 110



im Gotthard bei erlaubten 80 angehalten wurde und 500 Stutz fällig wurden. Gut, dass Fritz auf mich aufpasst.

Wir liegen gut in der Zeit. Gegen 9.00 Uhr erreichen wir den Hafen von Genua. Schon von weitem erkennen wir Ruedis VW-Bus. Wir sind die Dritten, die eintreffen. Neben



Ruedi mit Doppeltrailer und Boot von Andrew Davies empfängt uns auch Alex Vohwinkel. Seine Anwesenheit stellt sich als sehr wertvoll heraus, ist er doch der einzige mit Italienischkenntnissen. Da die anderen noch auf sich warten lassen, nutzen wir die Zeit, um das weitere Vorgehen zu planen. Nach einer kleinen Containersuche werden wir fündig.

Überraschend grossräumig, finde ich. Eine weitere Fehleinschätzung meinerseits, wie sich später herausstellt. Da die anderen vier Böllen auf sich warten lassen, beginnen wir damit, die Holzbalken für die Befestigung der Boote im Container auszuladen. Unglücklicherweise fehlt uns der Strom für die Schraubbohrer.

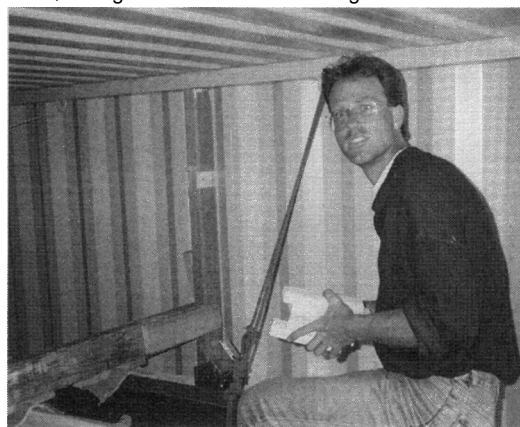
Unter der fachkundigen Anleitung von Ruedi Moser entsteht die «Kanada-erprobte» Holzkonstruktion.

Ein Stromgenerator muss her. Da die Hafendarbeiter bis 11.00 pausieren (bella Italia), beschliessen Alex und ich, uns ausserhalb des Hafens danach umzusehen. Auf dem Parkplatz treffen wir dann auf Eva Skorepova und ihren Vater aus der Tschechischen Republik und den Belgier Jacques Le Maire und seinen Vorschoter. Jetzt fehlen nur noch Malcom und sein Boot. Wir planen, alle restlichen Boote ins Zollgelände zu bringen. Dabei erledigt Alex die Formalitäten mit der richtigen Mischung aus Geduld und Gleichgültigkeit.

In der Zwischenzeit haben Ruedi und Fritz begonnen, die Innenkonstruktion aufzustellen. Ohne Strom ein mühsames Unterfangen. Sichtlich enttäuscht über unseren mangelnden Erfolg bei der

Wir fangen an, die Boote abzuladen ...

Aggregatsuche wird Alex nochmals von Ruedi auf die Hafendarbeiter angesetzt. Wir anderen fangen in der Zwischenzeit an, die Boote abzuladen und fürs Aufstellen zu präparieren. Irgendwann taucht das Aggregat auf. Viva Italia!! Es geht voran. Unter der





fachkundigen Anleitung von Ruedi wächst die Holzkonstruktion stetig. Ich staune dabei über die einfache, aber geniale Konstruktion. Alles wirkt gut durchdacht. Millimetergenau werden die Boote in den Container eingepasst. Ohne Ruedis Erfahrung und Geschick wären wir wohl ziemlich aufgeschmissen. Irgendwann taucht noch ein Vertreter der Bootsversicherung auf. Sichtlich beeindruckt von der guten Fixierung der Boote und unserem sorgfältigen Umgang mit unseren Sportgeräten schießt er ein paar Fotos. Er leistet uns noch bis zum Verschliessen des Containers mit mehr oder weniger produktiven Kommentaren Gesellschaft. Ein Grund für die saftige Versicherungspolice?

Jetzt fehlt nur noch Malcom mit seinem Boot. Langsam läuft uns die Zeit davon. Nachdem der Belgier und sein Vorschoter bei den ersten Booten hart mitangefasst haben, müssen sie sich verabschieden. Die

Belgier haben's irgendwie immer eilig! Malcom taucht auf und nach einem kleinem Zwischentief, in den wir uns von den Strapazen erholen, passen wir die letzten vier Boote ein. Das Verladen der Masten und Slipwagen fordert noch einmal alles. Sorgfältig unter den wachsamen Augen unseres Versicherungsexperten werden die Kleinteile und das sonstige Zubehör verschnürt. Zu guter Letzt noch das Fahrrad auf die Slipwagen geschnallt. Fertig!! Fix und fertig sind wir dann auch nach gut zehn Stunden harter Arbeit.

Glücklich aber, als sich die Containertüren schliessen und fast ein bisschen wehmütig, als der Hafenchef die Plombe anbringt. Schnell noch ein (letztes?) Foto vom Container.

See you down under!



Sichtlich beeindruckt von der guten Fixierung und dem sorgfältigen Umgang mit unseren Sportgeräten ...



Der Vorwinder

«Gähn.....so langweilig»

Wer so denkt, irrt sich!

Die Tatsache, dass ein Segelboot mit Wind von achtern physikalisch bedingt langsamer und ruhiger fährt als Raumschots und Amwind, verleitet manch eine Crew zu passivem Verhalten auf dem Vorwindkurs. Rein physisch kann der Vorwinder eine gewisse Entlastung vom anstrengenden «Hangen» und der intensiven Grosschotarbeit des «Steueris» an der Kreuz bieten.

Das Ziel jedes Regattaseglers, vor seinen Gegnern im Ziel zu sein, bestenfalls die Wettfahrt zu gewinnen, verlangt auch auf dem Vorwindkurs vollste Konzentration. Denn es gilt eigentlich die gleichen Faktoren zu beachten wie auf dem Kreuzkurs. Der Unterschied liegt, bedingt durch die Tatsache, dass ein Segelboot nur mit 45° zum Wind aufkreuzen kann, darin, dass man sich auf der Kreuz wesentlich weiter von der direkten Linie Boje - Boje entfernt. Somit wirken sich Winddrehungen, Windstärken-differenzen und Strömungen distanzmässig stärker aus, als auf dem Vorwinder. Die Kreuz als «Königin» der Kurse möchte ich hier also nicht in Frage stellen.

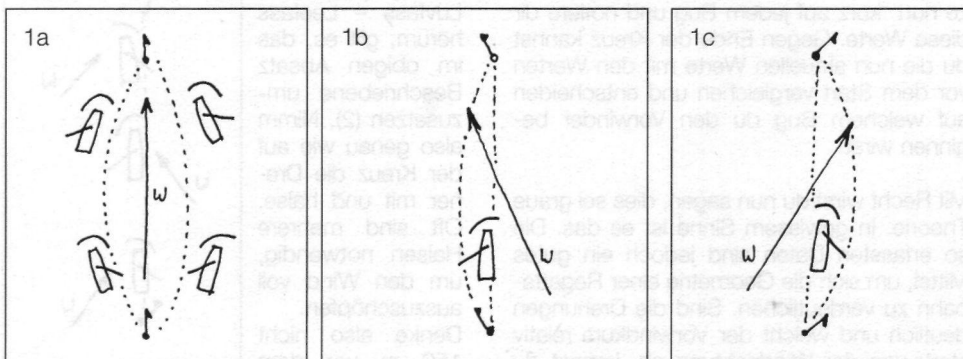
Lage des Kurses zur Windrichtung (Winddrehungen)

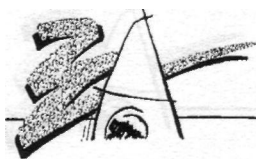
Der Vorwinder ist kaum jemals ein wirklicher Vorwinder. Sollte es die Wettfahrtleitung zufälligerweise schaffen, die Linie Luvfass - Leefass genau in Windrichtung zu legen, stimmt diese Linie, wenn du auf den Vorwinder gehst, sicher nicht mehr. Der Wind ist ein sehr unkonstanter «Geselle» und verändert sich ständig. Unterscheide hier generelle Winddrehungen (1), die klar eine Seite des Kurses bevorzugen oder pendelnde Winddrehungen (2), die anspruchsvoller sind.

1a) Der Kurs stimmt genau: die Wahl der Seite ist abhängig von deiner Distanz zum Gegner, aus welcher Richtung baut der Wind auf, wie ist die Drehtendenz, Rundung des Leefasses (Innenposition!)

1 b) Der Wind hat nach links gedreht: fahre den Vorwinder backbord, d.h. am Luvfass abfallen, Spi setzen, Linie Boje - Boje oder tiefer fahren.

1c) Der Wind hat nach rechts gedreht: fahre den Vorwinder steuerbord, d.h. am Luvfass abfallen, halsen, Spi setzen (gybe set), Linie Boje - Boje oder tiefer fahren.





vorwindtaktik

Ein häufiger Fehler ist, dass beim Abfallen die Orientierung fehlt. Du musst vor dem Erreichen des Luvfasses wissen, wo das Leefass liegt und auf welche Seite des Kurses du fahren willst. Ansonsten gerätst du stark von der direkten Linie Boje - Boje ab und verlierst dabei entscheidende Meter. Konzentriere dich also nicht nur auf das Spisetzmanöver, sondern schaue vor allem wo du hinfährst!

Wie kannst du nun feststellen wie der Wind zum Kurs liegt?

1d)

Vor dem Start fährst du ans Leefass und stellst dein Schiff in den Wind. Weicht der Wind nach links ab fährst du den Vorwinder Backbord und umgekehrt, gemäss (1 b) und (1 c). Rechne aber nicht damit, dass dies so bleibt. Notiere also den Kompasskurs der Windrichtung und den Kompasskurs des Luvfasses, welcher häufig auf dem Komiteeboot angeschrieben ist, oder du peilst ihn selber. Nun kennst du die Abweichung von Windrichtung und Luvfass. Kreuze nun kurz auf jedem Bug und notiere dir diese Werte. Gegen Ende der Kreuz kannst du die nun aktuellen Werte mit den Werten vor dem Start vergleichen und entscheiden auf welchem Bug du den Vorwinder beginnen wirst.

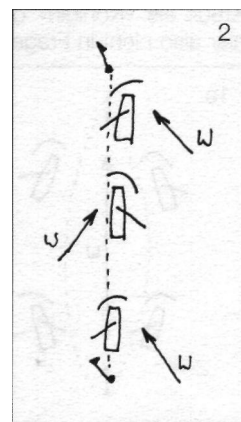
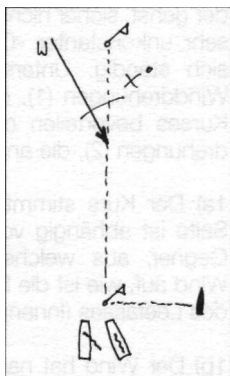
Mit Recht wirst du nun sagen, dies sei graue Theorie. In gewissem Sinne ist es das. Die so erfassten Daten sind jedoch ein gutes Mittel, um sich die Geometrie einer Regattabahn zu verdeutlichen. Sind die Drehungen deutlich und weicht der Vorwindkurs relativ stark von der Windrichtung ab, kannst du

dich auch auf die Daten verlassen. Verlierst du die Daten, hast du keine Zeit zum Rechnen oder konntest du sie gar nicht erfassen, musst du nach den Kriterien (1a) die Wahl der Seite treffen.

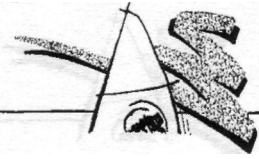
Bist du nun einmal auf dem Vorwinder und hast das Leefass gesichtet, dann weisst du ob du auf der richtigen Seite bist. Liegst du falsch, dann handle rasch und halse.

Mit dem Fireball brauchst du nicht sehr stark vom platten Vorwindkurs abzuweichen um das optimale Verhältnis zwischen kürzester Distanz (Linie Boje - Boje) und räumlich besserer Geschwindigkeit zu haben. Überplatt jedoch fahre nie, denn da wird Dein Böle eine lahme Ente! Es gilt nun also, den schnellsten Weg zu finden. Liegt der Kurs wie in (1b) und (1c), ist der Fall klar. Fahre Linie Boje - Boje, eher sogar etwas tiefer. Denn wenn der Wind flacher wird, wirst du langsamer. Wird der Wind spitzer, profitierst du von einem Geschwindigkeitszuwachs. Bist du nach Lee gefahren, gewinnst du. Bist du nach Luv gefahren, wirst du «Scheisse» sagen müssen. Denn das Abbauen von Überhöhe ist extrem verlustreich. Also: All ihr notorischen «Luvkämpfer» aufgepasst! (Gilt übrigens auch auf dem Raumkurs!).

Pendelt der Wind um die direkte Linie Luvfass - Leefass herum, gilt es, das im obigen Absatz Beschriebene umzusetzen (2). Nimm also genau wie auf der Kreuz die Dreher mit und halse. Oft sind mehrere Halsen notwendig, um den Wind voll auszuschöpfen. Denke also nicht 150 m vor dem



vorwindtaktik



Fass, diese Halse lohne sich nicht mehr, «ich fahre den Kurs überplatt zu Endel». Auf dem Vorwinder sollst du immer mit einem Auge zum Stander schauen, so kannst du feststellen, wann der Wind zu drehen beginnt. Zudem spürst du, dass der Spi nicht mehr richtig zieht und das Boot langsamer wird, wenn ihr überplatt seid. Dies ist je nach Situation im Kurs oft ein Zeichen zum Hal-

Windstärke

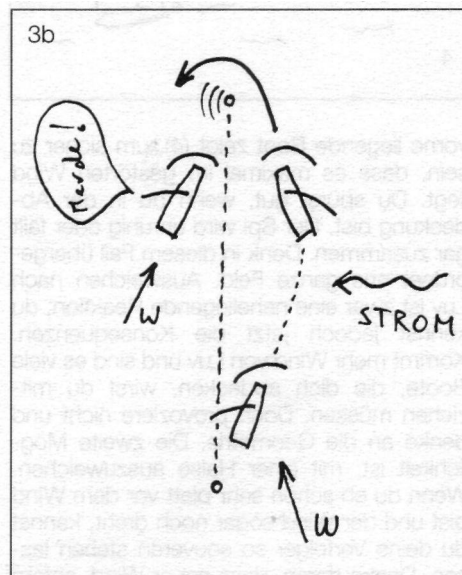
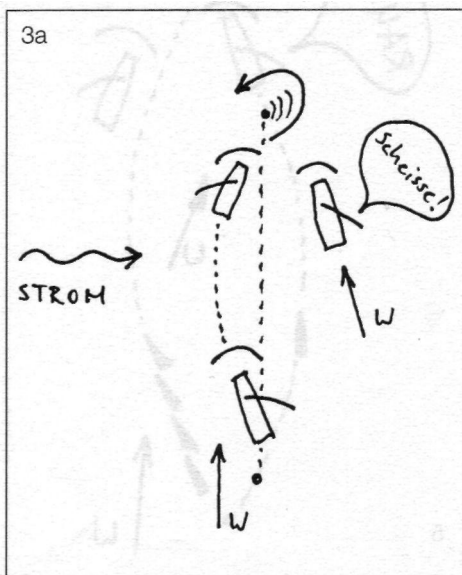
Winddrehungen sind oft auch mit einer Veränderung der Windstärke verbunden. So ist die Reaktion auf eine Winddrehung meist auch mit der Ausnützung von sich neu aufbauendem stärkerem Wind verbunden. An der SM in Silvaplana war dies beispielsweise der Fall. Es ging darum, die schubweisen Böen zum richtigen Moment einzufangen und auszufahren. Beobachte also das Was-

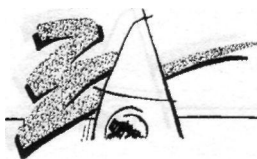
ser. Der Steuerli sitzt im Lee mit dem Rücken zum Grossbaum mit Blick nach Luv. Du kannst so genau die Böen beobachten und in sie hineinfahren. Stärkerer oder sich neu aufbauender Wind kann dann auch der Grund sein, um von der Linie Boje - Boje abzuweichen, jedoch mit Mass. Extrem kann dies in Flautenverhältnissen sein, wo es sich lohnt, auf die Seite zu fahren, von der du glaubst, dass der neue Wind herkommt.

