

**gazette**

**2001**

**Swiss fireball**

**3-01**

### Präsident

François Schluchter  
Grossholzweg 16, 3073 Gümliigen  
(P) 031 951 54 30  
(G) 031 325 81 31  
e-mail: francois.schluchter@bit.admin.ch

### Sekretärin

Sonja Zaugg  
Rüestelweg 6, 5073 Gipf-Oberfrick  
(P) 062 871 09 97  
(G) 062 871 71 90  
e-mail: supidu@bluewin.ch

### Kassier a.i

Kurt Venhoda  
Rüestelweg 6, 5073 Gipf-Oberfrick  
(P) 062 871 09 97  
(G) 062 871 39 32  
Natel: 076 364 16 42  
e-mail: supidu@bluewin.ch

### Regattachefin

Brigitte Mauchle  
Wiesental, 9402 Mörschwil  
(P) 071 866 24 38  
(G) 071 844 12 42  
e-mail: adrian-brigitte@bluewin.ch

### Pressechef

Roger Leemann  
Nordstr. 26, 8006 Zürich  
(P) 01 361 03 49  
e-mail: rcl@datacomm.ch

### Beisitzer

#### Webmaster

Claudia Streuli  
Grafenauweg 11, 6300 Zug  
(P) 041 710 52 64  
e-mail: c\_streuli@bluewin.ch

#### Gazette Redaktion

Maja Suter  
Grossholzweg 14, 3073 Gümliigen  
(P) 031 951 29 69  
Natel: 079 506 12 89  
(G) 031 631 23 95  
e-mail: suter@itpa.unibe.ch

#### Gazette Layout a.i.

Beat Stocker  
Grafenauweg 11, 6300 Zug  
(P) 041 710 52 64  
Natel: 079 292 15 61  
e-mail: stobe@bluewin.ch

### Europa-Commodore

Fritz Widmer  
Schulstr. 4, 8280 Kreuzlingen  
(P) 071 672 35 38  
(G) 052 635 12 88  
Fax: 071 672 35 38  
e-mail: heikefritz.widmer@bluewin.ch

### Post an SF:

Rüestelweg 6, 5073 Gipf-Oberfrick

e-mail: supidu@bluewin.ch

Postcheckkonto 80-61962-5 Zürich

## SF im Internet: [www.fireball.ch](http://www.fireball.ch)

### Flottenchefs/Regionen

#### Bodensee

Adrian Huber  
Wiesental, 9402 Mörschwil  
(P) 071 866 24 38  
(G) 071 844 85 07  
e-mail: adrian-brigitte@bluewin.ch

#### Walensee

Markus Hofstetter  
Hauptstr.48, 8867 Niederurnen  
(P) 055 610 17 32  
(G) 055 618 65 19  
e-mail: m.hofstetter@netstal.com

#### Hallwilersee

Patrick Eberling  
Kirchgasse 2  
5000 Aarau AG  
(P) 062 822 29 97  
e-mail: eberling33@hotmail.com

#### Bielersee

Werner Aebi  
Kistlerweg14, 3270 Aarberg  
(P) 032 392 31 60  
Natel 079 312 47 68  
e-mail: werner.aebi@bluewin.ch

#### Bern

Dario Bischoff  
Pfaffenbühlweg 34, 3604 Thun  
(P) 078 685 44 58

#### Zürich

Ivo Helbig  
Im Tiergarten 23, 8055 Zürich  
(P) 01 461 45 66

#### Lac de Neuchatel

Frederic Duvoisin  
Battieux 3a, 3013 Colombier  
(G) 032 841 10 66  
e-mail: info@duvoisinnautique.ch

## Pinboard

**Schweizermeisterschaft am Walensee  
29. bis 2. August Mühlehorn  
Mühlehorn, 9 Läufe, 1 bis 5 Beaufort.  
Die neuen Schweizermeister heissen  
Moser / Moser vom SCOW!  
Silberflottenmeister:  
Kansky / Slekovec (SLO)**

### Neuer Gazettier

Ab sofort wird **Beat Stocker** die Gazette layouten. Er löst **Michael Schäfer** ab, der diese Arbeit seit 1998 mit Erfolg gemacht hat.  
Besten Dank an Michael!

Die Kasse wird ab sofort **Kurt Venhoda** a. i. von Beat übernehmen. Dank an Kurt für die Zusage zu diesem Amt.

### Dank an die Sponsoren der SM!

**Swiss Fireball** dankt allen Sponsoren für ihr Engagement an der Schweizermeisterschaft am Walensee.  
Ohne Sponsoren lässt sich ein Anlass wie die SM kaum durchführen.

### Achtung:

**Neue Rubrik „Leserbriefe“ (Seite 11)**  
Ist für alle die etwas zu Berichten, Kritisieren, Bemerkten oder einfach ihre Meinung kundtun mögen.

**Wir freuen uns über Eure Beiträge.**  
(Einsenden an die Redaktion)

### Inhalt:

### Seite:

#### Ausschreibungen

*Slovenian Nationals* 4

*Swiss Cup Thalwil* 5

*Eiserne Konstanz* 5

*Ski & Voile d'Antibes* 7

*WM Tampa 2002* 8

Leserbriefe 11

Der Vorstand berichtet 12

Swiss Cup Alpnachersee 14

Swiss Cup Bielersee 17

Swiss Cup Thunersee 18

Berichte EM / WM Rom 20

Fotosseite EM / WM 24

Berichte EM / WM Rom 26

SM Walensee 30

Swiss Cup Davos 41

Training Walensee 43

Beitritt 44

Antrag Juniorensubventionen 45

Swiss Cup 2001 Tabelle 46

# Der kleinste Camcorder der Welt



Sponsor der SF Filmausrüstung

Das Objekt der Begierde, nicht nur für den deutschen TV-Kultstar Verona Feldbusch!  
340 Gramm HighTech pur! Für Digital-Videos,  
Fotos, Multimedia, e-mail-Clips, MP3-Sounds.

**GR-DVP3** Fr. 3299.-

**JVC**  
on the frontline

**Expert – Venhoda**

audio • telecom • video

Hauptstrasse 69

5070 Frick Tel. 062/ 871 39 32

[www.expert-venhoda.ch](http://www.expert-venhoda.ch)

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

# *Club Nautique d'Antibes*

*Ski & Voile 31. Janvier - 3. Février 2002*

**Club Nautique d'Antibes Juan les Pins  
Port Gallice  
Juan les Pins  
France**

**Adresse Club:  
CN d'Antibes  
Quai du Fort Carré  
Port Vauban  
06600 Antibes**

**Die Bucht von Juan les Pins  
ist ein aussergewöhnlicher  
Ort um Regatten zu veran-  
stalten.**

**Der CN Antibes organisiert  
seit mehr als 20 Jahren die  
SKI VOILE INTERNATIONAL**

**Regattasegeln ist hier die  
meiste Zeit des Jahres mög-  
lich, bei guten Wind- und  
Meerbedingungen.**



## Weltmeisterschaft 2002 in Tampa

Auf der Tampa Bay, zwischen den Everglades und Disney World, im sonnigen Florida findet vom 10. bis 22. März 2002 die Fireball Weltmeisterschaft statt. Wer kommt mit?

### Wo ist Tampa und was ist es?



Tampa ist eine Stadt von 285'000 Einwohnern und liegt ungefähr in der Mitte von Florida an der Tampa Bay, einer Ausbuchtung des Golfs von Mexiko. Ursprünglich eine Indianersiedlung (1539 von den ersten Siedlern entdeckt), wurde die Gegend erst Ende des 18. Jahrhunderts von Europäern besiedelt (die Indianer wurden dabei vollständig ausgerottet). Es entwickelte sich nach 1855 zu einem bedeutenden Ort, als zwei Kubaner dort ihre Zigarrenfabriken aufbauten. Um 1990 wurde die Ybor City, der ursprüngliche Ort der Zigarrenfabrik im Zentrum der Stadt, renoviert und restauriert und zu einem historischen Distrikt erklärt, was mehr und mehr Leute anzog und noch immer anzieht. Heute ist Ybor City das Zentrum von Tampas Nachtleben. Zudem beherbergt Tampa

auch andere Attraktivitäten wie die Bush Gardens, einem schönen Zoo, mit einem neuen Aquarium und ausgezeichneten Museen.

Tampa liegt nur gut 50 km von St. Petersburg und etwa 200 km von Orlando weg. St. Petersburg liegt am nördlichen Ausgang der Tampa Bay in den Golf und ist für Museum-Gänger ein Juwel. So beherbergt es das grösste Dalí Museum ausserhalb Spaniens. Nahe Orlando hingegen liegt Disney World, die Plastikwelt, in welcher so verspielte Naturen wie ich sich gerne einen (oder auch zwei) Tag(e) in dieser Märchen-, Phantasie- und „Science Fiction“-welt tummeln. Man findet dort über das Geisterhaus, den Disney-MGM Studios, der „future world“ und den Wundern des Lebens alles, was Kinder und Erwachsene erfreuen kann. Besonders reizvoll sind die oft ausgeklügelten technischen Tricks, wie das immer höher werdende Zimmer im Geisterhaus und die simulierte Fahrt durch das Blutgefässsystem des menschlichen Körpers. Disney World ist also sicher einen Ausflug an einem der „lay days“ Wert.

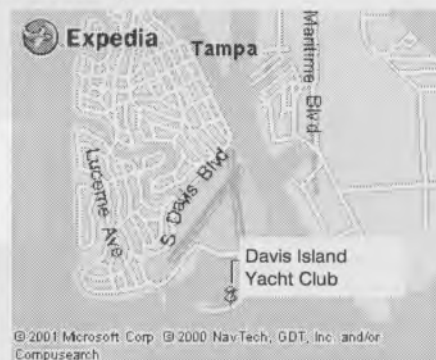
### Was ist nun aber mit Segeln?

In Tampa findet seit Jahren die „Midwinter's Championship“ der Amerikanischen Fireballflotte statt. Die Regatta wird vom Davis Island Yacht Club organisiert, der auf einem Ausläufer am süd-

lichen Ende der Davis Island liegt (siehe Karte). Davis Island reicht südlich von Tampa in die Bay, ist eine Wohngegend und beherbergt das grösste Spital Tampas. Die Tampa Bay ist knapp 20 km breit und über 35 km lang und durch eine grosse Halbinsel längs in zwei geteilt. Im östlichen Teil, der Hillsborough Bay, wird die WM abgehalten. Das bedeutet, dass es dort meistens relativ flaches Wasser hat und nur Winde von Süden starke Wellen aufwerfen. Über die vorherrschenden Winde wollen sich die Segler von dort nicht festlegen: „Es kann von 0 bis über 20 Knoten alles haben“ (so genau wolltet Ihr das wohl nicht wissen!).

**Programm:**

So. 10.3.	Registration, Vermessung
Mo. 11.3.	Registration, Vermessung Eröffnungs-Dinner
Di. 12.3. - Do. 14.3.	International Week 2 Rennen pro Tag
Fr. 15.3.	Lay-day
Sa. 16.3. - Fr. 22.3.	Weltmeisterschaft 2 Rennen pro Tag Ausnahme: 17.3. und 22.3. nur 1 Rennen pro Tag
Di. 19.3.	Lay-day
Fr. 22.3.	Preisverteilung



**Wer kommt mit?**

Ziel ist es, aus der Schweiz einen ganzen Container zu füllen. So würden sich die Kosten in Grenzen halten: 9 Fireballs passen hinein. Dann käme der Transport hin und zurück pro Boot auf weniger als CHF 2000 zu stehen.

Eingeladen wird Anfang Februar. Zurück in der Schweiz sind die Boote Ende April. Gerade recht zum Saisonstart hier.

Personenflüge wurden uns um CHF 800 pro Person vorgeschlagen.

Als Unterkunft versucht Maja mit den Organisatoren in Tampa entweder ein Haus oder Mobil Homes zu organisieren.

Bis jetzt haben sich angemeldet:

- Erich & Ruedi Moser
- Kurt Venhoda & Sonja Zaugg
- Maja Suter & Stefan Züst
- Markus Hofstetter & Nelly Krieg
- Adrian Huber & Brigitte Mauchle
- Jenny Baines & Malcom Green
- Paolo Brescia



0-20 Knoten

Andy Lister hat kein Boot, käme jedoch als Steuermann oder Vorschoter gerne mit ([andrew.lister@roche.com](mailto:andrew.lister@roche.com)).

Wer kommt sonst noch mit? Wer interessiert ist, meldet sich bitte bei Brigitte

**HENRI  LLOYD**

**All over  
the world  
RACE TESTED**



**BREEZE Jackets**

**HAMMERHEAD Spray Top  
+ BUOYANCY AID**

*Advanced Marine Technology*

**HENRI  LLOYD**

Distributor:

**BUCHER + WALT**

2072 St-Blaise - Rte de Soleure 8  
Tél. 032 / 755 95 00 - Fax 755 95 30  
e-mail: [info@bucher-walt.ch](mailto:info@bucher-walt.ch)

[www.HenriLloyd.com](http://www.HenriLloyd.com)

**Ben Ainslie**  
Laser Olympic Champion 2000



**Leserbrief zu Seite 17 in Gazette 2-01**

Liebe Redaktion

Zuerst mal herzlichen Dank für die wiederum spannende Ausgabe.

Erichs interessanter Artikel lässt bei uns doch noch einige Fragen offen.

Nicht nur betr. "Mylar versus Dacron" sondern vor allem betreffend der genialen Photo am Schluss - "Erich versus Ruedi" !



- Hatten die beiden die Orientierung verloren?
- Warum hatte Ruedi so heisse Füsse?
- Leidet er ev. unter extremem Fusschweiss?

- Oder bekommt er heisse Füsse, wenn ihm Erich am Hinterkopf krault?
- Könnte sein, dass die beiden "Lämpen" hatten und Ruedi muss aussteigen, Erich gibt ihm noch den letzten Stoss am Hinterkopf? "Hau ab du! In Thun kannst du von mir aus mit Els segeln"!
- Vielleicht ist dies Mosers Erfolgsrezept - heisse Köpfe, kühle Füsse?
- Wir fragen uns: bringen kühle Füsse wirklich mehr Leistung oder ist es nur ein Marketing-Gag?
- Vielleicht fragten sie sich: Was bringt mehr für uns, gleich zu sein wie die andern oder uns betont mit den kühlen Füssen abzuheben?

Fragen und nochmals Fragen. Für ev. Antworten bedanken wir uns schon im voraus.

Mit lieben Grüssen, euer

"espressa"-SUI 14760-Team

**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  
PINNELL & 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  
Tél. 032 841 10 66 - Fax 032 841 42 08**

### General Meeting of the Council

Jedes Jahr anlässlich der Weltmeisterschaft findet die Generalversammlung der nationalen Organisationen von Fireball International statt. Am sog. „General Meeting of the Council“ sind alle offiziellen Vertreter der nationalen Organisationen sowie Mitglieder des Executive Committee eingeladen. Am General Meeting werden keine definitiven Entscheide gefällt: Gemäss Statuten müssen Stimmen schriftlich abgegeben werden (Artikel 9.2 a: *Voting of the Council shall be by postal ballot*).

Dieses Jahr fand die Hauptversammlung des Rates während der Weltmeisterschaft in Bracciano statt. Das offizielle Protokoll ist zwar noch nicht eingetroffen. Trotzdem wollen wir hier kurz über das Wesentliche berichten:

- Die vorgeschlagenen Regeländerungen der Fireball-Klasse wurden vom Vorstand an der letzte ISAF-Versammlung vorgestellt und bewilligt.
- Die Zusammenarbeit zwischen Louis Smyth und Andrew Davies ist sehr eng. Die beiden stehen praktisch täglich im Kontakt.
- Jenny Baines (unsere englische Freundin aus Antibes) hat die Kasse von FI übernommen. Dies sollte Andrew Davies entlasten.
- Ein Drittel der im Jahr 2000 registrierten Boote wurden von sog. Amateuren gebaut!
- Die Finanzlage der Klasse ist zwar immer noch befriedigend, aber die Einnahmen schwinden. Im Jahr 2000 nahm die Mitgliedschaft um 16% ab. Nur dank Reserven und dem Gewinn der Weltmeisterschaft in Thailand konnte der Verlust in Grenzen gehalten werden.
- Der Vorstand schlägt eine Erhöhung des Mitgliederbeitrags von £ 5 auf £ 5.50 vor. Die Versammlung unterstützt den Vorschlag. Die nationalen Organisationen werden also bald darüber abstimmen müssen.
- Der Vorstand schlägt weiter vor, dass bei der Teilnahme an wesentlichen Meisterschaften eine FI-Gebühr von ca. 10% der Anmeldekosten je Boot erhoben wird. Der Vor-

stand berichtet, dass die wesentlichsten Kosten bei der Vorbereitung internationaler Anlässe entstehen. Er betrachtet es als fair, dass die Nutzniesser einen Teil der Kosten direkt übernehmen. Dieser Meinung konnten sich nur einzelne Vertreter der Nationalen Organisationen anschliessen. Es wurde klar gegen eine Erhöhung der Anmeldekosten für EM und WM plädiert. FI wird eine Zusammenstellung der Kosten vorbereiten, bevor der Vorschlag (wenn überhaupt) zur Abstimmung gelangt.

- Die Versammlung diskutierte anschliessend über die Zeitschrift der FI. Diese Zeitschrift ist sehr arbeitsintensiv und ihre Produktionskosten hoch. Sie gibt aber ihren Lesern ein Gefühl der Zugehörigkeit. Die nationalen Organisationen bitten den Vorstand, sich weitere Gedanken über die Publikation einer nächsten Fireball International Zeitschrift zu machen. Ein solches Medium könnte auch Sponsoren (z.B. Volvo) interessieren und zusätzliche Einnahmen erbringen.
- Die neue Internet-Präsenz von Fireball International wurde kurz von Andrew Davies und Louis Smyth präsentiert. Marc ... hat viel Zeit investiert, um eine moderne und attraktive Home-page zu gestalten. Die Versammlung dankte Marc Dunn für seine Arbeit an der Web-Page von Fireball International.
- Es wurde über zukünftige Meisterschaften gesprochen. Heute sehen die (zum Teil provisorischen) Pläne folgendermassen aus:
  - 2002: WM – Tampa, Florida, USA / EM – Lago Maggiore
  - 2003: WM – Kenya / EM – Shetland
  - 2004: WM – Adealide, Australia / EM – Lyme Regis, UK

Bei dieser Gelegenheit habe ich die Anwesenden über die Durchführung einer Meisterschaft in der Schweiz angefragt. Ich wollte spüren, ob die Schweiz wegen ihres Windhandicaps von den ausländischen Verbänden gemieden werden würde. Die Antworten waren sehr ermutigend.

- Diskussion über durchgeführte Regeländerungen:
  - Vergrösserung der Löcher: positiv
  - Gewichtsänderung: die zuletzt geprüften Boote (in 2001) brauchen das Maximalgewicht immer noch nicht (sie sind also schwer genug).
  - Segelvermessung: gut
- Potentielle Regeländerungen:
  - Elektronische Kompass: die Versammlung ist prinzipiell dafür, bleibt aber gegen taktische Kompass
  - Laminierte Segeln: Ein Satz Testsegel von P&B (fast fünf Jahre alt) stand in Bracciano zur Verfügung. Wesentliche Vorteile sind:
    - Können länger wettbewerbmässig verwendet werden
    - Sind nicht immer schneller
    - EU-Richtlinien können künftig die Ver-

fügbarekeit der Dakron-Segel reduzieren

- Laminierte Segel sehen sexy aus
- Karbon Mast – Problem mit dem Gewicht der Mastspitze. Alle neuen Masten müssen künstlich mit Zusatzgewicht schwerer werden. Tom Egli schlägt deshalb die Idee einer Reduktion des Gewichtes um 0.5 bis 0.6 Kg vor. Niemand würde darunter leiden: bestehendes Material (Wanten, Trapezeinrichtung, usw.) kann bei der nächsten Revision durch leichteres Material ersetzt werden. Der Vorschlag hat mit dem neuen Cumulus Mast nichts zu tun, sondern bringt einen Vorteil für alle Fireball-Segler.
- Deckprojekt – wurde fallen gelassen.

Euer Präsident, François

#### Mutationen im Vorstand

Beat Stocker, bis dato Kassier, übernimmt von Michael Schäfer das Layout der Gazette und wird dem Vorstand als Beisitzer erhalten bleiben. Neuer Kassier wird Kurt Venhoda aus Frick.

#### Selbstportrait des neuen Kassier :

So weit ich mich erinnern mag, machte ich immer noch in die Hosen, als meine Liebe zur Seglerei begann. Am Hallwilersee, wo ich jedes Wochenende verbrachte, war ich auf fast allen Bootsklassen (vom Vaurien bis zum Starboot) zuhause. Aus dieser Zeit kenne ich übrigens Kaki SUI 14726. Mit 17 Jahren hatte ich eine eigene OK Jolle, damit machte ich die Regatta-Reviere unsicher. Nach weiteren 15 Jahren emsiger Segelei beendete ich 1985 vorübergehend meine Tätigkeiten auf dem Wasser und



baute mir ein eigenes Radio-TV Geschäft auf. Als Wiedereinsteiger kehrte ich im Herbst '99, Sonja sei Dank, zum Regattasegelsport zurück. Vom 505er wechselten wir zu unserer Supi-Kiste SUI 14718 und sind seither an fast jeder Fireballregatta anzutreffen.

Die Freizeit verbringe ich (wie könnte es anders sein) mit Sonja beim Segeln, Skifahren, Wohnen und mit unserem Fanclub.

Dazwischen arbeite ich in meinem Geschäft, in dem meine Schwester Marlies und der TV-Techniker Supermario, dank ihrem Arbeitseinsatz, meine Abwesenheit für die zahlreichen Regattas überhaupt ermöglichen.

Ich habe mich entschieden, im Vorstand mitzuwirken, weil mich Sonja überschnorret hat und weil alle unsere Fürbölle-Kollegen so liebe Cheibe sind!

So, und diejenigen, die genau aufgepasst haben, wissen jetzt wie alt ich bin!

Kuk, SUI 14718

# Alpnachersee



## Le fabuleux déstin du Rotzloch

Schauspiel resp. Komödie in 13 Akten

Darsteller: J: Joy (Fireball 14739), T: Theo, W: Werner, O: Ogi, T/Z: Thomas u. Zadi, C/B: Claudia u. Beat, alle anderen siehe Rangliste.

### Akt 1 Fahrt nach Stansstad

J: 8.00 Aarberg. Was soll das? Die wechseln das Zugfahrzeug. Wenigstens bleibt's bei der Zitrone.

W: Unerwartet ein Regattawochenende: Als Ersatz vom Ersatz segle ich mit Theo.

T: Ein neues Gefühl. Als Beifahrer kann ich mal die Landschaft geniessen

J: 10.00 Rotzloch. Weshalb werde ich im Fabrikgelände hin und her gefahren. Finden die beiden ohne ihre Standardcrew den See nicht?

T: Die Betonelemente erinnern mich eher an meine Arbeit.

W: Dazwischen den Betonröhren ist ja die Bootswerft.

T: Noch schnell Crewwanderung melden - Brigitte hat vor 4 Tagen den Meniskus geschlossen. Merci Werner, dass du spontan eingesprungen bist.

W: Bitte, gern geschehen! Ist mir doch ein Vergnügen!

### Akt 2 Fahrt zum Start

J: Wieso muss ich schon jetzt soviel halsen?

T: Für zwei Stürlis klappt das ja gar nicht schlecht.

W: Uff...jetzt weiss ich wieso Ursi immer blaue Mosen hat.

### Akt 3 Lauf 1

T: Wind wie immer typisch Alpnachersee. Nach gutem Start kämpfen wir, um am Schluss nach mehreren Positionswechseln gemeinsam mit den Moser-Brothers einzulaufen.

W: Super Endspurt - wir schieben uns knapp vor Mosers und Adi / Brigitte über die Linie.

O: Freude herrscht!

### Akt 4 Lauf 2

W: Ein neues Gefühl. So als Beifahrer kann ich mal die "Landschaft" genießen.....so, muss mich wieder konzentrieren.... tschüss Sonja

T: no comments!

J: Wenn die zwei nicht bei der Sache sind, fahren die anderen eben schneller. 1. Erich / Ruedi, 2. Adi / Brigitte, 3. Kurt / Tom.

### Akt 5 Lauf 3

T: 50 Meter vor der Leeboje kurz anluven und vor 14604 und 14657 runden.

J: Das war wohl Wunschdenken vom Steuermann - hält der denn die anderen für blöd? Dabei finde ich es saufies, wie er den anderen einfach so meinen Mast vor den Bug knallt. Geschieht im Recht, dass er auch baden muss!

W: Desaster vor der Leetonne - Das kommt sicher nicht gut, Theo! Aber er versucht's, so nach dem Motto "wer nichts wagt, gewinnt nichts". Ich tauche unter - herrlich die Abkühlung bei dieser Hitze .....(think positiv).

T/Z: Nein, nein, nein.....die zwei spinnen! Raaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaa  
aaaauuuuuum

C/B: Was geht da vor? Das wird aber eng.... platsch, platsch, gurgel, gurgel, treib, treib (an der Boje vorbei).

T/Z: Da sind ja lauter Segel und Masten auf dem Wasser...schnell ausweichen.... platsch, platsch, gurgel, gurgel...

T/W/J: Die ersten sind ausser Sichtweite, Am besten sofort vergessen - 1. Erich / Ruedi, 2. Adi / Brigitte, 3. Kurt / Sonja.

### Akt 6 Lauf 4

T: Sieht nicht schlecht aus ganz im Lee. Ich versuch mal dort zu starten und das Boot schön laufen zu lassen.

J: So macht's Spass, jetzt zeig ich den anderen Fireballs was so in einem echten Düdü steckt.

W: Wir geben uns sehr Mühe, nicht wieder zu dritt an eine Boje zu kommen. Es klappt - Start-Ziel-Sieg! Mega-giga-

supper-guet = supi! Hinter uns - wie könnte es anders sein - Erich / Ruedi vor Adrian / Brigitte.

#### Akt 7 Abend-Programm

- J: die lassen mich tatsächlich einfach neben diesem Beton-Zeug liegen.  
 T: Wir fahren im Konvoi unbekanntem Ziel entgegen. Mit 8er-Gondeln geht's hinauf auf die Alp Trütsch, ah nein, das ist der Sepp, aber so ähnlich hiess der schöne Ort mit Panoramasicht über den 4-Waldstättersee.  
 W: Danke Beat, super Idee mit den Aelpler-maccaroni.

#### Akt 8 Hotel

- W: 4-Stern Zimmer Bergseite im Winkelried. Leider kein rosa Bettzeug. Theo schläft wie ein Sieger (Traumprogramm: Track 4 auf "repeat").  
 T: Das Hotel war mindestens so gut wie der erste Segeltag. Als ich zum zweiten Mal erwachte ist Werner längst reisefertig und freut sich aufs Morgenbuffet.  
 W: heisse Ovo, Rösti mit Speck, Rührei, Lachs, Salami, Schinken, Käse, Gipfeli mit Butter und Konfi, Käse, Cornflakes. So ganz nach dem Motto von Ruedi Mosers Artikel in einer früheren Gazette: "hau rein". Hoffentlich hat's nicht zuviel Seegang, sonst kann ich dies nicht alles halten.  
 T: I be dr Renée, i säge nüt.

#### Akt 9 Fahrt zum Start

- T: 1 h warten auf Wind. Ausser uns alle an der prallen Sonne. Wir hocken ganz nah am schattigen Ufer auf der Waldseite.  
 W: Danke Theo.  
 J: Jetzt be i dr Renée, i säge nüt.  
 T: Mit den 3 Läufen von Maja wird wohl nichts.

#### Akt 10 Lauf 5

- T: Wind eher schwach und trümmelig, nicht nach meinem Geschmack.  
 W: Ahh, der Trapezgurt engt mich, ich habe wohl zuviel gegessen!  
 J: Hört doch auf mit dem vielen Wenden, das bringt eh nüt. Einlauf: Erich / Ruedi vor Adi / Brigitte und Daniela / Hanspeter (bravo,...)

#### Akt 11 Lauf 6

T/W/J: dito Lauf 5. Einlauf: Adi / Brigitte vor Kuk / Sonja und Erich / Ruedi (endlich mal wieder eine andere Reihenfolge).

#### Akt 12 Das Wort zum Sonntag

alle: Souveräner Sieg von Mosers. Andere lecken sich die Finger bei einem dritten Rang - bei Mosers und Adi / Brigitte ist's grad gut genug als Streicher! Also im 2. Rang Adi / Brigitte im 3. das Adhoc-Dream-Team vom Lac de Bienne (T-W-J), knapp vor dem Supichischtl. Der Laurent hat's ganz dick hinter den Ohren: Unmittelbar vor der Heirat mit Sophie segelt der Kerl doch mit mehreren Frauen gute Resultate. Am Samstag fährt er Lindy aus, am Sonntag versucht er's mit der "First Lady" (Eva). Warnung an Alle: Am Sonntag fahren Preusses erstmals mit "Kiwi the ever last" aus und gleich in die "Top-Five".

#### Akt 13 Heimfahrt

- W: Dani und Ursi sind noch zu uns gestossen ( mit Zusatzschlaufe auf dem Kurschiff vor dem Rotzloch). Stau schon in Stansstad: Wir entscheiden uns für die Ausweichroute über den Brünig, welche uns direkt in den Stau am Thunersee führt.  
 T: Merci Ursi für das feine Z'Nacht!  
 U: Bitte, war mir eine Ehre für Bronze zu kochen.  
 J: In Aarberg werde ich wieder an die kleine Zitrone gehängt, welche mich in völliger Dunkelheit in den Rusel bringt. Es wird langsam Zeit.....Gute Nacht!

P.S. Bei Unklarheiten kann auch Erich weiterhelfen



SUI 14739

## Alpnachersee



### Alpnachersee 2001

Rang	Boot	Helm	Crew	1	2	3	4	5	6	Total
1	SUI 14540	Erich Moser	Ruedi Moser	2	1	1	2	1	3	7
2	SUI 14724	Adrian Huber	Brigitte Mauchle	3	2	2	3	2	1	10
3	SUI 14739	Theo Ganz	Werner Aebi	1	6	12	1	4	6	18
4	SUI 14718	Kurt Venhoda	Sonja Zaugg	5	4	3	6	5	2	19
5	SUI 14741	Laurent Grob	Eva Schluchter	4	5	7	4	6	9	26
6	SUI 14657	Claudia Streuli	Beat Stocker	9	7	14	10	8	4	38
7	SUI 14542	Michi Osann	Philip Grob	8	9	4	11	12	8	40
8	SUI 14594	Richard Scheller	Daniel Wernli	7	8	8	8	11	10	41
9	SUI 14604	Thomas Gautschi	Stefan Hintermann	10	11	9	7	10	12	47
10	SUI 14752	Maja Suter	François Schluchter	DNS	13	10	5	9	11	48
11	GER 14112	Peter Hauser	Carla Hauser	11	10	5	9	DNS	DNS	55
12	SUI 14726	Kurt Liechti	Thomas Wildi	6	3	6	DNF	DNS	DNS	55
13	SUI 8808	Gery Sauer	Barbara Carmody	12	14	11	13	14	13	63
14	SUI 14055	Silvan Hofer	Donat Hofer	13	12	13	12	15	14	64
15	SUI 14419	Romy Schwerzmann	Ivo Helbling	DNS	DNS	DNS	DNS	7	7	74
16	SUI 14147	Lucien Preuss	Lindy Preuss	DNS	DNS	DNS	DNS	13	5	78
17	SUI 14494	Daniela Centazzo	Hanspeter Maurer	DNS	DNS	DNS	DNS	3	DNS	83

Ketten / Seile  
 Abdeckplanen  
 Bootszubehör  
 Bojen / Beschläge  
 Segelschuhe / Stiefel  
 Schutznetze / Gurten  
 Segel-/Freizeitbekleidung  
 Eigene Werkstatt für  
 Spleissen / Pressungen



Seilerei Denzler AG Torgasse 8, beim Bellevue, 8024 Zürich  
 Tel.: 01 252 58 34 - Fax.: 01 252 58 39  
[seilerei-denzler@seilerei-denzler.ch](mailto:seilerei-denzler@seilerei-denzler.ch)

### Jollencup Bielersee

Es waren genügend Boote für eine für die USY zählende Regatta, die sich bei verhangenem Himmel und Regen in Wingreis am Bielersee einfanden. Da Renat gesundheitshalber aussetzen musste, hatte Theo sogar die Präsidentin des YCB, Danièle, überzeugt, ihre Yacht mit seinem Fireball auszutauschen. Die Erinnerung an die wunderbaren Windverhältnisse der letztjährigen SM schwanden jedoch sehr schnell, da sich Aeolus diesmal von den vielen hoffenden Seglern nicht erweichen liess. So wartete man, erzählte sich die letzten Neuigkeiten und liess sich vom Küchenteam mit allerlei Essbarem verwöhnen. Lucien und Lindy hatten dabei genügend Zeit, mit Antony Duvoisin ihrem Wunschtraum eines neuen Fireballs klare Vorgaben zu geben. Sie spionierten dabei in allen neuen Booten herum. Das einzige Problem blieb der Name des neuen Bootes, war das letzte doch „Kiwi the last“!