Interessant war auch der Gardasee bezüglich Vorwinder. Nicht nur auf der Kreuz galt es entlang dem Felsen den stärkeren Wind zu holen, ebenso platt vor den Laken.

Strömung

Achte darauf, dass du nie gegen die Strömung Höhe abbauen musst! Der Effekt des Windes und des Stroms werden überlagert. (3a, 3b)



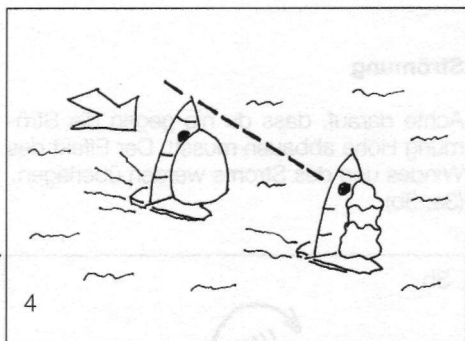


vorwindtaktik

Gegnerische Boote

Die Windabdeckung von Booten, die hinter dir liegen, ist zu beachten. Der Einfluss des Windschattens spürst du ungefähr 6 Mastlängen weit. Beim Fireball ergibt dies ca. 40 Meter. Auf grösserer Entfernung ist der Windschatten jedoch relativ schwach und der gestörte Streifen schmal. Um ein voraus liegendes Boot in Abwind zu legen, ist der scheinbare Wind massgebend.

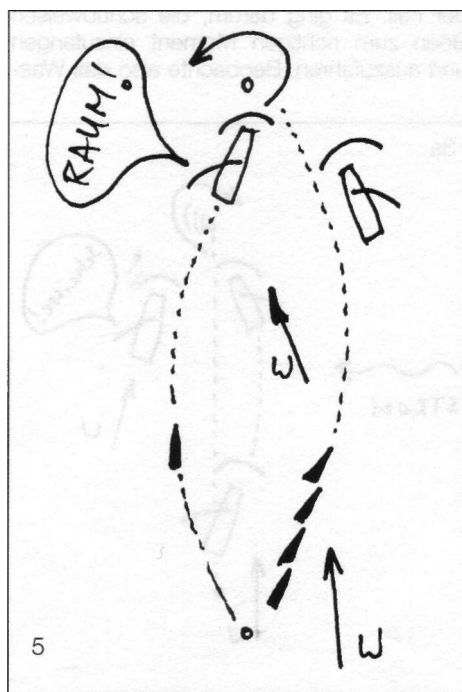
Du brauchst nur so zu segeln, dass dein Stander genau auf oder leicht hinter das



vorne liegende Boot zeigt (4), um sicher zu sein, dass es maximal im gestörten Wind liegt. Du spürst gut, wenn du in der Abdeckung bist. Der Spi wird unruhig oder fällt gar zusammen. Denk in diesem Fall übergeordnet ans ganze Feld. Ausweichen nach Luv ist zwar eine naheliegende Reaktion, du kennst jedoch jetzt die Konsequenzen. Kommt mehr Wind von Luv und sind es viele Boote, die dich abdecken, wirst du mitziehen müssen. Doch provoziere nicht und denke an die Geometrie. Die zweite Möglichkeit ist, mit einer Halse auszuweichen. Wenn du eh schon sehr platt vor dem Wind bist und der Wind sogar noch dreht, kannst du deine Verfolger so souverän stehen lassen. Denke daran, dass neuer Wind, sofern

nicht eine Wand von zwanzig bis dreissig Booten im Luv ist, auch im Lee wirksam wird. Eine Leetour kann sich also lohnen. Es braucht etwas Mut und du musst sie konsequent fahren.

Die Leetour hat bei einem backbord zu runden Kurs zudem den Vorteil, dass du mit Innenposition ans Leefass kommst (5). Dies ist eine sehr entscheidende Voraussetzung, um die nächste Kreuz in aussichtsreicher Position zu beginnen. Die Seitenwahl bei einem sehr flachen Vorwinder gemäss (1a) kann von diesem Ziel beeinflusst werden. Teile deinen sich in Luv befindlichen Gegnern frühzeitig und in aller Deutlichkeit dein Wege-recht an der Leetonne mit, denn Du wirst als Leeboot oft übersehen!



vorwindtaktik



Bootsbeherrschung auf dem Vorwinder

Diese ist sehr abhängig von der Windstärke. Zu beachten ist die Lage des Bootes im Wasser. Bei Leicht- bis Mittelwind sitzt ihr beide vor der Ducht: der Steuerli im Lee, der Vorschoter im Luv. Am Heck sollten sich keine Wirbel bilden, «sauberer Abriss»! Kränge das Boot leicht nach Luv. Das Gross ist maximal ausgefiert, der Spi wird möglichst weit im Luv gefahren, damit seine volle Fläche zieht. Der Spibaum ist so hoch, dass beide Schothörner auf der gleichen Höhe sind, d.h. Spibaum leicht über der Horizontalen. Oft wird dieser zu hoch gefahren. Bei ganz wenig Wind muss er unter die Horizontale gesenkt werden, damit das Teil noch steht. Die Halse wird analog zur Wende gerollt. Dies bedarf intensiver Übung und wird dir an einem der nächsten SFA Trainings vorgeführt. Bei 5 Bf und mehr wird der Vorwinder bezüglich «Boathandling» anspruchsvoller. Hinzu kommen die Wellen, in die die Schnauze des Fireballs (vor allem die mit schmalem Bug) so gerne eintaucht. Das heisst, dass das Gewicht nach hinten zu verlagern ist. Wenn es extrem wird, sitzt der Steuerli auf dem Achtertank oder kniet hinter dem Schwertkasten am Boden. Der Vorschoter rutscht soweit nach hinten wie nötig.

Hinzu kommt das Problem des seitlichen Rollens. Zum Druck der Segel kommt die Wirkung der Wellen, welche das Boot zum Schaukeln bringen. Die Kraft der Wellen muss mit feinen Gegenbewegungen am Ruder und mit Gewichtsverlagerungen auskorrigiert werden. Der Spi ist straffer zu führen (nicht fliegen lassen) und das Grosssegel ist mit etwas Niederholer zu stabilisieren. Bei der Halse, für die meisten der Inbegriff des Horrors, ist folgendes zu beachten: Je schneller es fährt, je einfacher ist es zu halsen. Mit voll ziehendem Spi ist der Druck im Gross-Segel weniger gross, so dass sich dieses sehr leicht von einer Seite auf die andere führen lässt. Die Spibarber sind beide dichtgeholt, so steht der Spi von alleine und kann nicht seitlich ausbrechen. Wenn sich die Halse anfühlt, wie wenn du mit einem Messer durch Butter schneidest, dann wird es gut gehen. Wenn nicht, werdet ihr baden. Es ist also vorallem eine Sache des Steuerliis und da ich keiner bin, erspare ich mir weitere Tips. Kürtu ist da einer der Spezialisten (sofern das Ruder hält!).

Mir bleibt, Euch viel Spass beim Üben zu wünschen und bis zum nächsten Mal platt vor den Laken!

Stefan SUI 14495

seit 1975



JÜRIG + ROSMARIE TSCHIERER



Schiffsladen Steckborn

DO + SO GESCHLOSSEN
SOMMER: 09.30-12.00 / 13.30-18.30 / SA BIS 17.00
WINTER: 16.00-18.30/SA 09.30-12.00/13.30-16.00

**Werft
Lager**

HAFENANLAGE
POSTFACH 34
CH-8266 STECKBORN
TEL. 052 / 761 28 55
FAX 052 / 761 34 00

**INFO
97**

Eine Seglerjacke ist
eine Seglerjacke?
**Richtig oder
falsch?**



falsch

Bei Henri-Lloyd **testen** und **verbessern** wir
regelmässig jedes Produkt bis ins letzte Detail,
um Ihnen für jede Anwendung die beste
Seglerbekleidung anbieten zu können.

Die **breathing™** Matchracer Jacke ist einzigartig. Sie ist
30% leichter als eine **breathing™** Ocean Racer Jacke und
das geschmeidige, dauerhafte GORE-TEX® Gewebe ist vier-
mal länger wasserdicht als jedes andere atmungsaktive
Gewebe.

Henri-Lloyd Bekleidung wird so entworfen und her-
gestellt, dass sie sich auch in den härtesten Bedin-
gungen bewährt und Ihnen einen aussergewöhnlichen
Komfort bietet.





Hemmenhofen, 27728. September 1997

Wunderschönes Herbstwetter - leider nur mit einem «Windhauch»

Erstens kommt es sowieso wie man zweitens denkt.

Fantastische Stimmung in Hemmenhofen. Gemeint ist damit weder der Wind noch das Segelfieber, sondern das wunderschöne Herbstwetter. Bei angenehmen Temperaturen und reichlich Sonnenschein konnten am Samstag zwei Läufe gesegelt werden. Die beiden glichen sich wie ein Ei dem andern. Mit spürbarem Ostwind konnte gestartet werden. Nach der Luvboje allerdings hiess es Ausschau auf vereinzelt Windstösse halten, bis man sich mit mehr oder weniger Erfolg ins Ziel geschlichen hatte.

Wenigstens kam der «Wind», wenn er sich wieder etwas regte, meist aus der gleichen Himmelsrichtung. Das erleichterte die Um-

Rang liste (Wertung: Low-Point-System)

setzung der Segeltaktik enorm. Schliesslich soll es Schweizer Seen geben (vor allem in der Zentral-Ostschweiz), bei denen die Windhauchrichtung innerhalb weniger Minuten vollkommen wechseln kann, und das während einer ganzen Regatta - ehrlich, das gibt's!

Was sich am Sonntag an den Gestaden des Untersees ereignet hat, entzieht sich unserer Kenntnis. Wir haben uns von den samstäglichem Strapazen zu Hause erholt. Wie wir aber aus erster Hand vernommen haben, wurden am Sonntag die Boote spazieren gefahren, ohne dass es zu einem gültigen Lauf gekommen ist.

HB - RWC

rebel without a cause

S-Nr.	Steuermann	Crew	YC	Lauf 1		Lauf 2		Total Pkte	
				Platz	Pkte	Platz	Pkte		
1	SUI 14540	Moser	Moser	SCOW	1	1	1	1	2
2	SUI 14377	Liechti	Hintermann	SC Hallwil	2	2	2	2	4
3	SUI 14494	Centazzo	Maurer		3	3	4	4	7
4	GER 14472	Rennecke	Rennecke	WVH	7	7	3	3	10
5	GER 14508	Nolle	Leemann	SVA	4	4	6	6	10
6	Z 14231	Hanhart	Hanhart	SVM	8	8	5	5	13
7	SUI 14419	Schwerzmann	Helbling	SCOZ	6	6	7	7	13
8	GER 14019	Grundler	Grundler	SVD	5	5	11	11	16
9	SUI 14495	Baumgartner	Schärer	SC Murten	10	10	9	9	19
10	SUI 13295	Lederer	Schäfer	SVD	12	12	8	8	20
11	SUI 14602	Widmer	Liberato	YCK	15	15	10	10	25
12	SUI 14538	Geuggis	Geuggis	SVE	13	13	12	12	25
13	GER 14573	Höpfner	Simon		9	9	16	16	25
14	SUI 14	Stocker	Walsh	SCH	14	14	14	14	28
15	SUI 14521	Erb	Erb	SYC	11	11	17	17	28
16	SUI 14078	Renaud	Muselet	YC Gren.	16	16	13	13	29
17	SUI 14583	Suter	Schluchter	YCB	17	17	15	15	32
18	Z 11958	Schüttler	Schüttler	SCOW	18	18	18	18	36



Regatta Hallwil

11. und 12. Oktober 1997

Sind wir jetzt auch so eine Touristenklasse geworden?

Es wäre wohl ein prima Wochenende gewesen, um zu Hause zu bleiben und Liegen-gelassenes endlich zu erledigen, mögen sich diejenigen gesagt haben, die an unseren See kamen und von Regenschauern und Windböen aus allen Richtungen empfangen wurden. Und «Gottseidank bin ich nicht gekommen» werden sich die andern sagen, die jetzt diesen verregneten Bericht lesen. Und dann gab's noch solche, die am Morgen von Bali angeflogen kamen (Richi Scheller) und gleich an die Regatta hetzten. Bravo! Aber was soll man zu denen sagen, die gleich in der Jugi Beinwil blieben und den Tag mit Jöggelen verbrachten oder nach einmal Kentern zusammenpackten? Sie befanden sich in guter Gesellschaft; die mitsegelnden Tempests taten das gleiche. Sind wir jetzt auch so eine Touristenklasse geworden?