So waren alle froh, als kurz vor 17:00 Uhr der Regattatag abgeschossen wurde und man sich bei der Bootsrampe für die Taufe von Maja's neuem Boot versammeln konnte.



Neptun (Theo Ganz), ganz in weiss gekleidet und mit Dreizack und Fischernetz versehen, tauchte dann auch pünktlich aus dem noch sehr kalten Bielersee-wasser

auf. Er bestimmte Ruedi zum Götti und Melanie zur Gotte und verlas die Taufkunde für „WHITE MAGIC“. Maja war glücklich über ihr neues Boot und dankbar, dass Ruedi, der das Boot mit Liebe ausgerüstet und Melanie, die sich beim Fahrradumfall an Ostern so aufop-



fernd um sie gekümmert hatte, die Taufpaten waren. Alle genossen den anschliessenden Apero, für welchen Trudi Gautschi köstliche Gebäckspezialitäten geschaffen hatte und zu welchem Twanner Weisswein

serviert wurde.

Und siehe da! Aeolus war dem neuen Boot gut gesinnt. Er liess den verhangenen Himmel sich öffnen, die untergehende Sonne erscheinen und schickte einen feinen, sanften Abendwind. So machten sich ca.6 Teams auf, den schönen Wind von 2-3 Beaufort zu nutzen und segelten hoch zur Petersinsel.

Zum Z'Nacht traf man sich dann wie gewohnt im Sternen in Tüscherz, wo Lasagne serviert wurde. Es war gut, hatten alle schon am Apero geschlemmert, waren doch die Portionen arg knapp.

Der Sonntag bot das gleiche trübe Bild und liess keinen Lauf mehr zu. So machten sich alle früh auf den Heimweg in der Hoffnung, nächstes Jahr hier bessere Windverhältnisse anzutreffen.

White Magic SUI 14752, Maja

## Thunersee



### La Regatte à Thun

C'est déjà très loin et je ne m'en souviens plus très bien. Je me souviens juste du petit nombre de bateaux que nous étions pour un endroit qui, depuis que je navigue en Fireball, nous a toujours permis de faire de belles régates.

Je me souviens aussi que c'était la répétition générale avant les championnats d'Europe et du Monde.

Pour Tony et moi-même, elle était importante cette répétition. D'autant plus que les conditions,

que nous avons rencontrées, semblaient ressembler à celles de Bracciano (l'avenir nous

prouvera le contraire).

Les frères Mosers étant momentanément sur deux bateaux différents, les régates ont été plus ouvertes et chacun a eu droit à sa victoire.

Brigitte et Adrian ont très bien navigué et gagnèrent le classement général, bravo.

Else et Ruedi ont été très efficaces et gagnèrent une manche, la première pour Else je pense.

Martin et Eric ont eu quelques difficultés le samedi, ceci bien entendu à cause du bateau. Le dimanche par contre, le bateau avait totalement oublié ses problèmes de vitesse et termina à deux reprises deuxième. La tactique de Martin y était certainement pour quelque chose. En effet, ce dernier s'amuse à tirer la langue à tous les concurrents le précédant espérant les déstabiliser.

Nelly et Markus ont aussi montré qu'ils étaient là et qu'ils redevenaient de plus en plus dangereux.

La soirée fut belle et sympathique, l'organisation très professionnelle.

Je n'aurais qu'une chose à répéter, venez plus nombreux. Des départs à moins de 15 bateaux, c'est pas drôle.

Laurent SUI 14741

**Schiffsladen**  
Lager  
**Werft**



Telefon 052 761 28 55  
Fax 052 761 34 00

[www.schiffsladen-steckborn.ch](http://www.schiffsladen-steckborn.ch)

Der kleinste tragbare 12 Kanal  
GPS auf dem Markt führt Sie  
überall hin, zu einem  
unschlagbaren  
Preis!

GPS eTrex



Fr. 329.-

8/01



### Thun 2001

Rang	Boot	Helm	Crew	1	2	3	4	5	Total
1	SUI 14724	Adrian Huber	Brigitte Mauchle	1	3	9	2	3	9
2	SUI 14540	Ruedi Moser	Els Randegger	5	5	2	6	1	13
3	SUI 14741	Antony Duvoisin	Laurent Grob	3	7	1	4	5	13
4	SUI 14539	Markus Hofstetter	Nelly Krieg	4	4	5	1	4	13
5	SUI 14718	Kurt Venhoda	Sonja Zaugg	2	1	7	5	6	14
6	SUI 14491	Erich Moser	Martin Stolz	8	9	4	3	2	17
7	SUI 14760	Werner Aebi	Ursi Aebi	9	2	6	7	9	24
8	SUI 14494	Daniela Centazzo	Hanspeter Maurer	7	8	3	9	8	26
9	SUI 14602	Fritz Widmer	Michael Mauchle	11	11	10	8	7	36
10	SUI 14752	Maja Suter	François Schluch-	6	10	12	10	11	37
11	SUI 14147	Lucien Preuss	Lindy Preuss	10	6	11	<i>dns</i>	<i>dns</i>	41
12	SUI 14604	Trudi Gautschi	Thomas Gautschi	<i>dns</i>	12	8	11	12	43
13	SUI 14055	Silvan Hofer	Donat Hofer	12	13	13	12	10	47

## SILVA MARINE



SILVA MODELLE 103 R - 73R - 103 P

### Die weltberühmten Rennkompass von SILVA.

Viele Weltmeisterschaften wurden mit den Rennkompassen von SILVA gewonnen. SILVA's einmalige Taktikkala ist eine unschätzbare Hilfe beim Regattasegeln. Mit SILVA's Rennkompassen ist der schnellste Weg zur Wendemarke vorgegeben. Die einfach aufgebaute Taktikkala gibt Ihnen blitzschnell Bescheid, wann Sie wenden müssen. Wenden Sie mit SILVA - dann können Sie dem Schicksal entgehen, geschlagen zu werden.

Verlangen Sie kostenlos unseren 270-seitigen Zubehörcatalog

### YC Nautica-Sport Bern AG

Moserstrasse 2 3014 Bern Tel. 031/331 92 41 FAX 031/331 93 78  
Postadresse: Postfach CH-3000 Bern 25 Schweiz

### Championnat d'Europe

Dimanche 15 juillet, nous arrivons à Bracciano et sommes directement étonnés par le vent qui y souffle. Adrian nous apprend que cela fait deux jours qu'il souffle ainsi. Quelle bonne nouvelle pour nous.

Les 8 régates du championnat d'Europe ont été courues, dans des vents supérieurs à force 3, parfois tellement supérieurs qu'ils ont presque atteint le force 6. Dans ces conditions, 3 équipages suisses ont eu la possibilité de se rapprocher de la tête.

Nous avons commandé du vent, le vent est venu et je dois dire qu'il était parfois trop fort pour que nous puissions espérer battre les Anglais, qui à ce jeu-là sont plus forts que nous il faut l'admettre.

Les conditions de vent musclées que nous avons rencontrées nous ont permis de vivre un championnat d'Europe dynamique et plein de sensations et d'émotions. Nous préférons largement du vent trop fort que de la pétote. Au moins on avance et il y a des choses à raconter le soir ( n'est-ce pas François), car il faut être réveillé sur une ligne de départ à plus de 80 bateaux ; il faut être réveillé à la bouée de pré -surtout lorsque l'on arrive babord- ; il ne faut pas s'endormir au portant lorsque le bateau à tendance, dans ces grosses vagues, à enfourner.

Heureusement, comme dirait Ursi, que le matin nous avons le temps de nous reposer, car les régates ne commençaient qu'à 14h00. Après la régate, des pâtes nous étaient servies. Oh, il fallait bien assommer deux ou trois Anglais pour en avoir, mais ça faisait du bien de manger après 4 heures d'efforts et de tension.

Mardi soir, nous avons eu droit au souper officiel. Je ne sais pas si c'est à cause du virus que nous avons amené depuis la Suisse ou du vin offert ce soir-là, néanmoins Tony a été malade toute la journée de repos. Le pauvre tremblait

comme une feuille alors qu'il faisait 30 degrés à l'ombre.

La journée de repos a permis, à ceux qui le voulaient, d'aller visiter Rome en voyage organisé. Je ne peux pas vous en parler, car nous étions, Sophie et moi, inscrit à un autre voyage organisé avec guide personnel. En Effet, François nous emmena voir toutes les merveilles de Rome, mais alors toutes, mêmes celles, en chair et en os, qui déambulaient dans la rue. Grâce à Garou, nous avons pu en voir de plus près, en tout cas jusqu'à ce que ce dernier ne décide de voir quel goût pouvait bien avoir une Romaine. Très belle journée, très belle ville.

Je pense que la flotte suisse se porte bien et a démontré que son niveau était honorable. Continuons à naviguer, à nous entraîner et à participer à de tels championnats. On y apprend toujours énormément et c'est tellement beau tous ces spis qui se suivent.

Laurent et Tony SUI 14741

### Neu im internationalen Feld

Eine Europameisterschaft und dann noch die Weltmeisterschaft – ist das wirklich was für uns? Die meisten unserer Segelfreunde kennen Silvers grüblerische Hinterfragung zur Genüge: „Was sollen wir denn da, haben wir da überhaupt eine Chance?“

Aber der Werbefilm, der an der GV in Bern gezeigt wurde, die vielen Aufmunterungen und unser Heimweh nach Italien (wir lebten mal 1 ½ Jahre in Norditalien), nicht zuletzt auch die Versicherung, dass es sich um ein Leichtwindrevier handle, taten das ihrige und so meldeten wir uns zur Europameisterschaft an. Die WM hing uns dann doch etwas zu hoch, und wir beschlossen, in der zweiten Woche die Region von Latio zu erkunden.

Samstags richteten wir uns ein Plätzchen auf dem Yachtclub-Gelände ein, frischten alte ita-



lienische Bekanntschaften auf (Giorgio di Fireball) und genossen abends die letzten Sonnenstrahlen mit einem warmen Abendhauch auf dem Lago di Bracciano. Richtig romantisch - gedanklich stimmten wir uns auf die kommenden Tage ein.

Als wir dann am Sonntag zum See kamen, hätten wir mit etwas mehr internationaler Regatta-Erfahrung das Leuchten in den Augen der Engländer zu deuten gewusst: Der romantische Lago di Bracciano war tiefblau, nicht weniger der Himmel darüber, weisse Wölkchen zogen ihre Bahnen und – das da draussen waren doch Schaumkronen? Je länger wir auf den See hinausschauten, um so windiger wurde es. Neben uns am Ufer stand Luca, Italiens Fireball-Präsident, der seine Freude kaum verbergen konnte und uns aufgeregt versicherte: È sempre così, no, anche di più!

Na, da ging wohl sein süd-italienisches Temperament mit ihm durch, Windstärke 3 oder 4, sogar vielleicht 5, das widersprach ja allem bisher Gehörten. Aber zumindest für die erste Segelwoche sollte er Recht behalten. Silver und ich setzten uns vor dem ersten Wettlauf ein Ziel – kein Schaden an unserem oder einem anderen Boot durch unsere Schuld und nicht Letzte werden – ansonsten wollten wir dem Supi-Chischtli-Club beitreten. (Was aber durchaus nicht als Bestrafung oder Drohung gemeint war). Unser Ziel erreichten wir und der Supi-Chischtli-Club muss noch etwas auf uns warten – zum ersten Mal in unserem Regattaleben konnten wir nämlich sagen, dass wir in einem Lauf ganze zwanzig Boote hinter uns gelassen haben!

Der Start mit 70 oder 80 Fireballs ist nur der Anfang einer spannenden und aufregenden Sache, Freude und Frust wechselten sich ständig ab. Freude zum Beispiel über den frühzeitig ergatterten, vermeintlich guten Startplatz, Frust, dass alle um uns herum beim Startsignal lossegelten, wir aber auf unserer tollen Position festkleben blieben. Oder einfach genial mit 20 Booten bei der Boje anzukommen, total blöd, wenn wir nach der Umrundung plötzlich die hintersten waren. Aber

aus Fehlern lernt man ja und Fritz, unser Platznachbar, hatte während der zwei Wochen immer einen guten Tipp für uns parat. Das Wasser war super-warm, die Regattaleitung bei einer Kenterung immer zur Stelle, so wagten wir uns am Ende der Segelwoche sogar bei Windstärke 5 aufs Wasser, was uns das einmalige Erlebnis bescherte, den Wind in den Wanten singen zu hören und vor dem Wind auf 3 Meter hohen Wellen zu surfen.

Als Nolle am Tag nach der EM zur WM anreiste und von den Windverhältnissen hörte, freute er sich verschmitzt darüber, dass wir aufgrund seines Berichtes in der Gazette über die Leichtwindpfütze nun alle zu Starkwind-Seglern geworden seien.

Auf dem Wasser war es – von den hitzigen Köpfen einmal abgesehen - eindeutig am Kühlsten und so meldeten wir uns kurzfristig auch zur WM an. Die Erkundung von Latio schlugen wir uns schnell einmal aus dem Kopf. Rom ist im Juli, wie nicht anders zu erwarten, für eine einwöchige Erkundung einfach zu heiss. Und ausserdem hatte uns die EM viel Spass gemacht. Das Tiefdruckgebiet und der dazugehörige Westwind lösten sich pünktlich zur WM auf und zurück blieb nun die viel gepriesene Thermik des Lago di Bracciano. Das war nun wieder eine ganz andere Situation – vor allem ging es nun darum, die Winddreher zu erwischen, die richtige Seite mit der meisten Thermik zu erkennen, im Neopren-Anzug nicht zu verschmachten, einen Start nach dem anderen abzubrechen und die richtige Menge Trinkwasser aufs Schiff mitzunehmen. Es war eine nervenaufreibende Sache, und nach diesen 5 WM-Tagen waren wir dann doch froh, den dritten Lauf vom letzten Tag nicht mehr segeln zu müssen. Das war übrigens auch neu für uns, dass eine bewusste Herbeiführung von Fehlstarts Wettkampftaktik sein kann und dass Engländer auch bei Leichtwind gut segeln können.

Silver und Christin 14337

### Weltmeisterschaft Lago di Bracciano

Maja hat **UNS** gebeten, ein bisschen was von den diversen WM-Läufen zu berichten. Wer **UNS** kennt, weiss, wer bei **UNS** fürs Schreiben zuständig ist- nämlich **ICH!** Na gut, ich versuchs mal. Die Heimfahrt vom *Lago di Bracciano* dauert ja lange genug, und nach *Mailand* bin ich soweit zum Hirnen bereit. Es ist gar nicht so einfach, die einzelnen Läufe zu rekapitulieren. Aber ich geb mir Mühe. Also.....

Nach der windreichen EM, sind wir gespannt, was uns der 1. **Regattatag** bei weniger Wind bringt.

Unser Boot ist bereit, wir sind's auch. Früh genug laufen wir aus; wir wollen ein paar ungestörte Schläge fahren. Der 1. Start erfolgt pünktlich um 14.00 Uhr. Nach diversen allgemeinen Frühstarts zückt die Wettfahrtleitung die blägg Flägg. Und leider erwischt es dann auch gleich Dūdū und Laurent. Noch jemand wird disqualifiziert: Die Herren Hemmings /Chesney erzwingen 2 mal zu Unrecht Vortritt. Da platzt Kukis Kragen: Das Supidu-Team wehrt sich erfolgreich. Seither trägt Kuki übrigens den Uebernamen **Sauber-mann** oder auch **Meister Proper**.

Der 1. Tag ist vorbei und wir ziehen **Bilanz**: es ist also möglich, vorne mitzufahren. Ein top Start und die richtige 1. Kreuz sind aber in diesem Riesensfeld unerlässlich. Wichtig ist natürlich ein megaschnelles Boot, richtig getrimmt und optimal besetzt:

Mastrake dem Wind entsprechend  
Mastkontroller und Salinge dem Rake entsprechend  
Fockholepunkte anpassen.

Und dann ists nämlich so, wenn ich weiss, dass mein Böllen läuft, das Material einwandfrei ist und die Manöver sitzen, kann ich mir im Feld mehr leisten. Das heisst z. Bsp:

- Ich hab optimalen Druck in den Tüchern und kann die Wellen ideal anfahren.
- Jede Wende oder Halse braucht nur Sekunden, das Boot verliert kaum Speed.
- Höhe und Speed kann ich halten, ich brau-

che keine Ueberhöhe, sondern kann mir Anlieger leisten.

- Vor allem die Vorwinder werden dann taktisch auch wichtig: die schwereren Crews halten mit uns Leichtgewichtigen nur durch rigoroses Pumpen mit.
- Und nicht zu vergessen: ich hab keinen Schiss vor der Konkurrenz, ich kann näher ran.

Nach der Hälfte der WM- Tage wissen wir, dass die Briten im Leichtwindsegeln doch auch enorme Fortschritte gemacht haben.

Aber Musil /Kolacek (CZE) zeigen allen den Meister und bringen die Engländer in Verlegenheit. Uebrigens wurde Musil 1998 schon mal Europameister auf dem Lipnosee.

Der **Lay Day am Mittwoch** bietet willkommene Abwechslung vom Regattastress. Einige gehen trotzdem segeln, andere machen Ausflüge. Wir fahren nach *Rom*, besuchen das *Vatikanische Museum*, die *Sixtinische Kapelle*, den *St. Peters Platz* und natürlich die *Peterskirche*.

Wie nahe beieinander Erfolg und Misserfolg liegen, erfahren wir am **Donnerstag**: ein 44. Rang. Aber eben, ein miserabler Start und eine noch miserablere 1. Kreuz – und damit hat sichs. Da hilft kein Puuren, kein Chlönen und kein noch so schnelles Schiff.

**Der letzte Tag** birgt nochmals einige Ueberraschungen:

- Der neue Wettfahrtleiter ist eigentlich der alte.
- Die Tschechen kämpfen, müssen Pinnel / Scott und Morrison /Murray aber ziehen lassen.
- und Mosers fahren ihren sensationellen Laufsieg

An der Preisverteilung, die Schweizer angetan in Dūdūs gesponserten EM /WM T-Shirts (super-Idee, merci bien), werden die 9 Laufsieger „beschenkt“. Dann folgt das Rangverlesen

für die top ten. Alle werden beklatscht und bejohlt; v.a. das Siegertrio, Erich und Ruedi und auch wir. Wir sind megastolz auf unseren 9. Schlussrang, haben wir doch insgeheim auf einen top ten Platz gehofft, aber zuletzt fast nicht mehr daran glauben können.

Genauso stolz bin ich aber auch auf all die Schweizer-Crews, die um die anderen Plätze kämpften, käpsleten und um jeden Rang fighteten, die nicht aufgaben und die Zähne zusammenbissen und bis zum Schluss durchhielten.

Denn – liebe C.S. aus B, wir alle sind manchmal Chüngäli, oder wie N.K. aus N meint, was mich nicht umbringt, macht mich stark (?!).

N.K. aus N

### Der Club Bracciano Est

Der Club war wirklich schwierig zu finden, denn die Postadresse lautet auf Trevignano; der Name weist jedoch eher auf das Dorf Bracciano hin. Die Suche nach Masten am Ufer kann erfolgreich sein, aber am erfolgsversprechendsten war dann doch das Telefon zu SF – Präsi François, der bereits auf Platz war.



Schlussendlich fand man eine herrliche Wiese am Ufer des Sees, 6 km ausserhalb von Tre-

vignano und gegenüber von Bracciano. Das Clubgelände war freigeräumt, um den über 80 Fireballs Platz zu machen, so wurde aus der einfachen Infrastruktur ein Maximum rausgeholt.

Praktisch nach jeder Regatta wurden 180-200 Segler und deren Anhang mit frischer, sensationeller Pasta versorgt. Dies nicht etwa mit einer modernen Grossküche, sondern mit zwei einfachen Gaskochern, in einer offenen Garage. Das mache mal einer nach - immer al dente und immer freundlich, auch bei der unerfreulichen Drängelei oder eher beim heissen Kampf um die Pasta. Eigentlich war es zu vergleichen wie mit den vielen Massenfrühstarts: war einer vorne oder hat jemand angezogen, gingen alle mit und vergassen, dass auf dem Land noch ein paar andere Gesetze gelten und es keine erste Boje zum Runden gab.

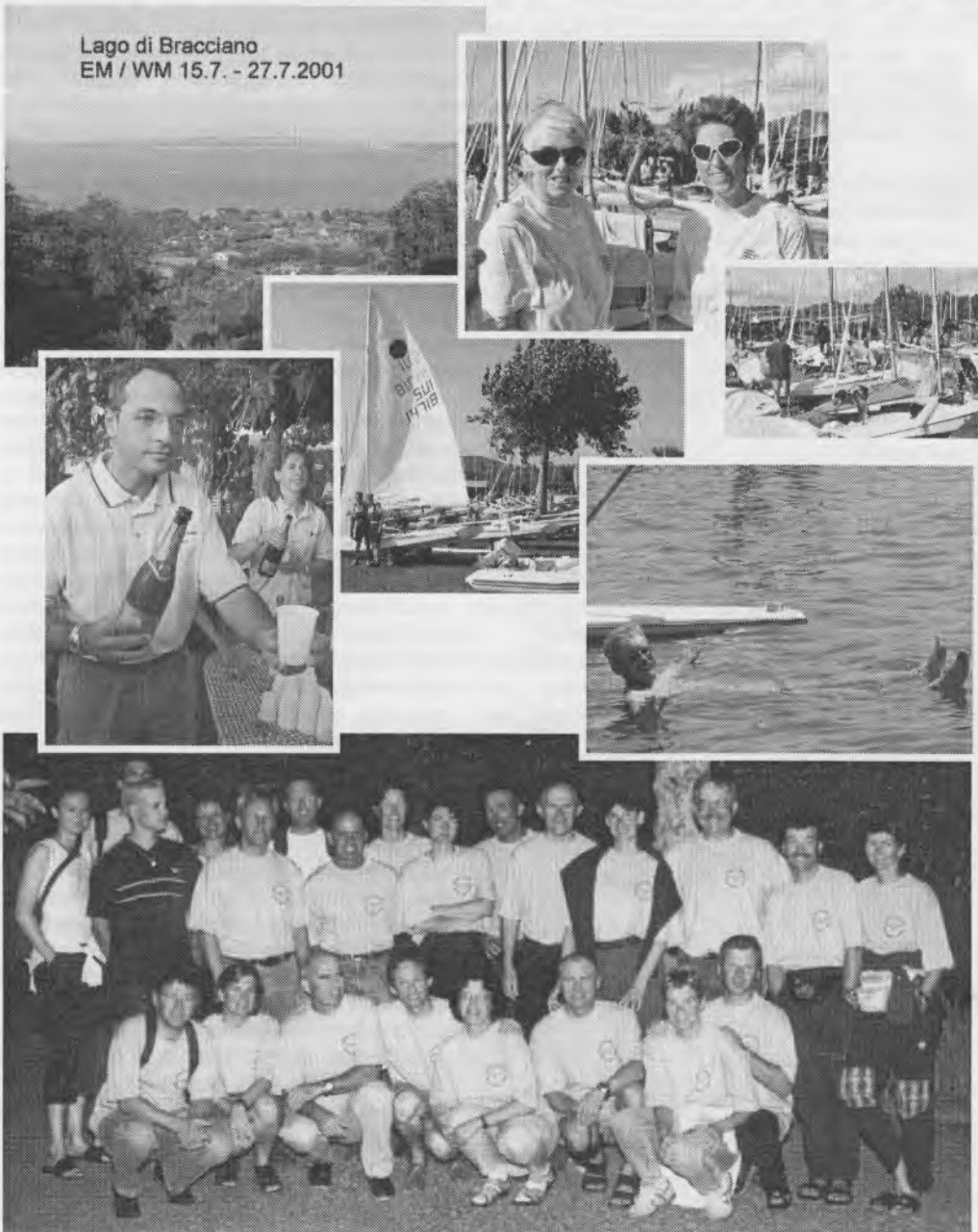
Am besten stellte Angela und Ihre Truppe ihr Organisations- und Improvisationstalent am offiziellen Abendessen der WM unter Beweis. Das erste Essen (Anlässlich der Europameisterschaften) fand im Hotel Il Casale rund um den Swimming Pool statt. Es fehlte an vielem, die letzten hatten kaum mehr was vom Buffet, geschweige denn von den Spiessli. Die Sitzordnung mit 4er Tischen war für einige schwierig zu begreifen. Der Club nahm die Fäden wieder in die eigenen Hände und zauberte für 310 Personen folgendes Dinner aus der Garage:

Antipasti, Gnocci an Tomatensauce, Penne a la Martrigiana (Spezialität aus der Region), Hackfleischbällchen mit Rahmsauce und verschiedenem Gemüse, Spanferkel, Salat und verschiedene Dolci. Ein Segen, dass am nächsten Tag "Lay-Day" war, so konnten alle die vollen Bäuche geniessen.

Ein ganz grosses Dankeschön an die grossartige Gastfreundschaft des Clubs. Kein Wunsch blieb unerfüllt und trotz der Hektik und Sprachbarrieren blieb immer Zeit für ein Lächeln.

Angela hat uns erzählt, dass sich die Mitglieder viel im Clubhaus treffen. Die grosse Per-

Lago di Bracciano  
EM / WM 15.7. - 27.7.2001





gola spendet wunderbaren Schatten und die Sonnenuntergänge sind wunderschön. Wenn sich der Himmel in samtenes Blau mit ein paar Diamanten verwandelt, wähnt man sich im Paradies.

Claudia SUI 14657

### Hotel II CASALE

Das Erwähnenswerteste gleich vorweg: Dort wo Palmen blühen, die Temperaturen tags den Asphalt zum Glühen bringen und nachts die Butter zum Schmelzen; wo man Radiatoren nur vom Hörensagen kennt, Pizzas oder zumindest Eier auf der vielzitierten Kühlerhaube braten könnte - eben dort, im Lande der gelati, gibt es Hotels ohne Kühlschränke!

Zumindest einige durstige Fireballsegler und -seglerinnen hat das frigorifero-Schicksal knallhart ereilt. Wer Glück hatte, konnte noch einen bei der freundlichen Hotelmutter ergattern. Pech dagegen hatten jene Kühlschränkinteressenten, welche statt der Mamma die Schwiegermamma „erwischt“ hatten - Mamma mia - no frigorifero.

Alles in allem eine schöne Anlage, ein Steinwurf vom Segelclub YCBE entfernt, mit lauschiger Allee. Eine adrette Siedlung bestehend aus lauter schnuckigen Reihenhäuschen, angrenzend an ein rassiges Gestüt und .... mit peppiger Disco gleich um die Ecke. Na ja - zumindest während der Euro hat der Wind für genügend Müdigkeit gesorgt.

Wen das als Bleibe für eine allfällige nächste Meisterschaft noch nicht überzeugt, dem sei noch das unvergessliche Continental-Breakfast morgens am Swimming-pool ans Herz gelegt - schlicht und unkompliziert - ein üppiges Frühstück wäre bis zum Start um 14.00 Uhr eh verpufft. Also was soll's? Den Gasbrenner können wir sicher noch einmal gebrauchen! Anlagentipp: halten!

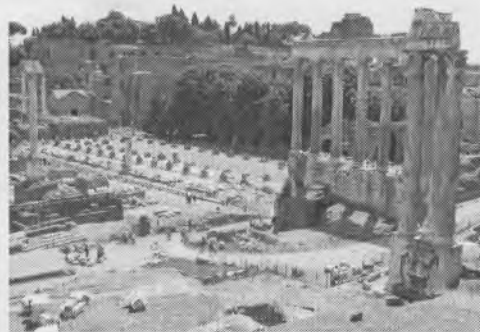
SUI 14494 Daniela und Hanspeter

### Lay-Day, ein Tag in Rom!

Diese kulturgeschichtliche Reise am Rande der EM/WM war an diesem heißen Tag mindestens so anstrengend wie ein Race-Tag. Ca. 60 Fireballer mit Freunden und Familienmitgliedern fuhren in gut klimatisiertem Bus nach Rom. Hierbei durften endlich diejenigen, die auf dem Wasser hinten segeln, einmal auch vorne mitfahren.

Von Postkarten kennt wohl jeder das *Kolosseum* mit den 3 übereinander gestellten Arkadenreihen, unten die schlichten *dorischen* -, in der Mitte die *ionischen* - und ganz oben die *korinthischen Säulen* mit ihren zierlich geschmückten Kapiteln.

Fachkundig geführt bestaunten wir im Inneren des *Amphitheaters* dann doch die immer noch imposanten Reste dieser Kampfarena mit ihrer aufwendig gebauten Unterwelt für Gladiatoren und Tiere. Wir erfuhren viel von der Reiseführerin und durch Besichtigung der Ausstellung *Blood and Arena*, von den heidnischen Kultspielen und dem Leben von ca. 7500 *Gladiatoren*



aus mehreren Jahrhunderten. Wie sie ausgebildet wurden und wie deren Leben später von der Gnade des Volkes oder des römischen Kaisers abhängig wurde.

Vom *Kolosseum* ging es durch den *Titusbogen* - mit seinen in Stein gehauenen Erinnerungen an die Eroberung von Jerusalem, dem



Siegeswagen und der Siegesgöttin - zum *Forum Romanum*, dem zentralen politischen, kulturellen und wirtschaftlichen Mittelpunkt des alten Roms. Diese Bedeutung des *Forum Romanums* scheint bis heute noch existent, denn da trafen wir nicht nur unzählige Touristen aus der ganzen Welt, sondern sogar ganz überraschend unsere Freunde wie *Francois*, in Begleitung seine Steuerfrau *Maja* mit Toga bekleidet. Was diese beiden aber so eilig in die Kurie (oberstes Gericht) führte, konnten wir bei allzu großen Publikumsandrang leider nicht erfahren: war es ein Regelverstoß?

Auf jeden Fall bestätigte es sich: *alle Wege führen nach Rom*.

Wir hechelten weiter vorbei am *Romulustempel*, an Pferdeställen hinauf auf das *Kapitol*, ins Barocke Rom mit Bauwerken von *Leonardo da Vinci*, die man beeindruckt von Antiquen beinahe übersehen hätte.

Auf der Flucht vor der Hitze stürmten wir die Treppe hinunter und wurden sogleich Opfer eines Kopfgeldjägers und Fotografen, der uns in eines seiner Restaurants entführte.

Es war so heiß, die Getränke waren lebensretzend, das kleine Menü nicht schlecht, aber für Polaroid-Erinnerungsfotos hatten wir wirklich keinen Bedarf, hatten doch etliche von uns ihre Digitalkamera dabei.

Am *Trevi-Brunnen* warfen auch wir, wie unzählige andere, Münzgeld hinein, in der Hoffnung noch des öfteren nach *Bella Italia* und Rom fahren zu können, eine Gegend, die wir quasi als Vorzimmer zum Paradies erlebten wegen dieser Sonne, ohne Regen, mit warmem Wasser und tollen Segelbedingungen.

Durch Gassen vorbei an noblen Läden schoben und drängten wir uns an die *spanische Treppe*. Schließlich gelangten wir zum *Pantheon*, dem am besten erhaltenen antiken Bauwerk mit dem offenen Kuppeldach.

Beim Spaziergang über die *Piazza Navona* bewunderten wir die wohl schönste Piazza Roms incl. Brunnen, bevor wir müde aber tief beein-

druckt uns zum geselligen Abschlußdiner in Trastevere in einer Taverne wieder zusammenfanden.

Bei Sonnenuntergang in der Abendstimmung, mit reichlich Rotwein und einem üppigem, aber temporeichen 3 Gangmenü klang dieser Lay-day aus..

Hubert und Christoph, GER 14189



### Kulinarische Highlights in Bracciano

Abgesehen vom „continental“ Morgenessen (bestehend aus einem süß-klebrigen Gipfeli und einem Espresso) war die Verpflegung wie sich's Segler nur wünschen können: Kaum an Land, erwartete uns schon die liebenswürdige Küchen-Crew mit feinen Pastas (damit wir unseren Heißhunger schon mal stillen konnten!)