Also der Reihe nach: Am Samstag wurden zwei Regatten gestartet, aber wegen un-fairen Verhältnissen abgeschossen, was meiner Meinung nach richtig war. Sogar die Säcke hatte die Regattaleitung von den Bojen genommen. Andy hätte also getrost mitsegeln können. Am Sonntag sah's ein

bisschen besser aus. Liechti, der nicht immer, aber immer öfter mit weiblicher Frau-schaft segelt (Barbara), hatte wieder mal den absoluten Riecher, wurde aber vor dem Ziel von den Mosers und uns abgefangen, und sogar Regula quetschte sich noch dazwischen. Im zweiten Lauf wollten wir unbedingt den Bergpreis holen, aber Liechti war doch eine Böe eher am Fass. Ein kurzer Dreher nach Süd liess uns fälschlicherweise nach links gehen, sodass wir plötzlich mit Maja kämpfen mussten, die rechts vorgefahren war und gleich noch Regula stehen liess. Für den dritten Lauf schien der Wind regelmässiger zu werden, sodass man nicht alle zwei Minuten Niederholer und Strut verstellen musste. Am Start gingen wir sofort wieder nach rechts und konnten uns am Luvfass zusammen mit Mosers und Liechti, der wieder tolle Führungsarbeit verrichtete, vom Feld absetzen. Dies blieb bis ins Ziel so, obwohl Kurt und Barbara den Laufsieg den Mosers überlassen mussten. Übrigens: Man kann die Brüder jetzt gut unterscheiden: Der eine hat einen Bart: Welcher? Erich oder Ruedi? Eselsleiter: Erik der Wikinger.

Föni

schweizer regatten

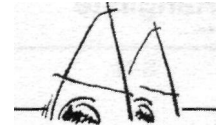


Rangliste

	S-Nr.	Crew	YC	Ränge			Punkte	
				W1	W2	W3	Total	
1	SUI 14 540	Moser	Moser	SCOW	1	1	1	3
2	SUI 14 377	Liechti	Carmody	SCH	4	2	2	8
3	Z 14 235	Bossard	Bossard	SCH	2	6	3	11
4	SUI 14 495	Baumgartner	Schärer	SCM	3	5	4	12
5	SUI 14 604	Gautschi	Gautschi	YCB	5	3	9	17
6	SUI 14	Hintermann	Stocker	SCH	7	9	5	21
7	SUI 14 583	Suter	Stöckli	YCB	11	4	7	22
8	SUI 14 337	Läubli	Ingold	SCNI	10	7	6	23
9	SUI 14 594	Scheller	Wernli	SCH	8	8	8	24
10	SUI 14 166	Fischer	Urech	SCH	9	11	dns (13)	33
11	Z 10 479	Sauer	Wyss	SCH	12	10	dns (13)	35
12	SUI 14 419	Schwerzmann	Helbling	SCOZ	6	dns (13)	dns (13)	32
	Z 10 251	Moor	Schwaller	SCH	dns	dns	dns	39
	SUI 11 958	Schüttler	Schüttler	SCOW	dns	dns	dns	39
	SUI 12 385	Grathwohl	Häller	SCH	dns	dns	dns	39
	SUI 14 055	Aebi	Aebi	YCB	dns	dns	dns	39
	SUI 14 147	Preuss	Preuss	SVT	dns	dns	dns	39
	SUI 14 319	Ganz	Roth	YCB	dns	dns	dns	39
	SUI 14 615	Huber	Mauchle	YCRO	dns	dns	dns	39



St.Aubin 25./26. Oktober 1997



Zugesagt ist schneller als geschrieben. Viele werden staunen, dass wir den Regattabericht schreiben. Waaas, die sind auf den dritten Platz gefahren? Das kann doch fast nicht sein! Keine Angst, wir sind noch nicht soweit. Aber was nicht ist, das kann noch werden. Auf jeden Fall packen wir das Ganze mal von der anderen Seite an, indem wir zuerst lernen, Regattaberichte zu schreiben. Und sobald wir das erfolgreich schaffen, werden wir auch keine Hemmungen mehr haben, mal vorne hineinzufahren. Wenn ich sehe, wie ich mein Hirn auswinden muss, um diese paar senilen Sätze zu kreieren, denke ich, dass es unsere Supercracks auch nicht einfach haben. Denen ihr Hauptproblem an jeder Regatta ist es doch, nur nicht auf dem Schreiberplatz zu landen!

Also um es kurz zu machen: Nelly und Markus hatten Bedauern mit uns, weil wir nie auf dem dritten Platz landen. Um uns ein bisschen aufzumuntern, haben sie uns einen Teil ihres dritten Ranges abgetreten.

Angefangen hat die Regatta bei uns schon ab ca. Mittwoch. Die Bise blies im Seeland schon stark und im Meteo meldeten sie für Samstag 6 bis 7 BF, was bei Ursi Magenkrämpfe und schlaflose Nächte auslöste (Estavayer war noch in zu guter Erinnerung). Da Ursi stark zu chronischer Verstopfung neigt, war diese Konstellation das ideale Abführmittel. Die Bise war dann am Samstag zum Glück nicht mehr so stark, aber sie blies immer noch so zwischen 3-4 BF, so dass bei herrlichen Bedingungen drei Läufe gesegelt wurden.

Was sich vorne genau abgespielt hat, kann ich leider nicht erzählen. Erstens waren wir stark mit uns resp. mit unserem Boot beschäftigt und zum zweiten spielte sich der Dreikampf vorne in weiter Ferne ab. Es zeichnete sich schon jetzt eine Zweiklassengesellschaft ab, wobei im Mittelfeld alle erstaunlich nahe beieinander waren.

Am Sonntagmorgen früh war die Bootsdecke gefroren und vom Reif weiss gepudert. Nochmals Sonnenschein und immer noch Bise. Zwar nicht mehr stark, aber es reichte gut für drei Läufe. Mit zwei Laufsiegen und dem Streicher entschieden Regula und Stefan die Sache für sich (bravo!), gefolgt von Erich/Ruedi und Markus/Nelly.

Wenn ich das Punktetotal auf der Rangliste analysiere, fällt mir folgendes auf: Die ersten drei waren mit nur zwei Punkten Differenz sehr nahe beisammen. Das gleiche gilt fürs Mittelfeld: Rang 5-8 nur drei Punkte Differenz. Thomas wurde eindeutig unter seinem Wert geschlagen (ohne Trudy am Draht läuft's scheinbar nur halb so gut!). Was war wohl mit Theo und Renat los oder nicht los? Eventuell wieder ein Fischernetz am Schwert? Einzig Kurt Liechti und Barbara sind zwischen Mittelfeld und Spitze wie zwischen Stuhl und Bank gelandet. Eigentlich gehört Kurt ja wirklich zu den Cracks. Auf der anderen Seite sieht er, dass die Bielerbande im Mittelfeld segelt, und bei denen wäre es ja auch gemütlich? Im Mittelfeld hätte man mehr Zeit zum Sprücheklopfen! Die nächste Saison wird da sicher Aufschluss geben, ob sich Kurt für den Spit-



zensport oder die Gemütlichkeit entscheidet.

Aus unserer Sicht erfreulich war das Resultat von Maja und Frangois. Die mausern sich doch tatsächlich an die Spitze des Mittelfeldes vor! Letztes Jahr noch meistens in den hinteren Rängen anzutreffen, segelten sie nun punktgleich mit den Zbären (chapeau!). Das spornt uns natürlich an, und wir werden nichts unterlassen, die Hackordnung nächstes Jahr wieder herzustellen. Und wenn das so weitergeht, müssen die

beiden bald Autogramme und Regattaberichte schreiben....

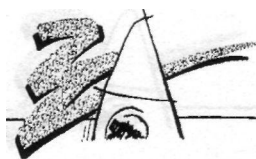
Mit herzlichen Grüssen

SUI 14055 Werner und Ursi

[Anmerkung der Redaktion: Sehr bedauerlich ist, dass trotz allerschönsten (vorhersehbaren!) Segelbedingungen - 2 bis 4 Beaufort Bise und wunderbarer Sonnenschein - nur elf Boote den Weg nach St. Aubin fanden!]

Rangliste

S-Nr.	Crew	YC	R1	R2	R3	R4	R5	R6	Total
1	SUI14495 Baumgartner/Schärer	SCM	2	3	1	1	1	[4]	8
2	SUI14376 Moser/Moser	SCOW	3	1	3	[3]	2	1	10
3	SUI14539 Hofstetter/Krieg	SMC GW	1	2	[4]	2	3	2	10
4	SUI 14377 Liechti/Cormody	SCH	4	4	2	[9]	7	3	20
5	SUI14337 Läubli/Ingold	SCNI	7	7	6	5	[8]	8	31
8	SUI14563 Zbären/Zbären	YCB	6	5	7	4	10	[12]	32
7	SUI14583 Suter/Schluchter	YCB	8	6	5	8	[11]	5	32
8	SUI 14055 Aebi/Aebi	YCB	5	8	8	7	8	[8]	34
8	SUI14604 Gautschi/Stocker	SCB	10	9	[10]	6	5	9	39
10	SUI 14319 Ganz/Roth	YCB	[12]	10	9	11	4	10	44
11	SUI14594 Scheller/Eberle	SCH	9	11	[11]	10	9	7	46



Thalwil, 8./9. November 1997

Eine Winterregatta im Jahr ist gut, eine Winterregatta ist schön, um den Wintereinbruch noch etwas hinauszuschieben und als Gesprächsstoff für die Winterabende. So war Thalwil mit 18 Fireballs wieder einmal gut belegt und sogar international besucht: zwei Tschechen waren dabei, von denen Vladimir Myslik gewann. Kurt Liechti wurde wieder einmal Zweiter, weil er zu früh schnell fährt: bei Punktgleichheit zählt der letzte Lauf, Kurt!

Ausserdem ist Thalwil DIE zukunftsweisende Regatta in der Schweiz: dort tauchte vor 35 Jahren der Fireball zum ersten Mal bei uns auf und dieses Jahr nun der 49er. Leider haben sich heuer viele über vieles ärgern müssen, wie die hohe Zahl der Nichtstartenden und der Aufgaben am Sonntag Vormittag zeigten:

- Ärger über die schlechten Einwassermöglichkeiten,
- Ärger über die Winddrehungen (bis zu 450° nach meiner Schätzung) die immer nur den anderen zugute kamen,
- Ärger über das schlechte Wetter überhaupt, und
- besonderen Ärger hatte noch Regula, indem sie mal wieder unterwegs KIWI THE LAST allzudicht begegnete. Man könnte wirklich meinen, dass zwischen ihr und Lucien auf dem Wasser(!) eine ganz besondere negative Anziehungskraft herrscht; nur gut, dass Lucien seine jeweiligen Gegner nie erkennt, sonst würde man direkt von Absicht reden können. Aber dem ist nicht so, er fragt mich immer hinterher «Wer ist/war denn das?»

Ärger auch für die Moser-Brothers, die ihre erste Regatta auf - respektive neben - dem 49er erlebten: irgendwann wurde es bei ihnen laut an Bord, und plötzlich beendete Erich eine Diskussion, indem er - schwupp! - wie ein Frosch übers Heck in das kalte Nass sprang. Erich, wir wussten gar nicht, dass Du Dein Seebad jeweils erst im November nimmst! Zum Glück kam gerade kein Windstoss, sonst hättest Du den 49er vielleicht nie mehr gesehen, wir machten uns schon bereit, Dich «gnädigst» auf dem Fireball an Bord zu empfangen.

Eine Südwestwindlage ist in Thalwil weitaus die ungünstigste, der Westwind will sich behaupten und gleichzeitig drückt der Föhn, da bleibt dem Wettfahrleiter (der in einem solchen Fall nicht zu beneiden ist) nichts anderes übrig, als einen einmal gestarteten Lauf durchzuziehen, denn der Standpunkt, dass Segeln darin besteht, unter allen Windverhältnissen durchzukommen, ist auch nicht falsch. Unter solchen Umständen spielt eine «schiefe» Startlinie auch keine grosse Rolle. Geht es um Fairness und «gerechte» Plätze, ist das Durchziehen natürlich fraglich, aber die Thalwiler Regatta wird von der Regattaleitung und von vielen Seglern immer als ein Anlass zum Durchhalten betrachtet, sei es nun der Kälte, dem Regen, den Winddrehungen oder sonstigen Misslichkeiten (nicht wahr, Erich, Regula, Adrian?) zum Trotz.

Die Reklamationen wegen des langsamen Einwasserns wurden dem Regattaleiter mitgeteilt und er versprach, nächstes Jahr eine zusätzliche Person einzusetzen, um die Wasserungs-Rolli in Empfang zu nehmen,

schweizer regatten



so dass alles zügiger geht. Dieses Jahr hatte der Klub total nur 20 Anmeldungen bekommen, und entsprechend keine zusätzlichen Helfer organisiert; als dann plötzlich 58 Boote kamen, war das zwar erfreulich, hat aber die missliche Lage an der Rampe verschärft.

Zum Abschluss sei noch gesagt, dass die Wind- und Wetterverhältnisse selten so gestört waren wie dieses Jahr; in unserer langen Erfahrung gab es schon viele schöne

Regatten zum Jahresabschluss. Uns hat es immer gefallen (egal welchen Platz wir ersegelten) und dieses Mal meinte Lucien beim Nachhausesegeln: mit dir sind Regatten sogar bei solch einem Sauwetter schön. Macht Ihr Eurer Mannschaft auch manchmal so nette Komplimente? Wenn nicht, dann tut es mal von Zeit zu Zeit, es tut gut.