Nicht zu überbieten war das offizielle Nachtessen an der WM: einige wenige Personen kreierten in einem „Baracken-ähnlichen Schuppen“ ein mindestens 6-gängiges Menü für ca. 300 Personen, das super geschmeckt hat!!!!

Ebenfalls zum Geniessen luden die zahlreichen gemütlichen, aber oft viel zu kleinen Ristorante mit ihren typisch italienischen, abwechslungsreichen Gerichten ein: Pasta, Meeresfrüchte, Fisch aus dem Lago, Pizza, Fleisch, Gelatti und vieles andere mehr. Mit einem guten (und mit ITL 10'000 günstigen)

Landwein rundeten wir das Menu ab.

Bracciano (und seine Umgebung) war nicht nur vom Segeln, sondern auch vom Kulinarischen und Kulturellen her eine (lange) Reise wert!

SUI 14739 Theo und Renat

### Camping, Cäsar und Chianti

Nach problemloser Anreise durch die Schweiz und Italien trafen wir nach einer Übernachtung in der Toskana gut gelaunt und voller Erwartungen schon eine Woche vor Beginn der Meisterschaft am Lago Bracciano ein. Eine ganze Weile lang wehte uns auf der Anfahrt ein steife Brise entgegen und der sommerliche italienische Himmel war mit Gewitterwolken verhangen.

Wir trauten unseren Augen kaum, als wir dann beim ersten Blick von den Hügeln herab den See wild aufgewühlt und voller Schaumkronen erspähten. War das der von einem deutschen Kolumnisten als so friedlich beschriebene Leichtwindsee?

Schnell fanden wir die Einfahrt zum Yachtclub und stellten die Boote direkt ans Wasser, wo noch gährende Leere herrschte. Wir schlossen Bekanntschaft mit Angela, der Sekretärin des Clubs und, wie sich herausstellte, der guten Seele vom Yachtclub Bracciano. Sie hieß uns herzlich willkommen und wies uns den Weg zum Campingplatz Windstore Club.

Wir waren angenehm überrascht, dass wider Erwarten so wenig los war und wir die ersten ausländischen Touristen des relativ neuen Campingplatzes überhaupt waren.

Ein kurzes Nickerchen in unserem mobilen Doppelbett, dann ging es gutgelaunt ans Aufbauen des Vorzeltes. Nach einer rekordverdächtigen Aufbauaktion mussten wir allerdings feststellen, dass wir die Geometrie des Zeltes falsch eingeschätzt hatten und es nochmals versuchen durften, was zu einigen Flüchen und vielen Schweißtropfen führte.

Die erste Woche auf dem Campingplatz genossen wir in sehr freundlicher Atmosphäre auf dem ruhigen Fleckchen italienischen Mutterbodens. Nur am Wochenende gesellten sich ein paar römische Dauercamper dazu und belebten die sonst verwaisten Mobilehomes. Wir genossen diese Insel der Ruhe und unternahmen ausgeprägte Kulturtrips ins nahe Rom und in die Umgebung.

Während der EM/WM wurde das Publikum dann multikulturell. Neben den Australiern und Engländern zog es auch holländische, slovenische und französische Fireballsegler in unsere Nähe. Sie sorgten für ein internation-



ales Flair auf dem Gelände und es wurde jetzt vorwiegend Englisch gesprochen.

Wir genossen sehr, dass sich der Wind nicht vor 14.00 Uhr einstellte und wir so genug Zeit hatten, uns am Privatstrand in der Sonne zu räkeln. Als dann zur WM auch noch das Team um den schon erwähnten deutschen Kolumnisten Jörg Nolle eintraf, war die illustre Fireballgesellschaft komplett.

Nur 150 Meter vom Yachtclub entfernt erlebten wir so auf einem wunderschönen Campingplatz einen unvergesslichen Urlaub und einen seglerischen Großanlass in familiärer Umgebung, der uns ebenfalls noch sehr lange in guter Erinnerung bleiben wird. Zur Nachahmung empfohlen!

Die melmics GER 14658



### EM 2001 Bracciano/Roma

Rang	Boot	Helm	Crew	1	2	3	4	5	6	7	Total
1	GBR-14685	Morrison Stevie	Murray Liam	8	3	1	1	1	10	1	19,70
2	GBR-14660	Rush Tim	Gardner Rob	1	6	5	8	2	4	2	35,70
3	GBR-14773	Estaugh Richard	Potts Simon	6	2	7	2	5	2	3	36,40
4	CZE-14552	Thorman John	Rocek Roman	7	19	6	7	8	1	21	76,70
5	GBR-14716	Davy Jeremy	Flint Matt	2	DN	2	11	12	8	19	80,00
6	GBR-14546	Hope Kevin	Hextall Simon	14	8	12	10	10	14	4	92,00
7	GBR-14770	Horey Vince	Rayner Ben	10	15	4	OC	7	25	5	99,00
8	SUI-14540	Moser Erich	Moser Ruedi	12	5	30	4	4	17	35	103,00
9	GBR-14314	Curzon John	Elver Peter	17	10	24	5	22	7	8	104,00
10	GBR-14705	Gibbs Penny	Gibbs Ian	4	22	14	15	6	12	20	104,70
12	SUI-14741	Duvoisin Anthony	Grob Laurent	15	4	33	25	18	15	9	120,00
16	SUI-14726	Liechti Kurt	Wildi Thomas	34	42	10	12	11	22	14	139,00
27	SUI-14539	Hofstetter Markus	Krieg Nelly	45	17	20	20	30	39	13	175,00
32	SUI-14718	Venhoda Kurt	Zaugg Sonia	36	44	28	22	32	27	23	204,00
35	SUI-14724	Huber Adrian	Mauchle Brigitte	33	28	31	29	51	34	25	216,00
36	GER-14658	Lederer Melanie	Schaefer Michael	28	33	29	17	37	41	37	217,00
39	SUI-14739	Ganz Theo	Roth Renate	41	31	41	13	RE	47	32	241,00
40	SUI-14602	Widmer Fritz	Mauchle Michael	40	34	44	32	27	31	47	244,00
47	SUI-14657	Streuli Claudia	Stocker Beat	55	50	50	26	DN	46	29	292,00
49	SUI-14752	Suter Maja	Schluchter François	47	35	46	44	49	DN	50	307,00
51	SUI-14760	Aebi Werner	Aebi Ursula	39	52	34	53	53	DN	52	319,00
57	GER-14189	Troetschler Hubert	Troetschler Cristoph	57	55	55	38	58	50	65	349,00
68	SUI-14337	Schlittler Silver	Schlittler Christine	64	64	RE	68	62	57	60	411,00
70	SUI-14494	Centazzo Daniela	Maurer Hanspeter	51	OC	RE	56	DN	DN	42	422,00
Total	76 rangierte	Boote									

### WM 2001 Bracciano/Roma

Rang	Boot	Helm	Crew	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Total
1	GBR-14685	Morrison Stevien	Murray Liam	9	3	3	1	5	7	7	5	1	44,40
2	GBR-14766	Pinnel Ian	Scott David	2	6	1	8	3	8	5	6	2	45,10
3	CZE-14712	Musil Tomas	Kolacek Milan	4	21	7	2	1	3	39	7	4	50,70
4	GBR-14660	Rush Tim	Gardner Rob	20	2	14	22	6	1	2	10	10	69,70
5	GBR-14770	Horey Vince	Rayner Ben	8	4	4	12	4	2	17	OC	15	80,00
6	GBR-14655	Maskell Mark	Maskell Simon	1	10	2	13	11	21	32	11	11	89,00
7	SUI-14540	Moser Erich	Moser Ruedi	6	8	19	16	7	15	27	1	5	91,70
8	GBR-14773	Estaugh Richard	Potts Simon	5	19	25	5	22	5	1	8	17	92,00
9	SUI-14539	Hofstetter Markus	Krieg Nelly	14	9	5	21	2	6	44	9	36	101,70
10	GBR-14546	Hope Kevin	Hextall Simon	7	5	12	9	12	12	8	23	8	102,00
14	SUI-14741	Duvoisin Anthony	Grob Laurent	DS	18	13	7	8	16	4	36	18	124,00
15	SUI-14724	Huber Adrian	Mauchle Brigitte	18	11	6	48	10	17	12	28	12	127,70
20	SUI-14739	Ganz Theo	Roth Renate	10	44	27	6	33	24	30	4	29	169,70
26	SUI-14726	Liechti Kurt	Wildi Thomas	31	53	37	36	16	26	28	3	43	215,70
27	GER-14508	Nolle Joerg	Leemann Roger	32	24	44	17	41	33	35	26	13	222,00
28	SUI-14718	Venhoda Kurt	Zaugg Sonia	25	34	21	19	34	20	29	44	41	224,00
41	GER-14658	Lederer Melanie	Schaefer Michael	48	52	16	43	31	39	48	33	25	277,00
46	SUI-14602	Widmer Fritz	Mauchle Michael	42	30	30	50	24	45	60	56	68	319,00
58	SUI-14657	Streuli Claudia	Stocker Beat	44	60	38	53	64	49	54	55	63	395,00
59	SUI-14752	Suter Maja	Schluchter Fran-	62	68	69	58	63	65	58	16	49	413,00
69	SUI-14604	Gautschi Trudi	Gautschi Thomas	63	70	71	71	77	63	77	40	65	485,00
70	SUI-14337	Schlittler Silver	Schlittler Christine	73	54	57	68	62	68	70	68	67	486,00
86	rangierte	Boote											

### SWISS NATIONALS 2001-WALENSEE

(Eindrücke von unseren englischen Freunden)

After spending two weeks amongst the Swiss at Lago di Bracciano, we were still crazy enough to book our ferry and set off for the Swiss Nationals. François promised 10 – 15kts and sunshine (thermic winds he told us), and so it seemed for the first three days preceding the regatta.

Measurement on Wednesday was simple and efficient, and still the sun was shining, just as François had promised. We awoke on Thursday morning, however, to no wind and plenty of rain. Fortunately, the food and drink and good company kept us occupied until the race officer decided the wind was going to arrive and we drifted out to the start line.

#### DAY 1 (Race1)

In the practice race (first race) Supi Chischli made a fatal error of leading the race and stayed there even when the wind changed through 180 degrees, to see the race end without a gun. We had managed to keep a low profile (ie we were at the back). When the race started for real, it was a short race with more windshifts than we experience on the sea in a whole year and we were left thoroughly confused.

We thought we were getting the hang of it when we heard Anthony and Laurent get the finishing gun. However, when we did cross the line all we could see was the smiling face of François who had finished in front of us.

We started to realise this was not going to be easy, so we were relieved after another short "Practice Race" (where we were also keeping a low profile) when we were towed in by the friendly rescue boat crews.

The evening was great fun with a Swiss/Austrian/Scottish/Irish Quartet playing on because of such an enthusiastic audience. Again, there was great food and drink and the service was like Buckingham Palace, but it was still raining. Eric/Rudi and François were heard saying "it's not normally like this...".

#### DAY 2 (Races 2/3)

We looked out of our hotel window the next

morning to see clouds/rain and no wind, with a forecast of more of the same. However, the wind arrived mid- afternoon, which gave us two light and shifty races. Anthony and Laurent again lead the race, with Eric /Rudi close behind and the Gibbs' near the front at last.

The tricky conditions continued but Supi Chischli repeated their good performance in the "Practice Race" to win the race comfortably from Stefan/Regula, with Markus and Nelly in third. We learnt that going hard right up the beat and under the cliff (the opposite way to all the locals) was not the correct thing to do, which fortunately we were told in the bar afterwards.

The evening went very well, with "Expert Venhoda" putting on the Swiss Fireball video. The video was excellent with lots of cheers and clapping as we all saw good and bad manoeuvres throughout the fleet. All the helms were sitting out with the crews flat out on the wire with their hands behind their heads and everyone was smiling (did the Swiss sail like it all the time or were they just posing for the camera).

#### DAY 3 (Races 4/5/6/7)

No more Swiss wind! We had four good races in a moderate to strong breeze which I think everybody enjoyed wherever they finished. We even saw some sunshine, or at least I think we did.

The first race was the lightest of the day with Supi Chischli showing good speed to lead from the first mark to secure another victory for Kurt and Sonja. However, Kurt/Roger were close behind and lead for part of the race eventually finishing second with Eric and Rudi third.

The wind increased for Race 5 with Anthony/Laurent leading around the first lap and until the end of the second beat where (not for the last time this week they continued to the finish). This allowed Penny/Ian to round first which they held to the finish, with a close tussle between Eric/Rudi and Markus/Nelly and Anthony/Laurent, who eventually finished in



that order.

Race 6 saw similar conditions with another close race between Anthony/Laurent and Eric/Rudi and Penny/Ian, with several place changes at the front and throughout the fleet as the strong gusts came down the lake. There were a few capsizes but good boat handling saw tight racing wherever you were in the fleet.

The last race of the day saw even faster reaches and runs giving everybody something to remember and talk about in the bar later on. Glen "our man from Down Under" told us two capsizes and the same number of 720 turns was unusual for an Australian Fireball sailor, but I thought they were always doing it!!!! The same three boats were racing close together throughout the race with Eric/Rudi leading at the last mark and covering Penny/Ian up the beat but Anthony and Laurent went left and looked like they make take first place at the very end. But in the end Eric/Rudi took the winners gun, relieved to have stopped coming second. We were really impressed by Gerry/Kathrin finishing all the races when Kathrin had only stepped in a Fireball once before the Nationals. This has got to be what Fireball sailing is all about.

The Championship Dinner was well attended, with great food and lots of stories from the day's racing and we even saw some dancing from some mad Fireballers who still had some energy left.

#### **DAY 4 (Races 8/9)**

It appeared there would not be any racing on the last day as there was no wind, but it didn't matter because at last the sun had started shining. But with the race officer keen to see some racing we all drifted out to the start line to wait for the wind to arrive and to steady. It did arrive as promised but it never stopped shifting (I was told it was not normally like this). The first race started in reasonable wind with Anthony/Laurent and Eric/Rudi and Kurt/Sonja and Adrian/Brigitte all close together at the first leeward mark when the wind dropped. It kindly filled in from behind allowing the British to catch up and resulting in a great deal of place changing, leaving the leading two boats overall with their worst results. Kurt/

Thomas took their opportunity to win from Marcus/Nelly and Adrian/Brigitte.

The final race had light and variable winds (ie a mixture of light/strong/gusty/shifty) and led to the normal place changing in the fleet, but this was not the highlight of the race. A mistake on the finishing boat (not flying the shortened course flag) left the result of the race unclear even up to the prize-giving. All the boats finished the shortened course and started to go home (as 3pm had passed and we could not start another race) until Markus/Nelly spotted that the flags were wrong and continued on for another lap, finishing first. The five other boats that were watching suddenly started racing for another lap.

A protest or two was inevitable with nobody knowing what was going to happen. There was lots of talk in the bar and calculation as to the effect of the race being cancelled or counting the first time we finished. In the end the race was counted with the result of the second finish taken for the overall results. There were happy faces/ sad faces and those who didn't mind, but everybody had their own view on what should have happened. However, overall the race officer did a good job to get nine races completed in difficult conditions and we will only have good memories of our visit to The Swiss Nationals.

The prize-giving was different from England as everybody got a prize, which I think is great as without all the competitors the Championship is not worth winning. Congratulations to Eric/Rudi who sailed an amazingly consistent series only counting races in the first three places, but they were pushed really hard by Anthony/Laurent who finished close behind. It was great to see boats from France/Slovenia/Germany making it an International event and we will be encouraging the British boats to visit next year.

Penny and Ian Gibbs GBR 14705

### Es ist an der SM 2001 so einiges ans Licht gekommen

(Bericht der Drittplazierten)

U.a. nämlich dass .....

- Silver ein begnadeter Jive-Tänzer ist
- nichts über SUPI-CHISCHTLI – Fanclub Helfer geht
- Regula und Stefan immer noch saggstarch fahren
- dem Kaki, dem Adi und dem Zadi ab und zu Fische an die Angel gehen
- unsere slowenischen Freunde nur Shorties mit dabei haben (Es ist schliesslich noch Sommer!)
- der Bahnhofsvorstand von Mühlehorn der wohl am meisten beschäftigte Mensch auf Gottes Erden ist



- Pia und Roland sich schnell einen neuen Böhlen reinziehen
- die Claudia und der Thomas sich gemeinsam in Düsseldorf um Schnecken kümmern werden
- Werner's Rücken gar nicht tut entzücken; gueti Besseriig und heb dr Sorg
- an einer Fireball SM Sitten und Bräuche wie am America's Cup herrschen: A. S. kauft einen teuren Steuermann aus „Australia“ ein
- Trötschlers Jungmannschaft gut und gerne 180 fahren .... auf der Autobahn
- der YCB mit Nachwuchs gut bedient ist
- Gerry schon wieder eine hübsche neue Vor-

schoterin hat

- Renneckes unter Segel-Entzugserscheinungen leiden
- und.....

Aber beginnen wir doch ganz von vorn.

### Die SM 2001 oder was soll ich bloss schreiben

Die Wettervorhersage konnte schlimmer nicht sein – nein wirklich: Zuerst sollte es Südwestwind geben und später Westwindwetter mit dazugehörigen Kaltfronten, dann Staulage – und schlussendlich noch Frost!

So heisst es noch schnell den Tröcheler flicken und die warmen Klamotten vom Estrich holen. Und dann ..... kann sie kommen ..... die SM 2001.

Schon am Mittwoch, früh am Nachmittag können wir die Segel abstempeln lassen. Erich Ott und Erich Moser als Hilfsstempler sind bereit, allerdings hält sich der Andrang in Grenzen. Nur einige wenige Segler trudeln langsam ein. Ich verdufte gleich wieder – muss noch ins Glarner Hinterland an einen Kurs.

Abends vernehme ich dann, dass die meisten Crews angekommen sind, das Festzelt steht und die Moral soooo schlecht nicht sei!

Am Donnerstagmorgen bin ich gedanklich schon beim Segeln – aber nur bis meine Göfli um 08.00 eintröpfeln. Dann hab ich ab sofort anderes zu tun! „Meine“ 23 Knöpfe wissen, was ihre Lehrerin in ihrer Freizeit so treibt: „gäll, gasch wieder gu Schiffli fahre, gu Wettrännä mache ....."

Am Donnerstag Nachmittag startet Ruedi Meier zum 1. Schwachwindlauf. Düdü und Laurent gewinnen vor Mosers und Nolle/Leemann. Hoffentlich kommt das mit dem Wind morgen besser.

Freitag: Der Wind ist nicht besser. Aber unser Wettfahrtsleiter startet doch 2 Läufe bei leichtem, drehendem Wind. Es ist nass und kühl. Am Abend übernehmen die Mosers die Führung vor Duvoisin/Grob. Kuk und Sonja fahren in der 3. Wettfahrt ihren 1. Laufsieg.

Der Samstag bringt Westwind bis 5 Bft, und 4 weitere schnelle, kurze Läufe können ausgetragen werden. Für Lindy und Lucien ist es zuviel und sie müssen aufgeben. Kuk und Sonja doppelten mit einem weiteren sensationellen Laufsieg nach. Penny und Ian Gibbs, unsere englischen Freunde gönnen sich auch einen Sieg, nachher auch nochmals Dūdū/Laurent und Erich/Ruedi.



Relativ früh am Nachmittag können wir auswaschern. Einige fahren ins Hotel, andere nach Hause. Eine warme Dusche und trockene Sachen wirken wunderbar. Abends trifft man sich wieder im Festzelt, heute gibt's das offizielle Nachtessen.

Was uns Walti Blättler und seine Crew hergezauert haben, ist wirklich sagenhaft. Ein grosses Salatbuffet und eine grosszügige Brätlete laden zum Schmausen ein. Schlussendlich serviert der Chef de Cuisine noch eigenhändig das Dessert. Den Abend verbringen wir einmal mehr mit essen, plaudern, Musik hören und sogar mit tanzen.

Der Sonntag steht im Zeichen des Duells der beiden führenden Boote: das aufklarende Wetter lässt Gutes erhoffen. Aber der erneut sehr leichte, drehende Wind ist schwierig zu segeln. Kaki und Thomi demonstrieren ihre seglerische Klasse mit einem Laufsieg. Starke Nerven zeigen auch Jörg und Roschee mit dem 2. Platz, und Adi und Brigitte vermögen einen 3. Rang zu fahren.

Jetzt bleibt noch Zeit für einen weiteren Lauf und

mit dem 2. Streicher würde vieles in der Rangliste noch einmal so richtig durchgeschüttelt. So startet Ruedi Meier die 9. und letzte Wettfahrt, und dieser letzte Lauf wird wahrscheinlich noch lange einigen Leuten präsent sein. Eine Reihe von Fehlern und Missverständnissen löst einen falschen Ziel – Einlauf aus. Dūdū und Laurent meinen sich im Ziel, weil das Zielschiff noch die blaue Flagge oben hat. Sie fahren über die Linie, anstatt dass sie den Kurs fertig fahren. Die 3 Mannen auf dem Zielschiff sind so perplex und verwirrt, dass sie abschiessen, doch der Schuss explodiert nicht. Jetzt ist die Verwirrung komplett. Moseners drehen hinter Liechti/Wildi ebenfalls ins vermeintliche Ziel ab. Die nachfolgenden Schiffe, auch wir, werden „abgügelte“. Auf dem Zielschiff ist was schief gelaufen. Wir überlegen uns, was wir tun sollen und beschliessen, noch etwas zu segeln. Schliesslich müssen wir unseren Böllen nicht zusammenpacken, und der Wind ist herrlich. Also Spirauf und ab gegen Osten. Plötzlich sehen wir, dass uns 5 Boote folgen – äh und jetzt? Sind wir also nicht die einzigen Skeptiker? Nun also, an der Leeboje Spira einpacken und auf die Kreuz – man kann ja nie wissen. Auch die anderen packen die Spis ein und runden die Boje wettkampfmässig. Also doch .....?!? Die meisten Boote sind aber bereits am Auswaschern. Und so kommt es, dass am Schluss nur 6 Boote den Lauf wirklich regulär beenden. Die anschliessenden Proteste gegen die Wettfahrtleitung kommen bei der Jury nicht durch, auch der Wiedergutmachungsantrag von Liechti/Wildi nicht. Der Lauf wird in der Wertung belassen. Auf den Ausgang der ersten Drei spielt das aber keine Rolle.

Leider hat durch die ganze Verwirrung die Stimmung sehr gelitten. Aber was dann im Zelt abgeht ist dann doch dicke Post. Da haben sich gewisse Leute wirklich nicht mehr unter Kontrolle (... ich schliess mich da nicht ganz aus). Miesepeter, beleidigte Leberwürste und viele aggressive, beleidigende Worte sind zu hören. Und das ist schade. Von „Feierlicher Feststimmung“ für eine Siegerehrung einer super organisierter SM keine Spur. Nicht

durch den Entscheid der Jury bleibt ein schlechter Nachgeschmack, sondern durch gewisse Stimmungsmacher.

Aber ja nu. Es ist ja alles soo menschlich – und ... wägä dem gaat ja d'Wält nüd under?!?

Der SCoW und seine Helfer vom SMC GW, sowie einige Firebölleler, haben viel investiert, um uns eine gute SM zu bieten. Und dafür gebührt ihnen ein grosses herzliches Danggevilmaal.

Vorschöterli, SUI 14539, Nelly

### Jury-Entscheid, 9. Regatta, SM Fireball 2001: Ein Kommentar

Anlass für diesen Kommentar ist die SM 2001 der Fireball und der Tempest vom 30. August bis 2. Sep. 2001 auf dem Walensee. Während der 9. Regatta dieser SM passierte ein Vorfall, der bei den beteiligten Seglern eine dermassen rege, (manchmal gar „strube“) Diskussion auslöste, dass diese offenbar auch nach der Meisterschaft noch andauert. Da sich die Jury ebenfalls mit besagtem Vorfall befassen musste und ihr Entscheid in der Sache Teil der obgenannten Diskussion bildet, möchte der Unterzeichnende, damals Präsident des Schiedsgerichts, ebendiesen Entscheid näher kommentieren.

#### Der Sachverhalt

Die Regattabahn war als klassisches Dreieck ausgeschrieben (Start-Luv-Raum-Lee-Luv-Lee-Ziel), dies war die einzig ausgeschriebene Bahn und bis zum Vorfall während 4 Tagen acht Mal von den Seglern abgesegelt. Anzahl Läufe nach Ausschreibung: Max.12, mit einem Streicher bei mehr als 4 resp. 2 Streichern bei mehr als 8 Läufen. Startreihenfolge: Fireball, Tempest, in ca. 10 bis 15 Min. Abstand. 24 Fireball am Start. Die Startlinie befand sich ca. 30 m im Lee der Leetonne, markiert mit einer speziellen, kleineren Startmarke mit gelber Flagge sowie dem Startschiff. Das Ziel befand sich ca. 30 m im Luv der Luvtonne, ebenfalls markiert durch eine spezielle kleinere Boje mit gelber Flagge sowie einem Zielschiff. Die Bahnmarken waren weder Teil der Start- noch der Ziellinie, sie waren auch nicht mit der Start- oder Zielboje verwechselbar. Das Ziel-

boot war auf Platz und zeigte dies mit blauer Flagge an. Nach dem Start der Fireball segelten die Teilnehmer zunächst regulär das Dreieck ab. Nach der zweiten Kreuz jedoch drehten die führenden (drei bis vier) Schiffe nicht mehr um die Luvtonne auf Vorwindkurs („Banane“) sondern segelten weiterhin geradeaus und passierten die Linie, die im regulären Falle die durch Zielboot und Zielmarke gebildete Ziellinie darstellt. Sämtliche anderen Schiffe folgten diesem Kurs. Nach dem das fünfte oder sechste Boot diese Linie passierte, fing die Besatzung des Zielbootes an, beim Passieren dieser Linie durch die Teilnehmer ein akustisches Signal zu geben. Die Segler begaben sich alsdann (Flagge „Follow Me“ war nicht mehr gesetzt) mehrheitlich zum Hafen zurück, 6 Teilnehmer jedoch setzten nochmals Kurs auf die Leetonne (obwohl auch sie über die Linie segelten), rundeten diese und kreuzten alsdann zur Ziellinie. Beim Durchgang des ersten Bootes gab die Zielbootcrew den Einlaufschuss ab, und Schallzeichen für die anderen 5 folgenden Boote. Die Wettfahrtleitung (nachstehend: WFL) erachtete die Wettfahrt als gültig und wertete 6 Teilnehmer mit ihren regulären Rängen, die anderen erhielten die Klassierung „DNF“ (= „did not finish“). Dagegen erhoben 3 Boote Protest gegen die Wettfahrtleitung und verlangten, der 9. Lauf dieser SM sei zu annullieren.

#### Der Juryentscheid

Alle drei Eingaben wurden formell entgegengenommen, nachdem die betreffenden Skipper darauf aufmerksam gemacht wurden, dass die Eingaben nicht als (unmöglicher) Protest gegen die WFL, sondern als Antrag auf Wiedergutmachung nach Art. 62 der WR 2001 - 2004 (nachstehend: WR) behandelt würden. Alle drei Skipper akzeptierten. Zwei der drei antrag-stellenden Boote waren solche, die die Wettfahrt regulär beendeten und deshalb auf der am schwarzen Brett ausgehängten Rangliste figurierten, was die betreffenden Skipper jedoch nicht wussten. Von der Jury darauf hingewiesen, zogen diese beiden Boote ihre Eingaben zurück. Das dritte Boot hingegen war mit „DNF“ klassiert und beharr-



te auf seinem Antrag. Der Antragsteller begründete sein Gesuch damit, dass die WFL eine fehlerhafte Handlung begangen habe, indem auf dem Zielboot zur Zeit der zweiten Kreuz bereits die blaue Flagge gehisst war, was ihn dazu verleitet habe anzunehmen, es sei hier und jetzt der Zieldurchgang. Zum eigentlichen Vorfall führte er aus, dass er vom führenden Boot (der Antragsteller befand sich zu dieser Zeit auf Platz 2) per Ruf angefragt worden sei, ob hier das Ziel sei. Danach habe er unter dem Grossbaum durchgeschaut, die blaue Flagge gesichtet und daraufhin dem anderen Boot erklärt, dass hier tatsächlich der Zieldurchgang sei. Auf Fragen der Jury bestätigte der Antragsteller (wie auch die beiden anderen Skipper, die ihren Antrag zurückzogen), dass auf der Leetonne KEINE Abkürzungsflagge gesetzt gewesen sei, ebenso wenig wie Schallsignale für eine mögliche Abkürzung gegeben worden seien. Ebenso führte der Antragsteller aus, dass die Crew des Zielbootes beim „Durchgang“ des führenden Bootes einen Schuss mit der Pistole ausgelöst habe, der dann aber nicht explodiert sei. Das „Klicken“ des Pistolenzünders habe er aber deutlich gehört. Auch machte er geltend, die Crew des Zielbootes habe beim Durchgang des dritten Schiffes angefangen, Hupsignale zu geben. Die Jury wies den Antrag ab.

#### Kommentar

Protest gegen die WFL ist eine leider noch viel verbreitete Idee diverser Regatteure, die meinen, damit Anordnungen ebendieser WFL aushebeln zu können. Tatsächlich bestimmen jedoch die WR (und die Anwendung dieser WR war geboten) in Art. 60.1 lit. a, dass ein Boot nur gegen ein anderes Boot protestieren kann, oder aber Wiedergutmachung beantragen kann. Die Voraussetzungen dieser Wiedergutmachung werden in Art 62, die möglichen Entscheide in Art. 64.2 der WR dargelegt. Nebst formellen Punkten (Art. 62.2) listet Art 62 die Gründe auf, weswegen eine Wiedergutmachung erfolgen kann: vorliegend kommt nur Art 62.1 lit a in Frage. Nach dieser Bestimmung kann eine Wiedergutmachung dann ausgesprochen werden, wenn kumulativ folgende Tatsachen gegeben sind:

- eine fehlerhafte Handlung oder Unterlassung der WFL oder der Jury,
- die Möglichkeit, dass dadurch die Zielposition des Antragstellers erheblich verschlechtert wurde
- diese Verschlechterung ohne eigenes Verschulden stattgefunden hat.

Sicher ist die Möglichkeit gegeben, dass die Zielposition des Antragstellers durch "die Abkürzung" erheblich schlechter ausfiel, als wenn der ganze Kurs abgesegelt worden wäre. Zu prüfen blieb daher, ob diese Verschlechterung wegen Handlungen der WFL zustande kam, und dies ohne eigenes Verschulden des Schiffsführers. Als fehlerhafte Handlung der WFL rügte der Antragsteller das Hissen der blauen Flagge auf dem Zielboot. Diese Begründung geht fehl: Die blaue Flagge zeigt an, dass das Zielboot sich „in Position“ befindet, und nichts anderes. Bei Feldern von mehreren Klassen ist möglicherweise sogar vonnöten, diese Flagge ganztägig gesetzt zu haben. Diese Flagge kann nämlich dann gehisst werden, wenn das Schiff eben in seiner Position sich befindet, unabhängig vom zeitlichen Verlauf der Regatta. Wenn aber das Hissen der blauen Flagge auf dem Zielschiff zulässig war, so ist darin keine fehlerhafte Handlung der WFL zu erkennen. Aber auch im Falle, dass die blaue Flagge fehlerhaft zu früh gesetzt worden sei, kann der Antragsteller keine günstigere Situation für sich beanspruchen, denn der Schiffsführer könnte aus der Tatsache, dass diese Flagge gesetzt ist, nicht daraus ableiten, dass der Lauf abgekürzt sei, zum Abkürzungsverfahren gibt nämlich Art. 32.1 WR genaue Anleitungen (Flagge „S“ mit 2 Schallsignalen), die dem Antragsteller durchaus wohlbekannt sind. In der Befragung gab der Antragsteller aber explizit zu Protokoll, dass die Flagge „S“ nicht gesetzt gewesen sei. Der Lauf war demnach NICHT abgekürzt worden, was übrigens auch niemand behauptet hatte. Da der Lauf aber nicht abgekürzt war, musste sich der Schiffsführer zur Zeit der zweiten Luvtonnenrundung auch nicht um die blaue Flagge kümmern, sie war für ihn zu dieser Zeit ohne Belang. Der Fehler des

Zufrühsetzens, so er denn einer wäre, würde deshalb noch lange nicht als kausal für sein Verhalten gelten können. Diese Kausalität zwischen Positionsverschlechterung und fehlerhafter Handlung der WFL muss aber gegeben sein, damit eine Wiedergutmachung in Frage kommen kann. Nach Art. 28 WR hat ein Boot seine Bahn dann abgesegelt, wenn es alle Bahnmarken richtig und in der richtigen Reihenfolge rundete (die "Kielwasserschnur"). Solange sie dies nicht getan hat, hat sie den Kurs nicht abgesegelt. Der Kurs war dem Schiffsführer jedoch bekannt: Dreieck, Banane, Zielkreuz, und zwar den ganzen Kurs, da keine Abkürzung signalisiert war. Solange er einen grösseren Teil dieses Kurses nicht abgesegelt hat, hat er die Wettfahrt nicht beendet. Da im vorliegenden Fall der Antragsteller dies aus eigener Fehleinschätzung nicht tat, trifft ihn für die Folgen eben ein eigenes Verschulden. Damit ist aber ebenfalls kein Raum zur Gewährung einer Wiedergutmachung gegeben. Auch die weiteren Ausführungen des Antragstellers sind unbehelflich. Zur Frage des Zielschusses, der nicht explodiert sei, dessen Klicken des Zünders man aber gehört habe, ist vorab festzuhalten, dass ein Jurymitglied, das sich in der Nähe des Vorfalls aufhielt, diese Version verneint. Ferner ist darauf zu verweisen, dass die Wetter- und Seebedingungen zur Zeit des Vorfalles dergestalt waren, dass die Jury erhebliche Zweifel an dieser Aussage des Antragstellers hegte. Aber auch gesetzt der Fall, das Zielschiff habe einen Zieldurchgang signalisieren wollen, würde dies das Argument des Antragstellers nicht verbessern. Es war ja (auch nach seinen eigenen Aussagen) nicht der vermeintliche Zielschuss, der ihn dazu bewog, über die vermutete Ziellinie zu segeln, sondern eben die Tatsache, dass die blaue Flagge gesetzt war. Dasselbe gilt für die vom Zielschiff ausgehenden Hornstösse ab dem fünften oder sechsten Boot (ob nach den fünften oder sechsten Boot, konnte nicht mehr genau eruiert werden, die Aussagen waren zu divergierend). Diese Boote waren jedenfalls lange nach dem Antragsteller über die Linie gesegelt. Hier ist noch zu bemerken, dass es sicherlich eine mehr als unglückliche Handlung des Zielbootes war, diese irrtümlich erfolgten Hornstösse zu geben.