Ein gutes Überwintern wünscht Euch

Lindy

Rangliste (Wertung: Low-Point-System)

S-Nr.	Steuermann	Crew	YC	1. Regatta		2. Regatta		Total	
				Platz	Pkte	Platz	Pkte		
1	CZE 14351	Myslik	Myslik	VS Prag	3	3	1	0.75	3.75
2	SUI 14377	Liechti	Stocker	SCH	1	0.75	2	3	3.75
3	SUI 14147	Preuss	Preuss	SVT	2	2	8	2	10
4	SUI 14319	Ganz	Roth	YCB	5	5	7	7	12
5	SUI 14235	Bossard	Fischer	SCH	4	4	10	10	14
6	SUI 14419	Schwerzmann	Helbling	SCOZ	8	8	6	6	14
7	SUI 14604	Gautschi	Leemann	YCB	10	10	5	5	15
8	CZE 13597	Zdenek	Rokusek	SC Sokol	16	16	4	4	20
9	SUI 14376	Trüb	Pfenninger	YCH10	dns	19	2	2	21
10	SUI 13465	Junker	Wehrli	SVT	13	13	9	9	22
11	SUI 14542	Osann	Pfenninger	YCAu	12	12	12	12	24
12	SUI 14494	Centazzo	Maurer	USZ	6	6	dns	19	25
13	SUI14477	Bischoff	Wüthrich	TYC	7	7	dns	19	26
14	SUI14337	Läubli	Bolt	SCNI	15	15	11	11	26
15	SUI 14615	Huber	Mauchle	YCR	9	9	dns	19	28
16	SUI 14495	Baumgartner	Schärer	SCM	11	11	dnf	19	30
17	SUI 14583	Suter	Schluchter	YCB	14	14	dsq	19	33
18	SUI 11958	Schüttler	Schüttler	SCOW	dns	19	dsq	19	38

Januar		Februar		März		April		Mai		Juni	
Do 1		So 1		So 1		Fr 1		Mo 1		Mo 1	SM (Ende)
Fr 2		Mo 2		Mo 2		Sa 2		Di 2		Di 2	
Sa 3		Di 3		Di 3		Fr 3		Mi 3		Mi 3	
So 4		Mi 4		Mi 4		Sa 4		Do 4		Do 4	
Mo 5		Do 5	F Auron (Ski)	Do 5	SFA Training (Beginn)	Mo 4		Fr 5		Fr 5	
Di 6		Fr 6	F Antibes (Volle)	Fr 6	F Port Carmague	Di 5		Sa 6		Sa 6	
Mi 7		Sa 7		Sa 7		Do 7		So 7		So 7	
Do 8		So 8		So 8		Fr 8		Mo 8		Mo 8	
Fr 9		Mo 9		Mo 9		Sa 9	K...	Di 9		Di 9	
Sa 10		Di 10		Di 10		Fr 10		Mi 10		Mi 10	
So 11		Mi 11		Mi 11		Sa 10		Do 11		Do 11	
Mo 12		Do 12		Do 12		Fr 11		Fr 12		Fr 12	
Di 13		Fr 13		Fr 13		Sa 11	F EC Agass Mont...	Sa 13	Walensee	Sa 13	Walensee
Mi 14		Sa 14		Sa 14		So 12		So 14		So 14	
Do 15		So 15		So 15		Mi 13		Mo 15		Mo 15	
Fr 16		Mo 16		Mo 16		Do 14		Di 16	SFA Training	Di 16	
Sa 17		Di 17		Di 17		Fr 15		Mi 17	Mannenbach	Mi 17	
So 18		Mi 18		Mi 18		Sa 16		Do 18		Do 18	
Mo 19		Do 19		Do 19		Fr 17		Fr 19		Fr 19	
Di 20		Fr 20		Fr 20		Sa 18		Mo 20		Mo 20	
Mi 21		Sa 21		Sa 21		So 19		Di 20		Di 20	
Do 22		So 22		So 22		Mo 20		Do 21	NL Holländische	So 21	
Fr 23		Mo 23		Mo 23		Di 21		Fr 22	Meisterschaften	Mo 22	
Sa 24	SFA GV 1997 Hallwil	Di 24		Di 24		Do 22		Sa 23	Mulderzand	Di 23	
So 25		Mi 25		Mi 25	Mammern	Fr 23		So 24		Mi 24	
Mo 26		Do 26		Do 26		Sa 24		Do 25		Do 25	
Di 27		Fr 27		Fr 27		So 25		Fr 26		Fr 26	
Mi 28		Sa 28		Sa 28		Mi 26		Mo 27		Mi 27	
Do 29		So 29		So 29		Do 27		Di 28	SM (Beginn)	Do 28	SFA Training
Fr 30		Mo 30		Mo 30		Fr 28		Fr 29		Mo 29	Murten
Sa 31		Di 31		Di 31		Sa 29		Sa 30	SM Brunnen	Sa 30	SM Brunnen
						Mo 30		So 31	(Pfingsten)	So 31	(Pfingsten)

Juli			August			September			Oktober			November			Dezember		
Mi 1			Sa 1	Thun	Sa 1	Di 1			Do 1							Di 1	
Do 2			So 2		Mi 2		CZ Tschechische		Fr 2							Mi 2	
Fr 3			Mo 3		Do 3		Meisterschaften		Sa 3	Helwil						Do 3	
Sa 4	GB EC England		Di 4		Fr 4		Lipno		So 4	(J)						Fr 4	
So 5	(In Abklärung)		Mi 5		Sa 5		CZ EM (Vermessung)		Mo 5							Sa 5	
Mo 6			Do 6		So 6		CZ EM (Vermessung)		Di 6							So 6	
Di 7			Fr 7	I EC Brenzone od.	Mo 7		CZ EM (Beginn)		Mi 7							Mo 7	
Mi 8			Sa 8	Campione	Di 8		Lipno		Do 8							Di 8	
Do 9	B Nieuwport Week		So 9	Gardasee	Mi 9				Fr 9							Mi 9	
Fr 10	B EC Nieuwport	S	Mo 10		Do 10				Sa 10							Do 10	
Sa 11			Di 11		Fr 11		CZ EM (Ende)		So 11							Fr 11	
So 12			Mi 12		Sa 12				Mo 12							So 12	
Mo 13			Do 13		So 13				Di 13							Mo 13	
Di 14			Fr 14		Mo 14				Mi 14							Di 14	
Mi 15			Sa 15	Starsstad	Di 15				Do 15							Mi 15	
Do 16			So 16	(Anfrage SFA)	Mi 16				Fr 16							Do 16	
Fr 17			Mo 17	F Französische	Do 17				Sa 17	St. Aubin						Fr 17	
Sa 18	/ Maccagno		Di 18	Meisterschaften	Fr 18				So 18	(Anfrage SFA)						So 18	
So 19	(Anfrage SFA)		Mi 19	Meisterschaften	Sa 19				Mo 19							Mi 19	
Mo 20			Do 20	Sud-Bretagne	So 20				Di 20							Do 20	
Di 21			Fr 21		Mo 21				Mi 21							Fr 21	
Mi 22			Sa 22	Starsstad	Di 22				Do 22							Sa 22	
Do 23			So 23	(Anfrage SFA)	Mi 23				Fr 23							So 23	
Fr 24			Mo 24		Do 24				Sa 24							Mo 24	
Sa 25	/ Maccagno	(J)	Di 25		Fr 25				So 25							Di 25	
So 26	(Anfrage SFA)		Mi 26		Sa 26	Murten	J		Mo 26							So 26	
Mo 27			Do 27		So 27				Di 27							Mo 27	
Di 28			Fr 28		Mo 28				Mi 28							Di 28	
Mi 29			Sa 29		Di 29				Do 29							Mi 29	
Do 30			So 30		Mi 30				Fr 30							Do 30	
Fr 31			Mo 31		Do 31				Sa 31							Fr 31	

Jahresmeisterschaft (Swiss Cup 1998, 11 Anlässe)
 Selektionsregatten EM 1998

SFA-Anlass
 SFA-Training
 Fireball-International-Anlass

Swiss Cup Regatten (10), Schweizermeisterschaft (+1)
 Auslandsregatten (1), Training CH (2)
 EC-Regatten (4), Landesmeisterschaften



«new form»

Neuer **Fireball** von Duvoisin!

Seit November 1997 gibt es von Duvoisin Constructions Nautique in Colombier einen neuen, vollständig überarbeiteten Vollkunststoff-Fireball. Die Schale hat gegenüber ihrem Vorgänger einen viel voluminöseren Bug, ähnlich den Winder (GBR) und den Delange (AUS) Booten.

Nachdem wir 35 Fireballs im klassischen Stil (mit den schlanken Linien) gebaut haben, wollen wir für 1998 ein topmodernes Boot mit mehr Volumen im Bug zu einem günstigen Preis auf den Markt bringen.

Zuerst haben wir eine bekanntermassen schnelle und hochwertige Schale ausführlich • untersucht, um deren Charakteristika für unser Boot übernehmen zu können. Das Deck und das Cockpit haben wir vollständig neu entworfen. Dank der Erfahrung der Brüder Moser, die uns bei der Entwicklung unterstützten, haben wir ein formschönes und praktisches Cockpit realisiert. Das Erstellen der Modelle für den Bau des Deckes und der Schale sowie die Entwicklung der Bauform haben ca. 700 Arbeitsstunden gekostet.

Bis jetzt (Mitte November) haben wir bereits zwei neue Fireballs gebaut und sehen weiteren Bestellungen entgegen. Der Erfolg kommt daher, dass wir nun eine ebenbürtige Bauart wie die der englischen Konkurrenten anbieten können, ohne deswegen unsere Preise erhöhen zu müssen. Die nackte Schale der neuen Form kostet Frs. 6'500.-.

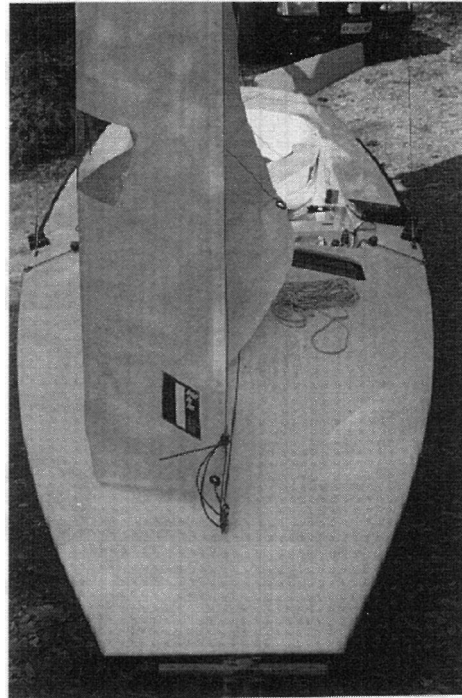


Abb. 1:

Die neue «fette» Form wirkt wuchtig aber trotzdem harmonisch. Gefällig ist das neugestaltete Achterdeck mit den gedeckten Kanälen für die Spischot. Zusätzliche Umlenkrollen konnten dadurch gespart werden. Der Rumpf kommt ohne Schnickschnack daher und schränkt individuelle Beschlagswünsche nirgends ein.

Wir hoffen, diesen Preis auch 1998 halten zu können.

Unsere Fireballs werden komplett in Epoxy (für die Flugindustrie zugelassen) gebaut mit einem «Gel-Coat» vom gleichen Fabrikanten, der den Rumpf optimal vor Licht und Schlägen schützt. Wir verwenden normalerweise Fiberglas, auf Wunsch auch Kevlar.

«new form»

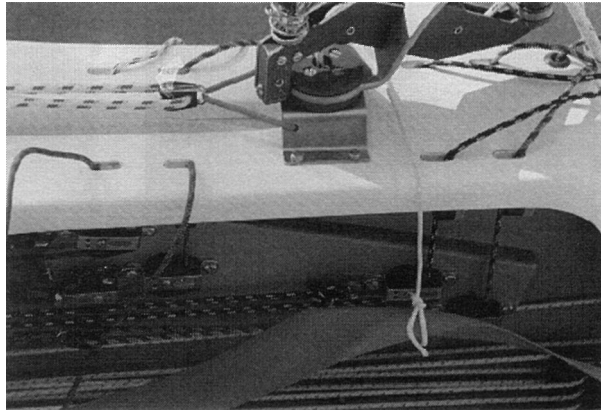


Abb. 2:

Der Schwertkastendeckel ist eine Spur länger und breiter als bei der Konkurrenz. Vorteil: er bietet so eine ideale Sitzgelegenheit für den Steuermann auf räumlichen Kursen mittelschiffs. Wichtige Controller für den Raumkurs (Mastkontroller, Cunningham, Baumniederholer) können weiter hinten installiert werden und bleiben auch bei viel Wind und weit achtern sitzendem Steuermann immer bedienbar.

Die Position und Anzahl der Durchführungsschlitze für die Kontrollleinen können sehr frei gewählt werden. Die gerundeten Wangen der Schlitze bestehen aus rostfreiem Stahl und sind sehr sauber in das «Gel-Coat» eingelassen.

Der Gross-Schotfussblock (hier mit zentraler Baumniederholerklemme) kann gegenüber der Konkurrenz frei positioniert werden.

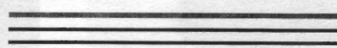


Der Schaum für das Sandwich wiegt 80 kg je Kubikmeter. Er ist, im Vergleich zu dem unserer Konkurrenten, schwerer aber auch härter. Die grössere Dichte verhindert eine zu grosse Durchlässigkeit von Epoxy (je leichter der Schaum, desto grösser die Luftblasen und desto mehr Epoxy kann in den Schaum eindringen). Beides ist schlussendlich gleich schwer, aber unser Rumpf ist weniger empfindlich gegen punktuellen Druck. Wir verwenden die Vakuumtechnik, um das Sandwich zu pressen. Die fertiggestellte Schale bleibt noch mindestens sieben Tage in der Form liegen, um sicherzugehen, dass sie absolut trocken ist. Dann kleben wir das Deck auf, während alles noch in der Form liegt. Diese Methode garantiert eine optimale Verklebung und vermeidet jede Verspannung. Um eine noch bessere Endfestigkeit zu erzielen, backen wir den Rumpf anschliessend noch weitere 24 Stunden.

Das Boot kann nun nach den Wünschen seines zukünftigen Besitzers individuell ausgerüstet werden. Wir bieten verschiedene

Sandwich-Aufbau

aussen



Gel-Coat
Fasern + Epoxy



Schaum
80 kg/m²



Fasern + Epoxy
evt. Antislipfarbe

innen

Standard- und Sonderausführungen zur Auswahl an, um jeglichen Wünschen der Segler entsprechen zu können. Die Wahl von Mast und Segeln ist wesentlich, deswegen führen wir alle gängigen Marken in unserem Sortiment.

Soweit eine kurze Vorstellung unseres neuen Fireballs. Für Fragen stehen wir Euch selbstverständlich gerne zur Verfügung.

Antony Duvoisin
(Text zu den Abbildungen und Übersetzung:
Ruedi Moser)



new form

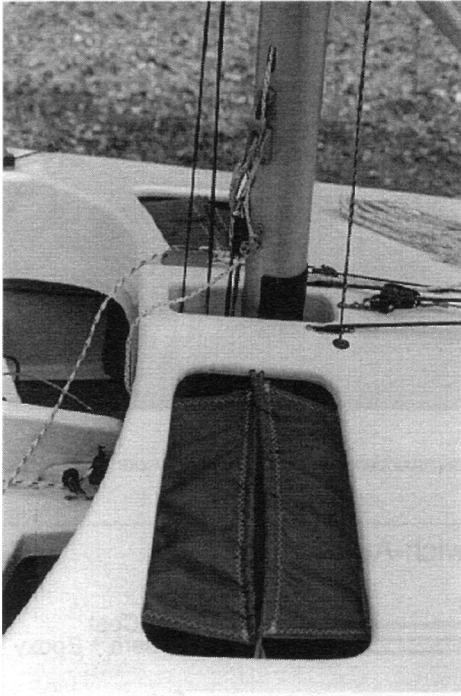


Abb. 3: _
Der Masikontroller (Strut) kann mit dem Travellerschlitten auf dem Deck (Foto) oder am Mast geliefert werden. Die Spisäcke können, falls nötig, sehr einfach ein- und ausgehängt werden. Der neu stärker gerundete massive Decksabschluss leitet Seitwärtskräfte des Mastes optimal zu den Pattings. Schotts in den Seitentanks übertragen diese sehr direkt und versteifen zusätzlich. Ein Kompass kann leicht im Bereich des Mastgates angebracht werden.