Andererseits muss angemerkt werden, dass es nicht diese Handlung des Zielbootes war, die beim Antragsteller (und auch den nachfolgenden Seglern) den Irrtum hervorrief, der Kurs sei nun abgekürzt, vielmehr wurde die Zielbootbesatzung durch die Handlung der Segler verwirrt. Auch hier ist die Kausalität der Handlungen massgebend. Aus all diesen Gründen kam die Jury einstimmig zum Beschluss, den Antrag auf Wiedergutmachung des Antragstellers abzulehnen. Unabhängig vom Ausgang dieses Verfahrens und des Entscheides gegen den Antragsteller hat sich die Jury aber noch die Frage überlegt, ob sie von sich aus (d.h. ohne Antrag auf Wiedergutmachung eines Bootes) den Lauf annullieren sollte. Diese Möglichkeit wäre nach Art. 62.1 WR in Verbindung mit Art. 64.2 WR zwar durchaus gegeben, bräuchte aber wiederum als Voraussetzung eine fehlerhafte Handlung oder Unterlassung der WFL. Dazu noch ein anderer Gedanke: Mit einer Annullierung hätte zwar eine Wiedergutmachung der falsch geseelten Boote erreicht werden können, wäre aber nur zu erreichen gewesen, indem die wenigen korrekt segelnden Teilnehmer bestraft worden wären. Ein solches Vorgehen kann aber nicht Sinn der Wiedergutmachung sein. Es ist zwar durchaus Tatsache, dass im vorliegenden Lauf nur ein Viertel (= 6 Boote) der Teilnehmer einen richtigen Zieldurchlauf produzierten, die anderen achtzehn Schiffe dagegen mit "DNF" gewertet wurden. Dies mag zwar nach einer grösseren Diskrepanz aussehen, handkehrum war die Jury jedoch der einhelligen Meinung, dass es Seglern, die an einer SM teilnehmen wollen, durchaus zuzumuten sei, ihren richtigen Kurs selber zu kennen. Des weiteren wird die Tatsache von 18 "DNF" dadurch relativiert, dass ab dem 9. Lauf 2 Streichresultate erlaubt sind, was die "Benachteiligung" der falsch geseelten Boote nicht allzu unverhältnismässig aussehen lässt.

Der Präsident der Jury  
sig. Rudolf O. Durrer, YCL

### Nobody is perfect ...

*Der Fall: In der SM-Schlusswettfahrt überquert das führende Boot die Ziellinie eine Runde zu früh und zieht die folgenden Schiffe mit. Die überraschte Zielschiffcrew schießt den 'Sieger' ab und handelt wie bei einem korrekten Zieldurchgang. Die Teilnehmer glauben, die Wettfahrt beendet zu haben. Einzelne Teilnehmer haben kurz später Zweifel und setzen das Rennen fort, runden korrekt und gehen nach Beendigung des vorgeschriebenen Kurses erneut durchs Ziel. Andere sind bereits im Hafen. Die Wettfahrtleitung wertet den zweiten Zieldurchgang. Die Mehrheit der Boote erhalten DNF (nicht durchs Ziel gegangen).*

Proteste gegen die Wettfahrtleitung wegen Verfahrensfehlern wurden von der Jury zurückgewiesen, da von Booten nach WR 60.1 kein Recht dazu besteht. Ein Wiedergutmachungsantrag wurde ebenfalls abgewiesen, da kein Fehler der Wettfahrtleitung erwiesen war. (Der Zielschuss war nicht laut hörbar in der Luft explodiert, lediglich der Zünder. Anfänglich wurden die Boote nicht abgehört.)

So wurde der Lauf von der Jury weder annulliert, noch wurden Positionen in der Rangliste geändert. Viele stellten darauf die Fairness in Frage oder es blieb zumindest ein schlechtes Gefühl.

#### Wo liegen die Fehler?

- Das führende Boot fuhr den falschen Kurs. Es gab kein Abkürzungssignal.
- Die folgenden Boote waren nicht aufmerksam genug, um sicher zu sein, dass der Lauf nicht fertig ist.
- Die Zielcrew war überrascht und liess sich zu falschem Handeln verleiten.
- Die Protestführer wussten nicht, dass man nicht gegen die Wettfahrtleitung protestieren kann.
- Alle übrigen, die nicht einverstanden waren mit der Wertung, haben nichts unternommen und keinen Antrag auf Wiedergutmachung gestellt.

#### Und die Lehren daraus ...

- Zu meiner Checkliste in der Vorbereitungszeit gehört auch das bewusste Beachten der gesetzten Flaggen (z.B. eben Laufabkürzung S). *Ich konnte mich nicht erinnern ob S beim Start gesetzt war oder nicht. Unterwegs wurde nie abgekürzt, da war ich mir sicher.*
- Regelkenntnisse sind wichtig. Nur das Gefühl haben, etwas sei nicht fair, reicht nicht!

**Antrag auf Wiedergutmachung:** Wer glaubt, dass seine Zielposition wesentlich beeinträchtigt wurde durch eine unzulässige Handlung oder Unterlassung der Wettfahrtleitung, kann einen Antrag auf Wiedergutmachung stellen. WR 60.1, 62.1a, 64.2, A10

- Ich muss mich persönlich wehren mit einem Protest oder einem Wiedergutmachungsantrag. Wiedergutmachung erhält man **nie automatisch!** Auch wenn hier bei allen DNF-Booten der Fall genau gleich gelegen wäre, hätte jedes einzelne Boot den Antrag selber stellen müssen.

Zum Glück kommen solch unglückliche Verknüpfungen von Fehlern wirklich selten vor. Die Fireballs sind wahrlich nicht dafür bekannt, wegen jedem Sch... zu protestieren. Aber wenn's sein muss, muss es sein! Ist besser als nur die Faust im Sack zu machen oder nur auszurufen. Gehört eben auch zum Regattasegeln ...

14540 Ruedi



## SM 2001 Mühlehorn/Walensee

Rang	Boot	Helm	Crew	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Total
1	SUI 14540	Erich Moser	Ruedi Moser	2	2	4	3	2	2	1	4	2	14
2	SUI 14741	Anthony Duvoisin	Laurent Grob	1	1	9	5	4	1	3	10	4	19
3	SUI 14539	Markus Hofstetter	Nelly Krieg	5	4	3	9	3	7	6	5	1	27
4	GER 14508	Jörg Nolle	Roger Leemann	3	5	7	2	6	26	19	2	3	28
5	GBR 14705	Penny Gibbs	Ian Gibbs	14	3	13	6	1	3	2	8	6	29
6	SUI 14495	R. Baumgartner	Stefan Schärer	7	6	2	4	5	9	9	6	5	35
7	SUI 14718	Kurt Venhoda	Sonja Zaugg	10	9	1	1	7	8	4	9	26	39
8	SUI 14726	Kurt Liechti	Thomas Wildi	4	8	8	8	11	4	7	1	26	40
9	SUI 14724	Adrian Huber	Brigitte Mauchle	8	7	6	7	26	5	5	3	26	41
10	SUI 14739	Theo Ganz	Renat Roth	9	12	10	11	12	6	8	15	26	68
11	SUI 14419	R. Schwerzmann	Ivo Helbling	6	13	5	17	8	14	26	13	26	76
12	SLO 14731	Domen Kinsky	Miha Slekovec	20	18	14	14	10	10	10	11	26	87
13	SUI 13943	Pia Buser	Roland Sutterlüty	21	11	11	12	13	17	11	17	26	92
14	SUI 14752	Maja Suter	Fr. Schluchter	11	14	18	16	15	13	13	12	26	94
15	SUI 14657	Claudia Streuli	Beat Stocker	12	16	19	10	9	15	15	18	26	95
16	SUI 14604	Thomas Gautschi	Stefan Hintermann	15	10	16	26	26	12	12	7	26	98
17	SUI 14760	Werner Aebi	Ursula Aebi	17	15	15	20	17	11	14	26	26	109
18	SUI 14594	Richard Scheller	Linus Eberle	13	26	12	13	19	26	26	16	26	125
19	SUI 14553	Glenn Peverell	Andreas Stocker	18	26	26	19	14	18	16	14	26	125
20	GER 14189	Christop	Barbara Trötschler	23	26	17	15	16	19	17	19	26	126
21	FRA 14619	Joann le Chalony	Mark le Chalony	22	19	21	18	18	16	18	23	26	132
22	SUI 14337	Silver Schlittler	Andreas Lütshg	19	17	20	23	20	22	20	21	26	139
23	SUI 14055	Silvan Hofer	Donat Hofer	25	26	22	21	20	21	21	20	26	150
24	SUI 8808	Gery Sauer	Kathrin Pletscher	24	20	23	22	22	21	22	22	26	152
25	SUI 14147	Lucien Preuss	Lindy Preuss	16	26	26	26	26	26	26	26	26	172

## SM 2001 Mühlehorn/Walensee Silberwertung

Ran	Boot	Helm	Crew	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Total
1	SLO 14731	Domen Kinsky	Miha Slekovec	20	18	14	14	10	10	10	11	26	87
2	GER 14189	Christop	Barbara Trötschler	23	26	17	15	16	19	17	19	26	126
3	FRA 14619	Joann le Chalony	Mark le Chalony	22	19	21	18	18	16	18	23	26	132
4	SUI 14337	Silver Schlittler	Andreas Lütshg	19	17	20	23	20	22	20	21	26	139
5	SUI 14055	Silvan Hofer	Donat Hofer	25	26	22	21	20	21	21	20	26	150
6	SUI 8808	Gery Sauer	Kathrin Pletscher	24	20	23	22	22	21	22	22	26	152



**SAIDA • SAILOR SPORT AG**

## **Boots- und Sportbedarf**

Jurastrasse 17, 5035 Unterentfelden  
Telefon 062 723 87 10  
Fax 062 723 38 73  
E-Mail [saida@saida.ch](mailto:saida@saida.ch)  
Website [www.saida.ch](http://www.saida.ch)

### **Öffnungszeiten:**

Dienstag bis Freitag 9.00-11.45  
und 14.00-18.30

Samstag 9.00-16.00

Abendverkauf auf Anmeldung

## **Segelbekleidung**

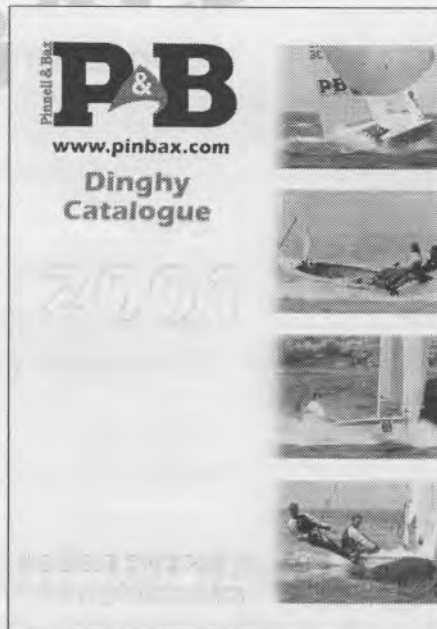
- Neopren Anzüge
- Trockenanzüge
- Jollenstiefel
- Segelhandschuhe
- Trapeze
- Freizeitbekleidung
- Seekarten
- Fachliteratur
- Beschläge und Zubehör
- Nautische Geräte  
(GPS, Wetterdecoder,  
Fastnet Radio...)



**SAILS**  
**FLEET**  
**DOMINATION**  
Check out P&B  
**SAIL SUCCESS**  
in your fleet!

**COVERS**  
Manufactured  
by us in-house.  
Flat, Overboom  
in PVC coated  
polyester or  
**BREATHABLE**  
polyester  
cotton, plus  
nylon  
Undercovers.

**NEW!**  
Buy all your  
dinghy  
equipment  
easily with  
P&B's new  
secure  
**on-line**  
**shopping**  
site:  
[www.pinbax.com](http://www.pinbax.com)



## CHANDLERY

80 pages of the most  
comprehensive range of specialist  
dinghy equipment presented in full  
colour and FREE! If you haven't  
received your copy of the new  
P&B DINGHY CATALOGUE 2001  
Phone, Fax or Email us now.



VISIT OUR WEBSITE:-  
<http://www.pinbax.com>

VISIT OUR SHOP:-

**RESULTS**  
**2000**  
1st\*, 2nd, 3rd  
**Worlds**  
2nd & 3rd  
**Pre-Worlds**  
2nd, 3rd, 4th, 6th  
**Europeans**  
1st  
**Irish Nationals**  
1st  
**Czech**  
**Nationals**  
\*part inventory

**FIREBALL**  
by WINDER  
finished to  
Championship  
Winning  
Specification.

**SPARS &  
RIGGING**  
Proctor or Super  
Spars race-tuned  
and ready  
to win!  
Delivered in  
the UK within  
7 days.

Heathfield Way, Kings Heath, Northampton. NN5 7QP.  
Tel: 01604 592808 Fax: 01604 592818 Email: [pinbax@skynet.co.uk](mailto:pinbax@skynet.co.uk)

### Fireball-Einstand in Davos mit 6 Läufen!

Am Freitag Abend schon reisten wir nach Davos an. Als wir durch das eindunkelnde Prättigau fahren, bemerken wir, dass mit zunehmender Höhe die Aussentemperatur immer tiefer anzeigte. In Davos angekommen, zeigte das Thermometer gerade nur noch 8 Grad. Wir hinterfragten kurz, haben wir wohl mit dem Neopren warm genug, v.a. Adrian, der nur seinen Shorty dabei hatte... Na ja, wir werden sehen. Jedenfalls fehlte mir abends an Land mein warmer Faservlies-Pullover und Adrian hatte keine Socken dabei. Nach dem warmen Lago di Bracciano, waren wir so verwöhnt....

Im Al Ponte trafen wir schon einige Supi-Chistli-Fans. Die Pizza in Gesellschaft der Liechti-Klicke mundete hervorragend. Dann hiess es für die Liechti's und für Michi Zelte aufbauen in klirrender Kälte... brrr... wir zogen uns ins warme Hotel zurück. Um eine 2wöchige Zelterfahrung aus Bracciano reicher und mit gutem Willen seiner Mama, hat der Michi eine weiche Matte und eine Extradecke mitgenommen, welche ihm und auch den Liechti-Töchtern gute Dienste leistete...



Am Samstag tauchte der ehemalige Fireball-Bootsbauer und -Segler, Felix Buchle, mit Sohn auf. Was messen die denn dauernd an Erich und Ruedi's Boot? Das Geheimnis lüftet sich schnell.

Felix baut zusammen mit seinem Sohn einen Fireball aus Holz und möchte sich dabei am heutigen Stand orientieren. Juhui, einen neuen Fireball mehr am Bodensee..!

Mit löchrigen und stark drehenden Winden segelten wir 3 Läufe. Einige Nerven lagen blank... Erich und Ruedi sowie auch das Supi-Chistli fanden sich darin gut zurecht und führten nach dem ersten Tag die Rangliste an.

Der Wettfahrtleiter versprach uns beim feinen Abendessen, dass es am Sonntag windmässig wohl besser aussehen wird, da die Wettervorhersage weniger Bewölkung hat. Dann kommt die Thermik regelmässiger. Das kam auch so. Doch nach wie vor hiess es aufpassen, kämpfen, den richtigen Weg zu finden usw.

Als wir im 2. Lauf in Führung lagen, fuhren wir, oh Schreck, über unsere Spischot. Was machen wir nun? Rückwärts segeln? Nein! Spi runter und in aller Eile lösten wir die Spischot vom Spinnaker, zogen sie unter dem Boot durch, führten sie ums Vorstag und verknoteten sie wieder mit dem Spi. Als wir den Spi wieder setzten, waren wir oh Wunder immer noch vorn. Scheinbar war uns der Wind gut gesinnt und hat unsere Verfolger in einer Flaute sitzen lassen...? Wir wissen es nicht so genau. Am Schluss nach 6 Läufen endeten wir auf dem 3. Platz, so dass uns die Rolle des Schreiberlings zufiel.

Zu erwähnen ist, dass der See und die Anlage dort sehr schön sind. Das Abendessen war einfach super und es hatte genug. Die Winddreher und -löcher des 1. Tages liessen so manchen verzweifeln, doch sehe ich sie als Herausforderung. Kalt wurde es mir nicht, da wir mit den vielen Wenden dauernd in Bewegung waren.

SUI 14724 Brigitte

### Davos 2001

Rang	Boot	Helm	Crew	1	2	3	4	5	6	Total
1	SUI 14540	Erich Moser	Ruedi Moser	2	1	1	2	1	1	6
2	SUI 14718	Kurt Venhoda	Sonja Zaugg	1	4	4	3	3	3	14
3	SUI 14724	Adrian Huber	Brigitte Mauchle	4	3	5	1	2	5	15
4	SUI 14539	Markus Hofstetter	Nelly Krieg	5	2	3	4	4	4	17
5	SUI 14726	Kurt Liechti	Michael Mauchle	3	7	2	6	7	2	20
6	SUI 14741	Laurent Grob	Sophie Chatelain	9	8	6	5	5	6	30
7	SUI 14419	R. Schwerzmann	Ivo Helbling	8	10	8	7	6	7	36
8	SUI 14752	Maja Suter	F. Schluchter	6	5	PMS	9	8	11	39
9	Z 12152	Christine Herdi	Urs Herdi	7	6	7	DN	10	10	40
10	SUI 14553	Andi Stocker	Manuela Liechti	11	9	9	8	12	8	45
11	SUI 14337	Silver Schlittler	Christine Schlittler	10	11	10	11	11	9	51
12	SUI 14542	Michi Osann	Michi Ruchenstein	13	12	12	10	9	DN	56
13	SUI 8808	Gery Sauer	Barbara Carmody	12	13	11	12	13	DN	61

## 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. BD 162NT

Phone: 0044 127 456 81 87

Fax: 0044 127 456 60 34

e-mail: [guy@winderboats.freemove.co.uk](mailto:guy@winderboats.freemove.co.uk)



### Trainingswochenende am Walensee vom 23./24. Juni 2001

Bei besten Windverhältnissen (4-5 Beaufort) und schönem Wetter konnte auch dieses Jahr ein Trainingswochenende abgehalten werden. [Redaktion: und dieses Jahr mit einer sehr guten Beteiligung, fanden sich doch am Samstag Mittag 10 Boote in Mühlehorn ein.] Unter der Leitung des Schweizermeister-Teams Erich und Ruedi konnten wir mal wieder zeigen, was wir



konnten oder eben nicht konnten... . Allgemeine Manöver wie Starten, Spi-lift /Spi-drop, wurden in engen Kursen gezielt gelernt, trainiert oder verbessert. Schon da wurde man körperlich wie geistig gefordert und kam regelrecht ins Schwitzen. Mit der von der Firma JVC grosszügig gesponsorten Super-Digitalkamera wurde das Geschehen auf dem Wasser visuell festgehalten, um es am abendlichen Debriefing nochmals durchzugehen. Für Michael und mich war dieses Wochenende extrem profitabel, denn

wer kann sich solche Übungen schon selber beibringen und sich dabei auch noch filmen? Andere Boote als Vergleich, ausserhalb einer Regatta, neben sich segeln zu sehen, sei es jetzt schneller oder langsamer, war für uns praktisch eine ganz neue Erfahrung.

Nach reichhaltiger Speise fand, wie bereits angetönt, ein Debriefing statt. Kurt baute beim Picnic-Platz neben der Rampe ein Freiluftkino auf, sodass mit Hilfe des Videos die mehr oder weniger gravierenden Fehler durchdiskutiert wurden bis in die dunkle Nacht. Einen herzlichen Dank nun an die Brothers Moser für ihre Grosszügigkeit, mit welcher sie uns eine Unterkunft für die Nacht zur Verfügung stellten und uns das Boot transportierten!!

Am Sonntag kam der Wind zuerst nur spärlich auf, doch bis Mittag hingen bereits alle wieder im Trapez und freuten sich über gute 4 Bft. oder kämpften schon gegen das Kentern... . Geschafft, aber mit vielen neuen Erfahrungen, löste sich die Horde roter Bälle auf weissen Segeln gegen Abend allmählich auf und man ging wieder heimwärts. Doch mit Überzeugung kann gesagt werden, dass nur während eines intensiven, gezielten Trainings wirklich Erfahrungen gesammelt werden können. Eine Regatta segelt man sicher nicht, um zu neuen Kenntnissen zu gelangen. Ebenfalls steht fest, dass dieses eine Wochenende am Walensee ein grosser Erfolg war und das Ruedi und Erich ihre Sache professionell gemeistert haben. Danke im Namen aller damals Anwesenden. So hoffen wir bereits auf ein nächstes Training mit ebensoviel Erfolg.

Lian Giger, SU1 14319

## Beitritt



Mitgliederbeiträge: Aktive 80.-, Junioren 50.-, Passive 40.-

### SwissFireball Beitrittserklärung/Inscription

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

Name / Nom: \_\_\_\_\_

Vorname / Prénom: \_\_\_\_\_

Strasse / Rue: \_\_\_\_\_

PLZ / CP: \_\_\_\_\_ Ort / Lieu: \_\_\_\_\_

e-mail: \_\_\_\_\_

Geburtsdatum / Date de naissance : \_\_\_\_\_

Telephon / Téléphone: (P) \_\_\_\_\_ (G) \_\_\_\_\_

Natel \_\_\_\_\_ Fax \_\_\_\_\_

Segelklub / Club de Voile: \_\_\_\_\_

Fireball SUI- \_\_\_\_\_

Datum / Date: \_\_\_\_\_

Unterschrift / Signature: \_\_\_\_\_

**Einsenden an / Envoyer à : Sonja Zaugg, Rüestelweg 6, 5073 Gipf-Oberfrick**

# CopyQuick

Pierre-Alain Mouttet

Für Broschüren,  
Dissertationen,  
Serienbriefe,  
Drucksachen usw..  
kommen Sie zu  
CopyQuick.  
Hier entsteht aus  
Ihrem Puzzle in  
einem Arbeitsgang  
Ihr Gesamtkunstwerk,  
und das Digital!

Filiale  
Bahnhofgalerie Bern  
+  
**Bahnhofpapeterie**  
365 Tage offen !!!

**Meisterschaft**



## CopyQuick

Bahnhofgalerie 10a  
3011 Bern  
Tel 031 328 29 21  
Fax 031 328 29 30  
www.copyquick.ch

.....weitere Filialen  
in Bern, Flamatt und  
Westschweiz.....

**Meisterhaft**

**Antragsformular JuniorInnen-Subvention 2001**

**Mitgliederdaten**

Name:	_____	Vorname:	_____
Strasse:	_____	PLZ, ORT:	_____
Tel. P.:	_____	Tel. G.:	_____
Geburtsdatum:	_____	Eintrittsdatum:	_____

**Swiss-Cup Regatten, an denen ich teilgenommen habe:**

Zutreffendes ankreuzen und den Meldegeldbetrag eintragen

**Verwendung:**

Pro JuniorIn übernimmt die SFA 50% des Meldegeldes für die SM 01 und 50% des Meldegeldes für die EM 01

**Bedingung:**

Als JuniorIn gelten alle SF-Mitglieder mit Jahrgang 81 und jünger

**Vorgehen:**

Antragsformular ausfüllen und einsenden bis zum 10. November 2001



**Gesegelte Regatten:**

<input type="checkbox"/> Mammern	Fr. _____.-	<input type="checkbox"/> Walensee SM	Fr. _____.-
<input type="checkbox"/> Zug	Fr. _____.-	<input type="checkbox"/> Grandson	Fr. _____.-
<input type="checkbox"/> Biel	Fr. _____.-	<input type="checkbox"/> Thalwil	Fr. _____.-
<input type="checkbox"/> Thun	Fr. _____.-	<input type="checkbox"/> EM Rom	Fr. _____.-
<input type="checkbox"/> Davos	Fr. _____.-		
<input type="checkbox"/> Stansstad	Fr. _____.-		

Bankname:	_____	PC-Konto Nr.:	_____
Ort:	_____		
Konto Nr.:	_____		
PC Bank:	_____		
Ort, Datum:	_____		
Unterschrift:	_____		

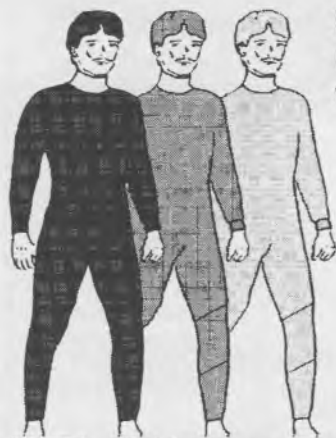
**Einsenden an:**

François Schluchter, Grossholzweg 16, 3073 Gümligen **Einsendeschluß: 20 November 2001**

## Swiss Cup 2001



<b>Regatta</b>	<b>Eisbären-Trophy Thalwil</b>	<b>Regatta der Eisernen</b>
<b>Datum</b>	3./4. November 2001	1.12.01
<b>Club</b>	Segler-Vereinigung Thalwil	DSMC Konstanz
<b>Klassen</b>	Fireball	Yardstick Jachten & Jollen
<b>Meldeadresse</b>	Werner Hirzel, Spinnereistr. 16, 8135 Langnau	M.Luth, Tägermoosstr.6 78462 Konstanz
<b>Meldeschluss</b>	Te & Fax 01 713 40 04; whirzel@bluewin.ch	
<b>Nachmeldung</b>	26. Oktober 2001	
<b>Meldegeld</b>	-	
<b>Liegeplätze</b>	Fr. 30.- (überweisen: PC-Konto 80-13127-5)	50.- DM
<b>Erster Start</b>	Thalwil	Hafen Kreuzlingen / Konstanz
<b>Letzter Start</b>	Samstag 13.30 Uhr	Samstag 12.00
<b>Besonderes</b>	Sonntag 15:00 Uhr	
<b>Kontaktperson</b>	-	
<b>Anfahrtsweg</b>	Sammelmeldung: Ivo Helbling Te. 01 461 45 66; ivo.helbling@ubs.com	



ESPO AG, Neoprentechnik  
Schwäbis 12, 3605 Thun

**ESPO**  
NEOPRENTECHNIK

Neoprentechnik ESPO AG Thun, Tel: 033 437 44 35

### Reparaturen, Verkauf und Modifikation von Wassersportanzügen

- Henry Lloyd
- Helly Hansen
- Musto
- Rukka
- O'Neill
- Wind Ward
- Rip Curl
- Ronny
- Gul
- Aquaman
- Circle One
- Camaro
- Scubapro
- Viking usw.

**Fireball SUI 14293**

sehr schönes Holzboot in Topzustand, wenig gesegelt,  
zwei Segelsätze, Ober- und Unterpersenning, Strassentrailer  
mit Wasserungsrolli.

**Samuel Käser**

Tel. 032 386 73 45

**Fireball G 13111**

Sehr schönes Holzboot, gebaut von John F. Mayger  
West Sussex, Baujahr 1982. Das Boot ist sehr gepflegt, segelfertig  
ausgerüstet mit Mast und Baum Superspar, Grosseegel Alverbanks,  
2 Fock und Spi Number One, klappbares Ruder und Schwert  
Winder Boats, Spibaum Proctor sowie Oberpersennig Pinnell&Bax.  
Für Insider: das Boot ist das ehemalige Boot von Jörg Rennecke "Lucky Eddi".  
Das Boot muss in Murten abgeholt werden.

**Richtpreis CHF 2'500.-**

**Christoph König.**

P: 031 333 33 22

G: 031 332 02 20

**Zu kaufen gesucht****Trailer für Fireball (ohne Slipwagen)**

hartmut.stiess@swissonline.ch

**Hartmut Stiess**

Wannerstrasse 47/19

CH-8045 Zürich

P: 01 461 66 02

**Fireball**

Gepflegte, sportliche 2-Mann Holzjolle, vorgeführt, keine Segel-  
prüfung erforderlich. Komplette Ausrüstung, segelklar, mit Slip-  
wagen. Bootsplatz in Steckborn könnte ev. übernommen werden.  
**Preis: Fr. 2'900.-**

**René Koch**

P: 052 376 41 89

rene.koch8@bluewin.ch

**Fireball SUI 14147**

Duvoisin Composite 1992, 1 Satz Segel, Blache schönes Boot,  
Regattaausrüstung, alles in sehr gutem Zustand

**VP: CHF 4'000.--**

**Lindy und Lucien  
Preuss**

P 01 383 74 81

G 01 381 74 44

p.and.p@pop.agri.ch

**Fireball SUI 13943 1988**

Steinmeier, Voll-GF, 1 Gross, 2 Fock, 2 Spi, Oberblache,  
Unterblache, Kompass, guter Zustand, Regattaboot

**Preis: CHF 3'000.-**

roland.sutterluety@bluewin.ch

**Pia Buser,  
Roland Sutterlüty**

Oberschw. 3

8757 Filzbach

P: 055 614 14 01

G: 055 645 40 47

**Redaktionsschluss Gazette Nr. 4-2001:**

10. November 2001

Impressum:

**Swiss Fireball**

Vierteljährlich erscheinendes Vereinsorgan mit ca. 300 Exemplaren

**Redaktion:**

**Layout:**

**Druck:**

Maja Suter, Grossholzweg 14, 3073 Gümligen

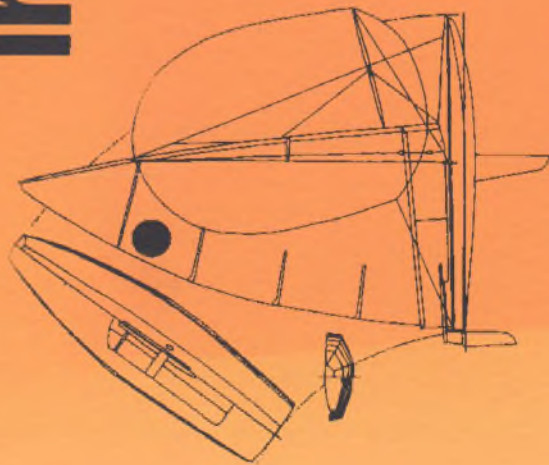
Beat Stocker, Grafenauweg 11, 6300 Zug

Copy Quick Bern

# international Fireball

Gewicht: 79,4 kg  
Länge: 4,93 m  
Segel: 13 m<sup>2</sup>

Über 14700 Boote weltweit



## Fast ...

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

## Fun ...

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

## Friendly ...

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

**PP  
3000 Bern 9**

Adressberichtigung an:  
Swiss Fireball  
Rüstelweg 6  
5073 Gipf-Oberfrick