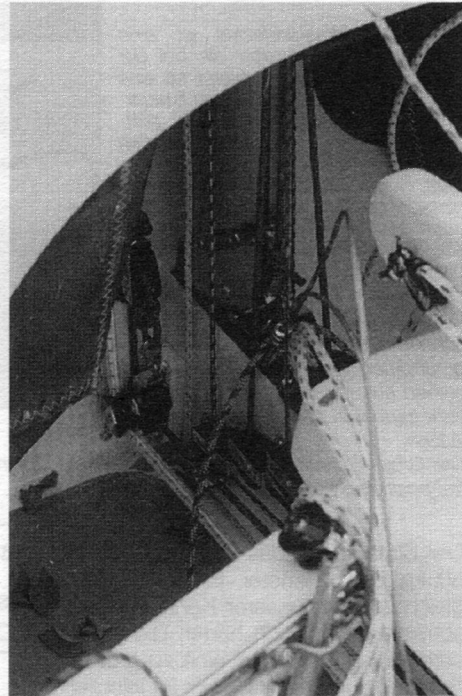


Abb. 4:
Das Cockpit präsentiert sich sehr aufgeräumt und funktionell.
Der Spifall-take up besteht aus einem 7-fachen Flaschenzug, der über einen dicken Gummi (ganz links) geladen wird. Es ist nur eine einzige Umlenkrolle nötig, der Gummi verdreht sich während des Gebrauchs nicht mehr! Vorbei sind die Tage, als man sich über verdrehte und nicht mehr funktionierende Aufsaugeneinrichtungen grün und blau ärgerte.
Alle Trimmleinen können samt Flaschenzügen sauber entlang des ganzen Schwertkastens geführt werden. Nirgends stört ein Schott. Schraubpunkte sind genügend vorhanden.

NEW !

FAST - FAST - FAST - FAST - FAST

**WIDE DUVOISIN FIREBALL
NEW FORM - NEW MOULD**

FAST - FAST - FAST - FAST - FAST

BUSTA sailing clothes

WEST MERSEA COMBI TRAILERS

SUPERSPARS - PROCTOR

PINNEL & BAX - NUMBER ONE - RUSH - HYDE

(no charges for the transport of the sails from London to Colombier)



**your Fireball specialist :
DUVOISIN CONSTRUCTION NAUTIQUE**

2013 Colombier NE

Tel. 032 841 10 66 - Fax 032 841 42 08



Gewicht der Ausrüstung

[Zugegeben, was folgt ist kein (Segel-) weltbewegendes Thema, aber da die Zahlen vorhanden sind und die Redaktion vielleicht auch froh um Beiträge ist, habe ich diesen Bericht verfasst.]

Zwar gibt es Regeln dafür, aber bisher hat sich bei einer Regatta nach meinen Erfahrungen noch kein Schwein darum gekümmert, wieviel das ganze Zeug wiegt, das ich jeweils nebst meinen eigenen Kilos (für Neugierige: achzig an der Zahl, Tendenz sinkend (wer's glaubt)) an den Trapezdraht hänge. Für uns FireballerInnen sind zur Zeit die Gewichtslimiten der Fireball-Klassenregeln massgebend, die von den Limiten in Regel 43 der Wettfahrtregeln (WRS) abweichen. Es wird aber diskutiert, das Sonderzüglein aufzugeben und die ISAF-Regelung zu übernehmen (siehe Gazette 1-97).

Vorschrift	Gewichtslimiten für Kleidung Trapezgurt	
WRS 43	8 kg	2 kg
Fireball	7 kg	3.5 kg

Die WRS-Regel 43 schreibt ausserdem vor, dass man «keine Kleidung oder Ausrüstung zur Erhöhung des Gewichts tragen oder mitführen» darf, d.h. Gewichtswesten usw. sind generell verboten. Die 7 oder 8 kg scheinen auch wenig Raum für solche Spielchen zu lassen. Weil ich mal wissen wollte, was ich beim Segeln so mit mir rumschleppe und ob evtl. doch noch ein dicker Pulli drinliegt, wenn's mal ballert (nur um warm zu bleiben, versteht sich), habe ich mir an einem verregneten, windlosen Wochenende einmal die Mühe gemacht, meine Ausrüstung zu wiegen (Verfahren 1, s.u.). In der nebenstehenden Tabelle stehen die Ergebnisse.

Zum Bestimmen des Gewichts gibt es zwei Verfahren (Anhang J der WRS):

1. Die gesamte, vollständig wassergesättigte Ausrüstung darf - an Kleiderbügeln o.a. aufgehängt - eine Minute lang abtropfen und wird dann gewogen.
2. Seglerinnen mit Trockenanzügen dürfen ein alternatives Prozedere wählen, bei dem die Kleidung unter dem Trockenanzug so gewogen wird, wie sie in der Wettfahrt getragen wurde, d.h. verschwitzt oder sonst nass, aber ohne sie zu wässern oder abzutropfen. Der Rest der Ausrüstung wie unter 1.).

In beiden Fällen wird alles, was gänzlich unterhalb des Knies getragen wird, nicht berücksichtigt. Der Trapezgurt wird separat gewogen. Er muss übrigens schwimmen.

Ein paar Bemerkungen zur Tabelle:

- Ich habe natürlich Süsswasser verwendet, Meerwasser ist pro Liter 35g oder 3.5% schwerer.
- Dies sind Einzelwerte, zwar aufs Gramm genau angegeben (die Waage war so genau), aber ich denke, eine Wiederholung der Übung würde abweichende Zahlen ergeben (ich schätze $\pm 10\%$).
- Mein Tröcheler ist aus dünnem Material und deshalb relativ leicht. Musto oder Henry Lloyd sind robuster, aber etwa doppelt so schwer.
- Zwar sind die modernen Kleidungsstücke aus Kunstfasern schön warm und leicht, nehmen aber enorm viel Wasser auf: Ein T-Shirt aus einem dünnen Fleece material wird fast 7.5 x schwerer (nota bene nach 1 Minute abtropfen!), ein Baumwoll T-Shirt dagegen «nur» gut 3.5 x.
- Kunstfasern trocknen viel schneller als Baumwolle, aber in dieser einen Minute Abtropfzeit spielt das keine Rolle. Hier ist entscheidend, wie schnell das Wasser abfließen kann. D.h. die Kleidungsstücke sollten eher in der Mitte über einen Bügel gehängt, als an einem Ende aufgehängt



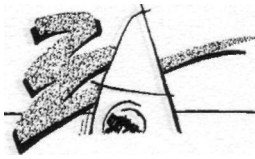
Gegenstand, Material etc.	Gewicht trocken (g)	Gewicht nass (g)	nass/ trocken (g)	Wasseraufnahme (g)=(ml)
Trapezgurt «Magic»	1450	1998	138	548
Schwimmweste «Gill»	430	752	175	322
Neopren, Long-John (ärmellos), 3mm, aussen unbeschichtet	1305	1885	144	580
Dry Top, PVC beschichtetes Nylon	515	775	150	260
Trockenanzug «HellyHanson», ohne Füsslinge	1225	1583	129	358
Handschuhe, Nylon, gestrickt	112	275	246	163
Handschuhe «Henry Lloyd», Leder, kurze Finger	65	200	308	135
Neoprenhandschuhe «Pegro»	85	215	253	130
Leggins, Polartec 200, am Bund aufgehängt	235	1715	730	1480
- in der Mitte aufgehängt	235	1565	666	1330
Freizeithosen, Nylon	295	705	239	410
Leggins, Polyamid/Elasthan-Tricot	180	540	300	360
Strumpfhosen, Nylon, 40den	42	256	610	214
Latzhosen, Faserpelz «Helly Hansen»	600	2855	476	2255
- in der Mitte aufgehängt	600	2550	425	1950
Badehose, Polyamid/Elasthan-Tricot	55	125	227	70
Velojacke, Nylon, PU beschichtet	215	402	187	187
T-Shirt, Polyester, «Odlo Thermic»	110	285	259	175
T-Shirt, Polartec 100, «Mammut»	140	1045	746	905
T-Shirt, Baumwolle	200	689	345	489
Rollkragenpullover, Polyester	305	1028	337	723
T-Shirt, langarm, Polyester, «Migros thermal»	145	510	352	365
Halstuch, Polartec 200, middle	45	100	222	55
Kopfpariser, Polartec 100	50	120	240	70
Sonnenbrille	30	30	100	0
Stoppuhr Casio «Surftimer»	60	60	100	0
Sonnenhut mit Nackenschutz, Baumwolle	100	300	300	200

werden, damit der Weg des abfassenden Wassers möglichst kurz ist (vgl. Leggins aus Polartec). Die WRS schreiben vor, dass die Kleider beim Wägen an Kleiderbügel (o.a.) hängen müssen. Ein Teilnehmerin hat das Recht, die Kleider für eine zweite Messung neu anzuordnen, wenn das Gewicht das erste Mal über dem Limit ist. Welche Art des Aufhängens von einem Vermesser akzeptiert wird, weiss ich nicht, denn - wie gesagt - wurde ich noch nie kontrolliert und kenne auch niemandem, dem dies passiert wäre.

Was ich an der letzten SM getragen habe (Tröcheler und ziemlich viel warmes Faser-

zeugs), wiegt trocken 3.6 kg, nass 9.5 kg! Werden die Kleider unter dem Drysuit mit dem Trockengewicht eingesetzt, so wiegt das Zeugs etwa 5.5 kg. Wenn ich im Neopren segle und doch ein paar warme Sachen dazu anziehe, komme ich knapp über 7 kg, weil alles nass gewogen wird. Mit dem aktuellen Gewichtslimit von 3.5 kg für die Trapezhose dürfte niemand ein Problem haben. Wenn dies aber auf 2 kg herabgesetzt wird, werde ich mir etwas einfallen lassen müssen, denn 2 g unter dem Grenzwert ist mir ein zu grosses Risiko (mit Meerwasser wäre ich bereits disqualifiziert).

Roschee, GER 14508 vorn



eurocup '97

Eurocup 3 und die Nieuwpoort- Week 10.-13. Juli 1997



Schon beim Eintreffen in Nieuwpoort begrüßte uns eine herrliche Brise Wind. Es war schon allen klar, dass diese Week kein gemütliches herumplanschen wird. Nach dem Einschreiben und dem Erhalt der nötigen Information, wie z.B. Strömungskarte, und dass jeden Morgen der Wetterfrosch eine Voraussicht machen werde, machten wir uns einmal auf den Weg, um den riesigen Hafen zu begutachten.

Vier Tage segeln waren vorausgeplant worden und der erste Tag enttäuschte mit Sicherheit niemanden. Ich rede hier vom Wind, denn es gab einige Kenterungen und sogar einen Mastbruch eines Holländers (oder war es ein Belgier?), einen Baumbruch eines Tschechen. Maja und Frangois war das Glück auch nicht gut gesinnt. Sie verbogen den Mast, was sich aber nicht als allzuschlimm herausstellte. Mosers fuhren souverän in beiden Läufen auf Rang 1. Dieser erste Regattatag war also von starkem Wind und grossen Wellen geprägt. Was wird folgen? Viele würden jetzt sagen, dass sich der Wind stabil gehalten hätte. Diese Tatsache hätte uns wohl auch gefreut, aber leider kam es ganz anders. Die Fahnen hingen schlaff herunter und auf dem Meer draussen sah das Ganze auch nicht vielversprechender aus. Bei schwachem Wind wurden drei Läufe gesegelt. Nur die Strömung machte uns ein bisschen zu schaffen, ansonsten war

nicht so viel Action auf dem Meer. Am Abend wurde dann in einem Touristenort namens Middelkerke zum Aperero eingeladen, wo auch die damit verbundene Preisverteilung für die ersten fünf Wettfahrten stattfand. Mosers ergatterten sich den Hauptpreis. Da der Sponsor eine Champagnerkellerei war, verwundert es nicht, dass Mosers Keller nun einige Liter mehr beinhaltet. Aber auch alle anderen gingen nicht leer aus.

Der dritte Tag: ähnlich wie der Vortag: wenig Wind, keine Action und nur zwei Läufe. Dafür gab es am Abend eine Barbeque-Party mit anschliessender Disco bis spät in die Nacht hinein, wo es einiges zu sehen gab. (Näher darauf eingehen möchte ich eigentlich nicht.) Der vierte Tag war der Tag der Depression, vor allem für Segler. Kein Wind war die Aussicht. Und so war es dann, dass die Nieuwpoort-Week 97 verfrüht abgebrochen und die Rangverkündigung vorverschoben wurde. Mosers gewannen diesen Euro-Cup in Belgien, vor Karen Kops und Mike Huiskamp, Beate und Jörg.

Alles in allem ein befriedigender Anlass, wobei wir alle ein bisschen mehr Wind erwartet hatten.

SUI-14563

eurocup '97



Rangliste

S-Nr.	Crew	1	2	3	4	5	6	7	Total
1	SUI 14540 MOSER/MOSER	1	1	5x	1	RETx	2	1	5.0
2	NED 14368 KOPS/HUISKAMP	5	10x	4	6x	4	1	2	15.75
3	GER 14472 FECHTNER/RENNECKE	3	2	10x	3	3	6x	5	16.0
4	SUI 14495 BAUMGARTNER/SCHÄRER	10x	6	2	2	7x	5	4	19.0
5	BEL 14513 TYTGAT7BRAET	2	DNCx	7	5	5	3	11x	22.0
6	CZE 14552 MUSIL/ROCEK	6	3	3	11x	8x	7	3	22.0
7	BEL 14435 STREEP/PEETERS	15x	8	8	4	2	8	8x	30.0
8	NED 14609 WENTHOLT/NEUMAN	4	5	18x	8	6	10	14x	33.0
9	SUI 14149 GLAUSER/RAMP	7	4	6	9	10x	9	10x	35.0
10	BEL 14627 LEMAIRE/HOCK	13x	15x	9	10	9	4	7	39.0
11	BEL 14130 LASURE/DE BIE	8	9	11	12	15x	20x	6	46.0
12	NED 13996 MEIJER/ABBENHUIS	DNCx	DNCx	12	14	16	12	12	66.0
13	BEL 14269 VAN ROOSENDAEL/ VAN ROOSENDAEL	16	12	17	17x	13	17x	9	67.0
14	SUI 14563 ZBÄREN/ZBÄREN	12	13	16	16x	17x	11	15	67.0
15	SUI 14337 LÄUBLI/MÜLLER	DNCx	DNCx	13	7	19	15	16	70.0
16	BEL 14222 PAUWELS/HENDERIECKX	11	7	19x	18	18	19x	18	72.0
17	SUI 14583 SUTER/SCHLUCHTER	DNCx	DNCx	15	13	12	13	19	72.0
18	GBR 14509 EDWARDS/BOWERS	DNC	DNC	1	15	1	DNCx	DNCx	72.5
19	BEL 14375 ORLENT/DE BACKER	DNCx	DNCx	14	19	11	14	17	75.0
20	NED 14333 ROEMER/BROEREN	9	11	OCSx	20	DNCx	16	20	76.0
21	BEL 14247 VAN HOOREWEGHE/ VAN DEN BULCKE	14	14	20	21	14	21x	22x	83.0
22	BEL 12402 DE BACKER/DECA	DNC	DNC	DNC	DNCx	DNCx	18	13	115.0
23	BEL 14260 VAN DERVOORT/DEVROYE	DNC	DNC	DNC	DNCx	DNCx	22	21	127.0
24	BEL 13672 WOUTTERS/ VAN DEN EYNDE	DNC	DNC	DNC	DNCx	DNCx	23	23	130.0
25	BEL 14250 VAN ISACKER/ JONCKHEERE	DNC	DNC	DNC	DNCx	DNCx	24	24	132.0
26	BEL 14365 ROSSEEL/CARNOY	DNC	DNC	DNC	DNC	DNC	DNCx	DNCx	140.0
26	CZE 14567 KRIZEK/SOVINA	DNC	DNC	DNC	DNC	DNC	DNCx	DNCx	140.0

No. of Yachts: 27
 Non-competitors (DNC): 11 12 6 6 7 3 3
 Score DNC.DNS.DSQ etc.: 28 point



Campione 16.-18. August 1997

***Strahlend blauer Himmel,
gute Windbedingungen,
freundliche Leute - was will
man mehr?***

Am Gardasee war die letzte der vier Europacup Regatten angesetzt. Viele reisten schon früher an, um noch ein bisschen zu trainieren: strahlend blauer Himmel, gute Windbedingungen, freundliche Leute - was will man mehr?

Das Paradies wurde dann am Samstagmorgen durch die normale Hektik bei den Startvorbereitungen gestört. Am Nachmittag segelten wir dann auch die ersten Läufe bei zunehmenden Winden. Eigentlich hatten wir ja den ganzen See zur Verfügung. Leider wussten wir nichts besseres zu tun, als uns an den senkrechten Felswänden entlang zur Luvboje hinauf zu wenden. Tausende von Wenden - und alle möglichst nahe am Felsen. Einzelne schlossen dabei ungewollte Bekanntschaften mit den unnachgiebigen Steinchen.

Die Regattabahn war publikumswirksam relativ nahe ans Land gesetzt worden - vor allem die Leetonne vor der Badi war sicher eine Attraktion für die Sonnenhungrigen.

Am Sonntag weckte uns dann das Regengeplätscher. Einige (Schweizer, gewohnt bei jedem noch so kleinsten Lüftchen zu segeln!?) standen sogar auf und machten die Boote bereit. Doch die Windverwöhnten

vom Gardasee zeigten Grösse (oder war es Ekel vor dem Regen), jedenfalls fand am Sonntag kein Lauf statt. Bemerkenswert war das spontane Mittagessen, zu dem der Club ausserplanmässig geladen hatte. Ausser viel gegessen hatten alle an diesem Tag (am Abend fand auch noch das offizielle Nachtessen statt) nicht sonderlich viel gemacht.

Am nächsten Morgen war der erste Start dann auf acht Uhr angesetzt. Vielleicht lag es an der frühen Morgenstunde (das Komitee war eine halbe Stunde zu spät), vielleicht war der Bojenleger gestern ein bisschen zu lange im Ausgang gewesen, oder lag es vielleicht doch am Wind von der verkehrten Seite, dass die erste Kreuz keine Kreuz, sondern nur ein Anlieger war? Wir werden es wohl nie genau herausfinden. Überraschend war, dass im zweiten Morgenlauf die erste Kreuz wieder keine war ... Aber letztlich stimmte die Reihenfolge im Ziel ungefähr wieder, sodass eigentlich alles in bester Ordnung war. Nach einem sinnlosen Startversuch hatten wir dann Zeit, uns kurz am Land zu verpflegen, während dessen der Wind nun wieder in die richtige Richtung drehte. Am Nachmittag segelten wir dann nur noch einen Lauf - bei normalen Bedingungen mit einer normalen Regattabahn.

Nach der Preisverteilung genossen die meisten noch die tolle Atmosphäre in Campione, bevor es dann weiter nach Silvaplana an die SM ging.

Zu hoffen bleibt, dass der Wind, das warme Wasser und die gute Organisation nächstes Jahr ein paar Schweizer mehr an den Gardasee lockt!!

Sui 14149



Resultate

S-Nr.	Crew	1	2	3	4	5	6	Total	
1	GBR 14635	Escritt / Davies	3	1	1	1	1	3.75	
2	CZE 14552	Musil / Rocek	1	3	3	3	2	10.75	
3	SUI 14540	Moser / Moser	2	2	4	5	3	16	
4	CZE 14486	Kubovy / Cikrt	4	5	11	6	5	30	
5	CZE 14046	Smetana / Horak	10	6	5	4	8	12	33
6	SUI 14495	Baumgartner / Schärer	5	10	9	9	4	8	35
7	GBR 14605	Wade / Dettan	9	8	13	2	6	17	38
8	NED 14368	Kops / Huiskamp	16	7	7	12	7	6	39
9	BEL 14627	Lemaire / Van Roosendael	11	12	16	8	11	3	45
10	ITA 14308	Zana / Carattoni	6	19	8	13	15	7	49
11	GER 14472	Fechtner / Rennecke	18	dnc	2	10	16	11	57
12	ITA 14493	Scalamana / Scalamana	13	9	23	14	14	9	59
13	ITA 14301	Forni / Restuccia	7	15	18	11	17	13	63
14	SUI 14149	Glauser / Ramp	17	11	10	16	9	18	63
15	CZE 14492	Sklenar / Winkler	8	17	6	15	18	19	64
16	BEL 14435	Streep / Peeters	19	13	14	17	10	16	70
17	FRA 14398	Rush / Green	14	dnc	12	7	pms	4	78
18	CZE 14561	Vasik / Buchta	12	16	20	19	28	21	88
19	ITA 14548	Borzani / Orlandi	15	28	19	pms	21	14	97
20	GBR 14448	Wells / Drummond	23	14	dnc	21	12	dnc	111
21	ITA 14309	Strobino / Bigi	21	21	25	18	26	28	111
22	SUI 14615	Huber / Mauchle	20	25	21	22	23	dnc	111
23	ITA 1	Brescia / Lotterio	22	24	24	24	20	22	112
24	BEL 14222	Pauweels / Hendrieckx	29	4	15	31	35	34	113
25	ITA 14381	Caffarena / Gazzo	30	27	17	23	30	20	117
26	ITA 14441	Vohwinkel / Capizzi	20	20	29	20	dnf	25	119
27	SUI 14319	Ganz / Roth	28	23	dnc	27	19	23	120
28	ITA 14246	Arrighi / Melzani	27	22	22	25	24	30	120
29	ITA 12781	Festa / Bianchini	24	31	26	26	31	15	122
30	CZE 14438	Prucha / Kral	33	18	27	dnc	22	27	127
31	SUI 14419	Schwerzmann/Helbling	30	30	31	dnc	13	24	129
32	CZE 14275	Jurinova / Radek	35	34	33	30	25	29	151
33	ITA 13766	Tranquilli / Castellini	26	26	34	pms	dnc	26	153
34	ITA 1430	Mazzella / Bergadano	36	32	32	29	29	33	155
35	SUI 14583	Suter / Schluchter	32	29	dnc	28	27	dnc	157
36	ITA 13764	Carpinello / Carpinello	39	33	30	pms	32	32	166
37	ITA 14304	Bertello / Martinelli	34	37	dnc	32	33	31	167
38	ITA 14453	Lavelli/Boschetti	38	36	28	dnc	dnc	dnc	184
39	ITA 1278	Degani / Polese	37	dnc	dnc	33	34	dnc	186
40	ITA 14607	Bassi / Clemente	dnf	35	dnc	dnc	dnc	dnc	199



eurocup warum?

Eurocup - warum gehen wir wieder?

1. Teil

Was zieht uns wieder in die Ferne an die Eurocup-Regatten - uns, die sich in den hinteren Rängen des internationalen Wettstreites herumschlagen? (sicher nicht die Absicht, den Eurocup zu gewinnen!) Warum nehmen wir die total 2660 km (von Zürich aus gemessen, dem «Zentrum» der Schweiz, versteht sich) unter die Füsse, - oder besser gesagt unter die Räder, um irgendwo anders segeln zu gehen? Können wir das nicht auch in der Schweiz haben? Unsere Antwort ist: «Wil's tagt! Wil's unheimlich Spass macht! Wil's villmee Sägelplausch isch!»

Im folgenden zweiteiligen Artikel (2. Teil in der Gazette 1-98) möchten wir einerseits unseren Eindruck und unsere Freude am Eurocup 1997 mit Euch teilen und andererseits etwas über die verschiedenen Reviere berichten. Wir möchten Euch erzählen, was eben diesen Unterschied zu unseren Regatten ausmacht. Hoffentlich können wir dadurch die eine oder den anderen unter Euch auf den Eurocup 1998 etwas «gluschtig» machen. - Kommt doch mit!

Was uns am Eurocup gefallen hat

Was hat uns überhaupt bewogen, über die Schweizergrenzen hinaus in die Fremde zu schauen? Es war das absolute Hoherlebnis der Weltmeisterschaft in Kingston, Canada, 1996. Dort erlebten wir das erste Mal, was Freundschaft unter den Schweizerbooten heisst, wie wir füreinander da waren, zueinander schauten (und nicht nur die «Cracks» untereinander, nein, auch Neulinge und Segel-Banausen wie wir wurden in den freundschaftlichen Kreis eingeschlossen).

Dort erlebten wir, die Möglichkeit zu haben VIEL zu segeln. Dort erfuhren wir, wie sehr es Spass macht, Fireballsegler aus anderen Ländern kennenzulernen. Dies alles wollten wir wieder finden.

Und wir fanden es:

- *Die Kameradschaft:* Es begann z.B. am Samstagmorgen, einen Tag vor der Regatte in Südost-England, als wir fünf Schweizerboote (ich zähle Beate und Jörg auch dazu) uns im Hafen von Dunkerque in Frankreich trafen und unsere ersten Erlebnisse und Erfahrungen über die besten und billigsten Strassen nach Norden austauschten. Die Sonne brannte warm, der Kaffee war gut, der Wind zerzauste unser Haar und wir erfuhren gerade, dass es in der Schweiz regnerisch und kalt war. - Von da an waren wir für die nächsten 10 Tage zusammen und alles drehte sich nur noch ums Segeln. Ruedi beispielsweise verbrachte am ersten Abend in Lowestoft ca. zwei Stunden ganz uneigennützig mit dem Kopf in unserem Boot, um die technischen Unzulänglichkeiten des Niederholers zu beheben. - Und es nützte! Vielen Dank, Ruedi!

Im Jugendstil-Clubhaus in Lowestoft, mit dem «world's best» bar keeper, wurden wir herzlich willkommenegeheissen und waren bestens aufgehoben. Dany Cripps (die bessere Hälfte von Ian Pinnell, Weltmeister in Durban 1994), hat uns dann alle zu einem Barbeque eingeladen, wo wir etwas englischen «life style» kennenlernten (einfache, praktische und erschwingliche Häuser, - zwar ohne Architektur, wie Markus Läubli feststellte, - Hot Dogs vom Grill mit viel Bier und ... unkomplizierte Gastfreundschaft). - Auch Mosers Kupplungskabel konnte schnell repariert werden.

In Nieuwpoort stiessen dann noch Stefan und Regula und die Zbären Brüder zu uns. Das Gelände um den Yachtclub ist ideal, um zu kampieren, und dank «Mami» Regulas feiner Küche trafen wir uns manchmal auf den

eurocup warum?



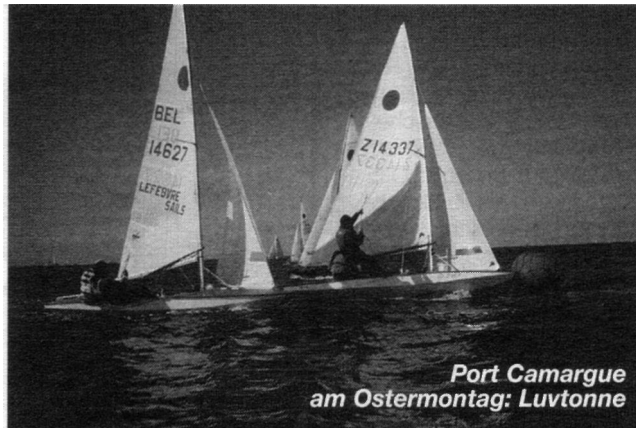
Campingstühlen vor dem VW-Bus, z.B. zu einem Spaghetti-Frass. Das «fascht-wie-da-hei»-Klima schien unseren Junioren, Dan und Sami wie auch Lukas und Christoph, gut zu behagen. Frangois und ich waren beeindruckt von der professionellen Wettfahrtleitung (Meteo- und Strömungsbericht früh am Morgen, Kontrolle und Trinkwasser beim Auslaufen, Schlepp aus dem Hafen und ins Regattagebiet sowie Kontrolle bei der Rückkehr) und die angenehme Infrastruktur (je ca. 20 Duschen und 10 WCs, mehrere Waschmaschinen und Tumbler für die verschwitzte und nasse Segelwäsche und nicht zuletzt die anziehende Bar, um den angestauten Durst zu löschen, etc.), die das Leben wirklich einfach und angenehm machten.

In Campione am Gardasee lernten wir dann Theo und Renato richtig gut kennen in unserer «Zimmeregemeinschaft» im Hotel Al Pra mit Aussicht auf den See. Es bedeutet wirklich etwas, dass sie mir nicht die Freundschaft kündigen, selbst wenn ich sie um sieben Uhr morgens mit dem Gestank eines getrockneten Fisches (bei der Vorbereitung meines Lunches) weckte. Jörgs Tanztalent kam dann bei einem Volksfest auf dem Dorfplatz in Campione so richtig zum Vorschein (er übte Walzer für die Hochzeit).

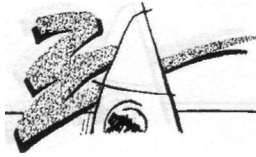
Fazit: wir haben unsere Schweizer Segelkollegen erst richtig in der Fremde kennengelernt und sie sind zu guten Freunden geworden.

- *Das Segeln:* Ein riesiger Unterschied zu unseren Regatten ist es an 3-4 Tagen hintereinander viel segeln zu können. An guten Segeltagen (und an 10 von 13 Tagen war gutes Segelwetter mit Wind zwischen 2 und 5 Beaufort [1x mit Mistral sogar 6-7!]) wur-

den 3, seltener nur 2 Rennen ausgetragen. An total zwei Tagen war Flaute, während uns der Mistral an einem Tag vom Meer blies (es ist zu sagen, dass wir an einem dieser «sogenannten» Flaudentage hier noch lange gesegelt hätten, da es immer noch viel mehr Wind hatte als beispielsweise in Hemmenhofen oder Thalwil). Ein Total also von 10 Segeltagen mit 28 Rennen!!! Soviele Rennen erreichten wir in der Schweiz dieses Jahr erst in der 8. Regatte (dank Stansstad und Estavayer)!!! - Es lohnt sich also, in die Ferne zu fahren.



- *Das Kennenlernen von Fireballsegelern aus dem Ausland:* Das hat uns Spass gemacht. Mit Karen und Mike aus den Niederlanden lässt es sich herrlich spassen, mit Tomas Musil und seinen Freunden aus Tschechien abends (oder auch am Tag) bei einem Bier zusammensitzen, mit Theo, «the butcher», grosse Sprüche reissen und mit Pam (Andrew Davies' Frau) über Hunde philosophieren. Dann und wann wird gefestet und bis spät am Morgen getanzt (da schwingt sogar Frangois das Tanzbein bis in die frühen Morgenstunden!). - Wir freuen uns schon wieder, diese Freunde nächstes Jahr zu treffen.

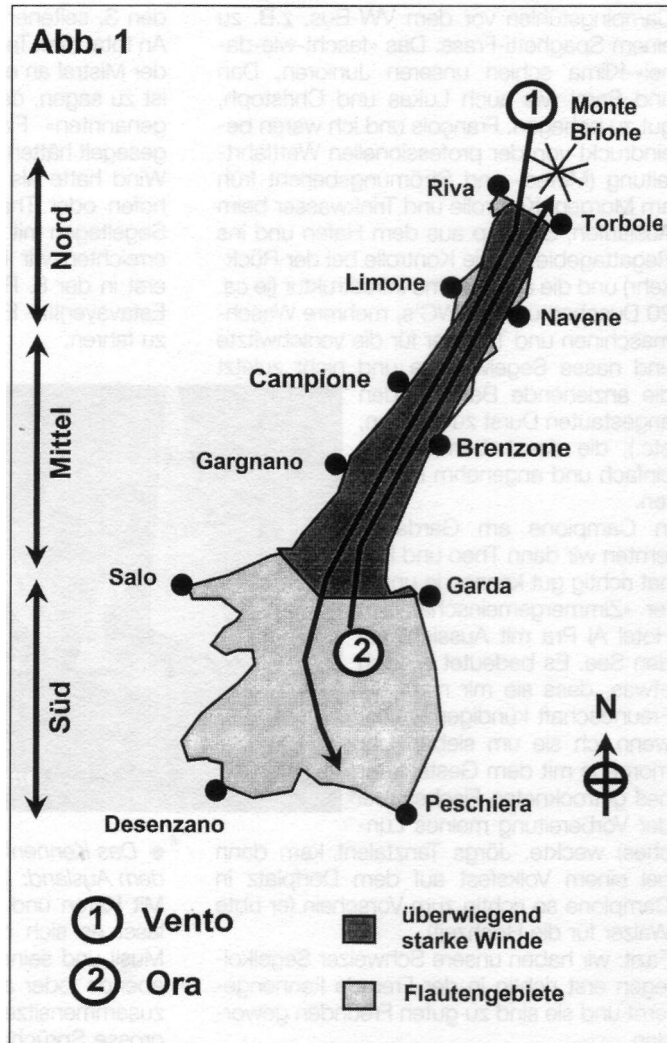


eurocup warum?

Die Segelreviere

- **Gardasee:**

Nach 5-6stündiger Fahrt über Mailand gelangt man an den Gardasee mit seiner flachen Landschaft am weiten Südufer (dort wo kaum ein Lüftchen weht) und seinen steilen, felsigen Ufern im schmalen, flaschenhalsähnlichen, nördlichen Teil (Abb.1). Die Landschaft ist auch für verwöhnte Schweizer von atemberaubender, fast kitschiger Schönheit. Die Regatta 1998 wird in Brenzone, einem malerischen Städtchen mit schönem Castello am sonnigen Ostufer im mittleren Seeabschnitt (wahrsch. EM-Ort 2000!), also im «Flaschenhals», stattfinden. Der obere Teil des Sees gilt als ausgezeichnetes Thermikrevier mit «normalen» Windstärken von 3 bis 5 Beaufort. Die thermische Luftströmung weht vormittags von Norden nach Süden, flaut um die Mittagszeit ab, um nachmittags als starke Brise von Süden nach Norden aufzukommen (Tab.1). Der Nordwind, der Vento, strömt auf beiden Seiten des Monte Brione vorbei auf den See, sehr konstant in Richtung und Geschwindigkeit. Im allgemeinen ist der Vento im mittleren Teil (dem Regattafeld) am Ostufer besser. Nur im



uffern Bereich können drehende Winde auftreten (die Folgen davon konnte man am Bug unseres Fireballs für den Rest der Segelsaison erkennen). Der Vento ist im Nordteil am stärksten und nimmt im mittleren Teil merklich ab. Der Südwind, die Ora (von lateinisch «aura» = Lufthauch), entsteht durch den Unterschied zwischen der geringen Temperaturerhöhung des See-

eurocup warum?



wassers und der ausgeprägten Erwärmung der umliegenden Berge, welche sich während des Morgens aufbaut und dann den Nachmittagswind bewirkt. Es gibt zwar fünf verschiedene Arten der Ora, hier möchten wir jedoch nur auf die am häufigsten auftretende Variante eingehen: Sie weht am gleichmässigsten im Mittelteil bis etwa Navenne und bildet in diesem Bereich nicht viel Wellen. Im Nordteil nimmt sie dann stetig zu (oft bis zu 7 Beaufort). Über andere, seltener und meist lokal auftretenden Winde, wollen wir hier nicht eingehen. - Unter diesen Windverhältnissen sind darum bei schönem Wetter die Segelbedingungen für den Fireball von früh morgens bis spät nachmittags

ideal. Ein Traumrevier. Zusätzlich ist zu sagen, dass dabei das Wasser ca. 25, die Luft um die 30° Celsius aufweisen. - Das bedeutet ideales Shorty-Wetter.

Literatur:

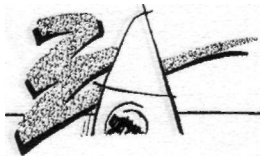
Sigi Hofmann, Gardasee für Windsurfer. Surfbibliothek Delius Klasing, 1994.

Die Berichte über die weiteren drei Reviere, Port Camargue, Südengland und Nieuwpoort werdet Ihr in der Gazette 1-98 finden.

Maja von Sui 14583

Tabelle 1:

Windbezeichnung und -beschreibung	Vento	Ora
Richtung	Nordwind	Südwind
Häufigkeit	regelmässig	regelmässig
entsteht durch	grossräumige Thermik	grossräumige Thermik
Tageszeit	ab Mitternacht bis vormittags	Mittag bis abends
Jahreszeit	ganzjährig (im Winter schwach)	Frühjahr bis Herbst
Hauptwirkungsgebiet	Mittel- und Nordteil	gesamter See
Reichweite	im Norden stärker als im Süden	wird erst im Nordteil stark
Stärke	bis 7 Bft	Mittelteil: 1-4 Bft Nordteil: 4-6 Bft



europa eurocup '97

Eurocup 1997

S-Nr.	Crew	1	2	3	4	Total
1	SUI-14540 E.+R. Moser	2	0.75	0.75	3	3.5
2	GBR-14635 K. Escritt / A. Davies	3	2	99	0.75	5.75
3	CZE-14552 T. Musil / R. Rocek	6	99	6	2	14
4	NED-14368 K. Kops / M. Huiskamp	13	5	2	8	15
5	SUI-14495 R. Baumgartner / S. Schärer	8	99	4	6	18
6	GER-14472 B. Fechtner / J. Rennecke	11	6	3	11	20
7	NED-14609 T. Wentholt / E. Meyers	7	7	8	99	22
8	BEL-14627 J. Lemaire / B. Hock	14	4	10	9	23
9	BEL-14435 S. Streep / J. Peeters	10	9	7	16	26
10	SUI-14149 D. Glauser / S. Ramp	18	8	9	14	31
11	SUI-14337 M. Läubli / D. Müller	19	10	15	99	44
12	BEL-14269 F.+J. Van Roosendael	16	16	13	99	45
13	BEL-14222 J. Pauwels / W. Henderieckx	20	12	16	24	48
14	SUI-14583 M. Suter / F. Schluchter	22	13	17	35	52
15	GBR-14629 A. Hemmings / S. Chesney	5	3	99	99	107
16	GBR-14509 D.J. Edwards / A. Bowers	0.75	99	18	99	117.75
17	GBR-14474 T. Rush / S. Hiscocks	9	99	99	17	125
18	CZE-14567 D. Krizek / V. Svab	4	99	26	99	129
19	BEL-14375 H. Orlent / K. Woutters	99	15	19	99	133
20	CZE-14486 M. Kubovy / T. Cikrt	99	99	99	4	202
21	BEL-14513 B. Tygat / M. Braet	99	99	5	99	203
21	CZE-14046 Z. Smetana / M. Horak	99	99	99	5	203
23	GBR-14605 D. Wade / D. Dettan	99	99	99	7	205
24	ITA-14308 C. Zana / M. Carattoni	99	99	99	10	208
25	BEL-14130 K. Lasure / D. De Bie	99	99	11	99	209
25	GBR-14285 B.+R. Winship	99	11	99	99	209
27	NED-13996 E. Meijer / M. Abbenhuis	99	99	12	99	210
27	FRA-14398 J. Baines / M. Green	12	99	99	99	210
27	ITA 14493 G.+M. Scalamana	99	99	99	12	210
30	ITA 14301 A. Forni / A. Restuccia	99	99	99	13	211
31	SUI-14563 C.+L. Zbären	99	99	14	99	212
31	GBR-13716 A. Dumbleton / G. Tillson	99	14	99	99	212
33	FRA-10997 J.Y. Renon / G. Loquineau	15	99	99	99	213
33	CZE 14492 P. Sklenar / P. Winkler	99	99	99	15	213
35	GBR-10502 T. Welch / A. Smith	99	17	99	99	215



Schluss-Rangliste

S-Nr.	Crew	1	2	3	4	Total
35	FRA-14124 E. Schneider / V. Party	17	99	99	99	215
37	CZE 14561 R. Vasik / J. Buchta	99	99	99	18	216
38	ITA 14548 S. Borzani / A. Orlandi	99	99	99	19	217
39	NED-14333 E. Roemer / G. Broeren	99	99	20	99	218
39	GBR 14448 O. Wells / S. Drummond	99	99	99	20	218
41	BEL-14247 B. Van Hooreweghe / M. Van Den Bulcke	99	99	21	99	219
41	FRA-14554 M.+J. Tigoulet	21	99	99	99	219
41	ITA 14309 A. Strobino / G. Bigi	99	99	99	21	219
44	BEL-12402 I. De Backer / W. Deca	99	99	22	99	220
44	SUI 14615 A. Huber / B. Mauchle	99	99	99	22	220
46	BEL-14260 E. Van Der Voort / T. Devroye	99	99	23	99	221
46	ITA-14151 L. Manzi / A. Annese	23	99	99	99	221
46	ITA 1 P. Brescia / M. Lotterio	99	99	99	23	221
49	BEL-13672 K. Woutters / M. Van Den Eynde	99	99	24	99	222
50	BEL-14250 G. Van Isacker / C. Jonckheere	99	99	25	99	223
50	ITA 14381 P. Caffarena / M. Gazzo	99	99	99	25	223
52	BEL-14365 P. Rosseel / L. Carnoy	99	99	26	99	224
52	ITA 14441 A. Vohwinkel / M. Capizzi	99	99	99	26	224
54	SUI 14319 T. Ganz / R. Roth	99	99	99	27	225
55	ITA 14246 R. Arrighi / M. Melzani	99	99	99	28	226
56	ITA 12781 V. Festa / R. Bianchini	99	99	99	29	227
57	CZE 14438 A. Prucha / J. Kral	99	99	99	30	228
58	SUI 14419 R. Schwerzmann / I. Helbling	99	99	99	31	229
59	CZE 14275 P. Jurinova / M. Radek	99	99	99	32	230
60	ITA 13766 F. Tranquilli / E. Castellini	99	99	99	33	231
61	ITA 1430 W. Mazzella / E. Bergadano	99	99	99	34	232
62	ITA 13764 M.+L. Carpinello	99	99	99	36	234
63	ITA 14304 A. Bertello / B. Martinelli	99	99	99	37	235
64	ITA 14453 R. Lavelli / S. Boschetti	99	99	99	38	236
65	ITA 1278 L. Degani / G. Polese	99	99	99	39	237
66	ITA 14607 M. Bassi / A. Clemente	99	99	99	40	238

TAKE OFF WITH A WINDER FIREBALL

**Built With Care By Fireball Sailors
Engineered To Aerospace Standards
For Unbeatable Results**

97 Worlds:
18 All Glass Hulls In Top 20 - 34 Winder Hulls in Top 35
Delivery may be possible

Contact:
WINDER BOATS
Clyde Street, Bingley, W, Yorks, U.K. BD162NT
Phone or Fax 0044 127 456 81 87

DIE SEGELMACHEREI

mit kompletter Produktion in der Schweiz/Bodensee

High-Tech
Spezialanfertigungen
für alle Marken

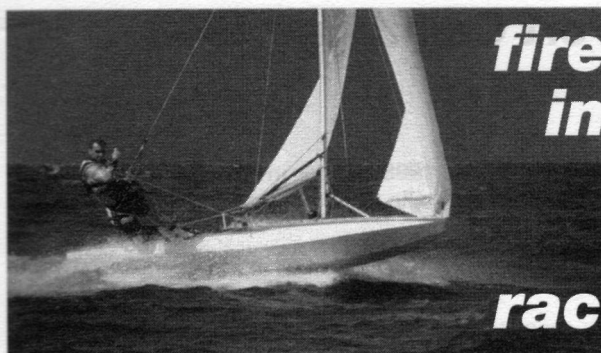
One Design
Olympiasieger fahren
unsere Segel

Cruising Line
Mit Segel von
VM-Sails segelt
man um die
Welt



Vogel & Meier AG, Wiesenstr. 3, CH-9327 Tübach/Bodensee
Telefon 071 / 841 92 77, Fax 071 / 841 53 56

1998



**fireball
international**

**european
racing 1998**

PRORAINER Fireball Eurocup 1998

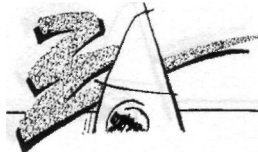
Eurocup 1 Frankreich Golf du Lyon	11.-13. April 1998	Port Camargue Club Nautique de la Baie d'Aigues-Mortes
Eurocup 2 Grossbritannien Kanal	4.+5. Juli 1998	Shoreham by Sea nearby Brighton Shoreham Sailing Club oder Hayling Island 4.-6. Juli
Eurocup 3 Belgien Nordsee	10.-12. Juli 1998	Nieuwpoort integriert in der Nieuwpoort-Week WW Nieuwpoort
Eurocup 4 Italien Gardasee	7.-9. August 1998	Campione oder Brenzone Vela Club Campione d.G. Circolo Vela Brenzone

Fireball European Championship 1998

5.-11. September 1998
Lipno
Tschechische Republik
Lipno-See

Lipno Sailing Club
5. und 6. Vermessung
7.-11. Wettlauf

Für weitere Informationen stehen der Regattachef (031 / 352 37 75) und der Europa-Commodore (071 / 672 35 38) zur Verfügung.



1998

Trainingscamp Port Camargue 1998 Anmeldung

Unser traditionelles Schweizer-Training findet 1998 wieder im Centre de la Voile de Port Camargue statt. Teilnahmeberechtigt sind alle Aktivmitglieder der SFA (dies gilt für Steuermann/frau sowie Vorschoter/in).

Neben unserem Schweizer-Training wird Fireball-International bei genügend Interessenten ebenfalls ein Training organisieren.

Im Anschluss findet vom 11 -13. April 1998 eine Eurocup-Regatta ebenfalls in Port Camargue statt (organisiert vom Club Nautique de la Baie d'Aigues Morles).

- Datum:** Sonntag 5. April bis Donnerstag 9. April 1998
- Trainer:** Keith Escritt und Andrew Davies
Die Schweizermeister 1997!
- Kosten:** Training pro Person ca. sFr. 175 -
Unterkunft pro Person ca. sFr. 125 - bis 225 -
Wir werden versuchen, Zimmer im Centre de la Voile de Port Camargue zu mieten. Abklärungen sind im Gange.
- Essen:** Die Verpflegung wird durch das Centre de la Voile de Port Camargue angeboten.
- Training:** Das Training umfasst Bootshandling, Bootstrimm, Startübungen und Übungsregatten.
- Segelbedingungen:** Die im Frühjahr vorherrschenden Windbedingungen setzen eine gewisse körperliche Grundkondition voraus.
- Haftung:** Sache der Teilnehmer
- Anmeldung:** Mit nebenstehendem Talon
bis spätestens 24. Januar 1998 (GV)
- Auskünfte/
Anmeldungen:** Markus Läubli
Murifeldweg 7
3006 Bern
Tel: 031 352 37 75

1998



Anmeldung zum Training Port Camargue 1998

Segel-Nr.: _____
Steuermann/frau: _____
Unterschrift: _____
Vorschoter/in: _____
Unterschrift: _____
Kontaktadresse: _____

Telefon: _____

Anmeldungen an:
Markus Läubli, Murifeldweg 7, 3006 Bern – Tel: 031 352 37 75

SWISS FIREBALL ASSOCIATION Beitrittserklärung / Inscription

Ich trete als Aktiv- Passivmitglied bei
Je m'inscris membre actif passif.

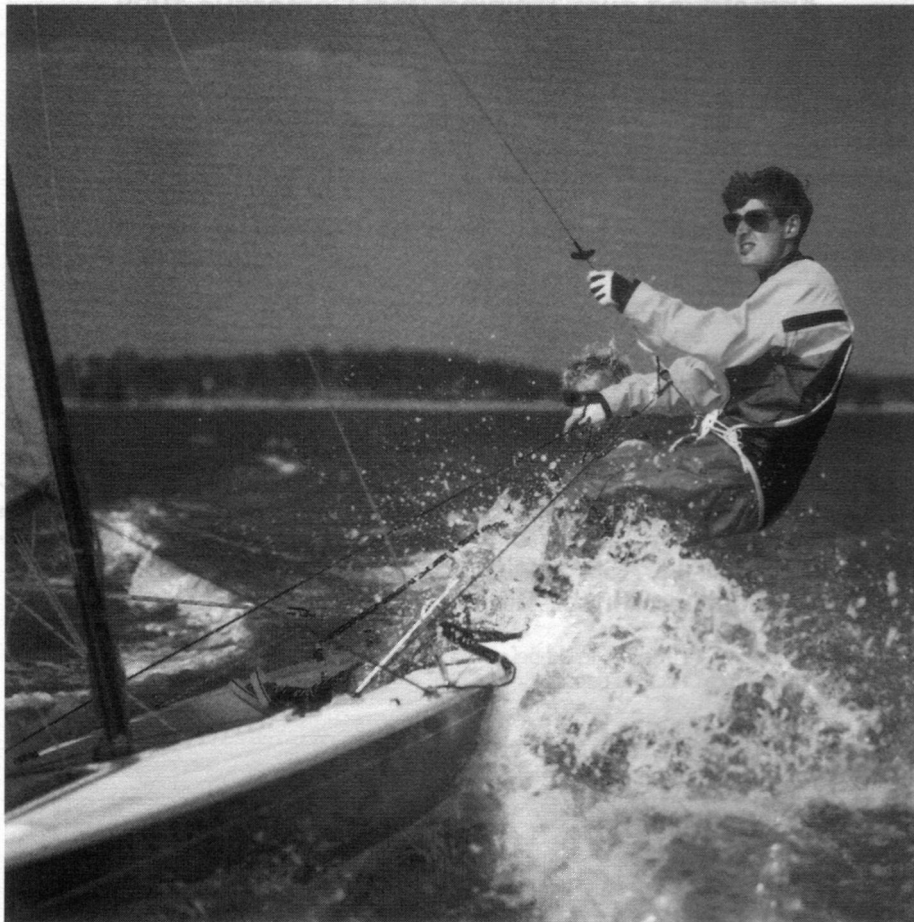
Frei lassen
Certifikat: Ja Nein
Flotte: _____

Name / Nom: _____
Vorname / Prénom: _____
Strasse / Rue: _____
PLZ / CP: _____ Ort / Lieu: _____
Jahrgang / Année de naissance: _____
Tel. (P): _____ Tel. (G): _____
Segelclub / Club à Voile: _____
Bootsliegeplatz / Lieu de stationnement du bateau: _____
Fireball SUI- _____ Baujahr / Année de construction: _____
Hersteller / Constructeur: _____
Datum / Date: _____ Unterschrift / Signature: _____

Einsenden an / Envoyer à: Patrik Sprecher, Eisweiherstrasse 40, 8400 Winterthur

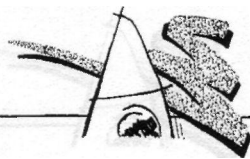
Mitgliedsbeiträge: Aktive 60.–, Junioren 30.–, Passive 25.–

HENRI LLOYD



1007 LAUSANNE Périllard B. Zioerjen · **1095 LUTRY** Nauti-Fun · **1110 MORGES** Aqualook · **1207 GENÈVE** La Seiche SA
1260 NYON Rive Marine · **1290 VERSOIX** Chantier du Vieux Port · **1400 YVERDON** Objectif Passions · **1462 YVONAND** Meystre
1470 ESTAVAYER-LE-LAC Nasta Marine · **1470 ESTAVAYER-LE-LAC** B. Périsset SA · **1545 CHEVROUX** R. Felber + Co
1814 LA TOUR-DE-PEILZ Riviera Marine · **2024 ST-AUBIN** Liechti SA · **2068 HAUTERIVE** Jeannorque-Service · **3604 THUN**
Le Point Nautique · **3604 THUN** Nautic & Sports · **4132 MUTTENZ** Fjord Vertriebs AG · **5712 BEINWIL AM SEE** Ursus Merz
6005 LUZERN Dobler + Ingold Marinasport · **6933 MUZZANO** Nautica's · **8038 ZÜRICH** Yachting Shop Wollishofen
8266 STECKBORN J.+R. Tschiemer · **8712 STÄFA** J. Schuchter · **8808 PFÄFFIKON** Ueli Guggenbühl AG · **8943 OBERRIEDEN**
Nautic-Shop · **9320 ARBON** Bruno Wirth · **9326 HORN** Shipper's Shop.
Importateur: Bucher+Walt · 2072 St-Blaise · Tél. 032-755 95 00

1998



Ski + Voile International in Antibes

Segeln: Port Gallice, Juan les Pins,
Freitag, 6.2.1998 bis Sonntag, 8.2.1998

Skifahren: Auron
Donnerstag, 5.2.1998

Die erste Regatta jeweils im neuen Jahr, gehört bei den eingefleischten Fireballseglern schon fast dazu. Bei frühlingshaften Temperaturen und idealen Windverhältnissen kann man sich in der wärmsten Ecke des nördlichen Mittelmeers, mitten im Winter, wieder an die Kanten und Ecken des Fireballs gewöhnen!

Die Schweizer gehen jeweils ohne Skiausrüstung. Das Apres-Segeln im malerischen Vieil Antibes macht fast mehr Spass, als im Schnee stapfen und frieren!

Lieber mit T-Shirt und teilweise schon in den Shorts flanieren!

Unterkunft: Appartements mit 2er/ 4er/ oder 6er Zimmern im
Hotel ORION, Juan-Ies-Pins

Tel: 0033 493 67 07 08

Fax: 0033 492 93 70 90

Kosten: Zwischen 20 - bis 30 - sFr.

Lage: 5 - 10 Minuten bis zum Hafen

**Auskünfte/
Anmeldungen:** Markus Läubli
Murifeldweg 7
3006 Bern
Tel: 031 352 37 75



1999

Voranzeige:

Europa- und
Weltmeisterschaft 1999, Brest, Frankreich
(am äussersten Zipfel der Bretagne).

EM: 6.-13.7.1999 / WM: 17.-24.7.1999

Geheimtip:

Lernt die Tücken der Atlantikküste schon vorher durch die Teilnahme an der französischen Meisterschaft vom 15.-21.8.98 kennen. Sie findet in Notre Dame de Monts, ca. 70 km südlich der Loiremündung am Atlantischen Ozean, statt.

Dieses Jahr waren 60 Boote am Start der FM!

Segelbekleidung

BMS (Importeur) Musto, Henry Lloyd, Dry Fashion
Marine Pool etc.

In unserem Segelshop finden Sie weiter:

Seekarten, Fachliteratur, Verzeichnisse für alle 7 Meere,
Flüsse, Kanäle und Seen. Video, CD ROM,
Software und Multimedia von Videosail und Delius
Klasing, Navigationsinstrumente, Automatic Westen,
Beschläge, Tauwerk, Farben, Lacke und Zubehör.
Freizeitanzüge, Bademode von Jeton, Elfi und Lahco

Öffnungszeiten:

Mo 14.00 – 18.30 Uhr
Di – Fr 09.00 – 18.30 Uhr
Sa 09.00 – 16.00 Uhr
Mi Abendverkauf bis 20.00 Uhr

Boots- und Sportbedarf

Jurastrasse 17 · 5035 Unterentfelden
Tel. 062 723 87 10 · Fax 062 723 38 73



SAILOR · SAILOR SPORT AG



sfa shop

Z 12997

Jg. 81 Buchle Holzbau, gutes Regattaboot,
2 Sätze Segel (VM, Number One fast neu),
Rolli, Trailer sep. und fast neu Jg. 94.
Boot evtl. mit AG-Nr.

Christoph Brühlmeier

Haldenweg 8, 5504 Othmarsingen

Telefon G: 01 744 52 52

P: 062 896 28 72

**Preis komplett Fr. 3500.-,
ohne Trailer Fr. 2500.-**

Z 13757

Jg. 87, High Performance, Regattaboot,
1 Gross, 2 Fock, 3 Spi. 2. Schwert neu,
Persenning, Schwimmwesten, Trapezgurt,
Boot evtl. mit AG-Nr. Harbeck Kombitrailer

Florian Lotter

Telefon P: 062 771 87 16

Preis komplett Fr. 4500.-

Ein **Segelsatz** für Anfänger oder zum

- Trainieren: Pinnell & Bax;
- 1 Gross Fr. 100.- (1993)
- 1 Fock Fr. 50.- (1994)
- 1 Spi Fr. 100.- (1993)

Stefan Schärer

Gesellschaftsstrasse 35
3012 Bern

Telefon P: 031 301 71 74

Redaktionsschluss Gazette Nr. 1-98:

10. Februar 1998

Könntet Ihr mir Eure Beiträge am besten per e-mail als «attached document» oder auf einer
Diskette schicken.

Format: rich text format.

Meine e-mail Adresse: suter@itpa.unibe.ch.

Vielen Dank im voraus. Maja

Impressum:

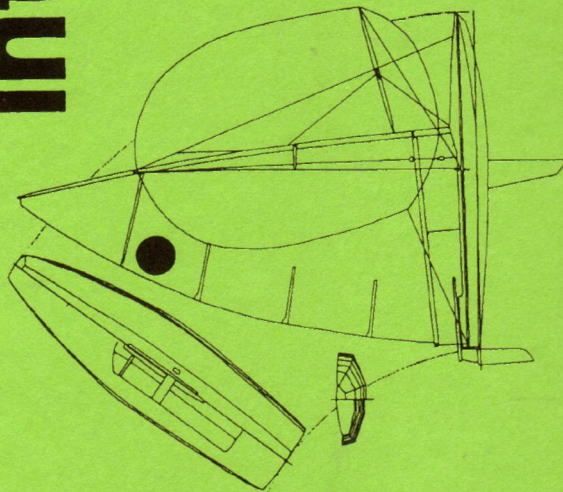
Swiss Fireball Association

Vierteljährlich erscheinendes Vereinsorgan in 320 Exemplaren

Redaktion:
Satz und Gestaltung:
Druck:

Maja Suter, Grossholzweg 19, 3073 Gümligen
Marianne Kocher, Freiestrasse 25, 3012 Bern
Länggass-Druck AG, Länggass-Strasse 65, 3012 Bern

international Fireball



Gewicht: 79,4 kg
Länge: 4,93 m
Segel: 13 m²

Breite: 1,40 m
Spi: 13 m²

über 14'600 Boote weltweit

Friendly ...

Faire Wettkämpfe, freundschaftliche Atmosphäre...
Trainings mit heissen Tips und Tricks der Cracks verhelphen zu unvergleichlichem Segelspass und Regatta-Erfolg...

Fun ...

Leichtes Handling zu Wasser und zu Land...
Geschicklichkeit zählt mehr als rohe Kraft...
Gemischte Crews segeln erfolgreich selbst auf höchstem Niveau...

Fast ...

Sein geringes Gewicht gibt ihm die explosive Spritzigkeit...
Sein flacher Gleittrumpf lässt ihn über die Wellen fliegen...

PP
3000 Bern 9

Adressberichtigungen an:
Swiss Fireball Association
Eisweiherstrasse 40
8400 Winterthur