

Fireball

.....GAZETTE



Swiss Fireball Association

1-98

sfa Vorstand



Präsidentin Regula Baumgartner Gesellschaftsstr. 35, 3012 Bern (P) 031 301 71 74 (G) 031 351 65 00 Fax: 031 351 65 00	Beisitzer <i>Gazette Redaktion</i> Maja Suter Grossholzweg 19, 3073 Gümlingen (P) 031 951 29 69 (G) 031 631 23 95 e-mail: maja.suter@ilpa.unibe.ch
Sekretär François Schluchter Grossholzweg 18, 3073 Gümlingen (P) 031 951 54 30 (G) 031 325 81 31 e-mail: François.Schluchter@bf.admin.ch	<i>Gazette Layout</i> Michael Schäfer Sonnenstr. 51, 8280 Kreuzlingen (P) 071 672 99 84 e-mail: melmic@bluewin.ch
Kassier Beat Stocker Pilatusstr. 35, 5737 Menzikon (P) 082 771 1340	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: etawatt@shpower.ch
Regattachef Markus Läubli Munfeldweg 7, 3006 Bern (P) 031 352 37 75 (G) 031 311 36 36	Post an die SFA: Grossholzweg 16, 3073 Gümlingen (P) 031 951 54 30 Fax: 031 325 90 30 e-mail: François.Schluchter@bf.admin.ch
Pressechef Ruedi Moser Heinweg 11, 8404 Winterthur (P) 052 242 98 39 Fax: 052 242 98 39	Postcheckkonto 80-81962-5 Zürich

Flottenchefs/Regionen	Hallwilersee Thomas Bossard Unteraarstr. 57, 5703 Seon (P) 062 775 26 39 e-mail: tobo@bluewin.ch
Untersee Phillipe Geuggis Meinholzstr. 20a, 8500 Frauenfeld (P) 054 270 84 02	Bielersee Thomas Gauschi Aebisstr. 58, 2503 Biel (P) 032 365 65 45
Walensee Markus Hofstetter Hauptstr. 48, 8867 Niederurnen (P) 055 610 17 32 (G) 055 618 65 19	Zürich (Stadt) Ivo Helbig Im Tiergarten 23, 8055 Zürich (P) 01 481 45 66
Bern (Stadt und Umgebung) Dario Bischoff Pflaferbühlweg 34, 3604 Thun (P) 033 36 01 04	Lac de Neuchâtel Frédéric Duvoisin Battieux 3a, 3013 Colombier (G) 032 841 10 66 Fax: 032 841 42 08

Bielerseeregatta 24-25. Juni

Dieses Jahr haben wir das Glück, die einzige Klasse zu sein. Einwasserungs- und Parkierprobleme sind gelöst. Neue Parkmöglichkeiten gibt es parallel zur Hauptstraße. Eine Werkzeugkiste steht für Notfälle im Clubhaus zur Verfügung und erneut locken interessante Preise. Wie alle Jahre wird für das Nachtessen und Übernachtung gesorgt. Wir zählen auf Euch.
Thomas

Achtung! Neue Jahresbeiträge

Aktive: Fr 80
Junioren: Fr 50
Passive: Fr 40

Einzahlungsschein beachten!

Die Ausgaben der SFA sind in den letzten Jahren stark gestiegen (insbesondere: Druck und Versand der Gazette, das Training und die FI-Subscription, schwacher Franken). Die GV hat sich darum entschieden, die Mitgliedsbeiträge zu erhöhen (siehe Protokoll S.24) und hofft, daß dieser Entscheid von allen Mitgliedern getragen wird.



Bootsdecken


Es gibt neu eine Schablone mit der die Bootsdecken grossformatig beschrieben werden können. Fritz Widmer hat es ausprobiert und ist damit an der WM in Australien international aufgefallen. An den kommenden Regatten können weitere Decken bedruckt werden.

"Good News"!

Fireball aktivste 2-Personen-Jolle der USY

Mit 192 startenden Booten hinter dem Opti (884) und dem Finn (200) ist der Fireball in der USY-Statistik die drittstärkste Jollenklasse und damit die aktivste Zwei-Personen Jolle in der Schweiz!

Das Layout der Gazette wurde mit Hilfe des Programms: "Microsoft-Office 97" realisiert, das der SFA von François Schluchter gestiftet wurde. Die Redaktion dankt herzlich!

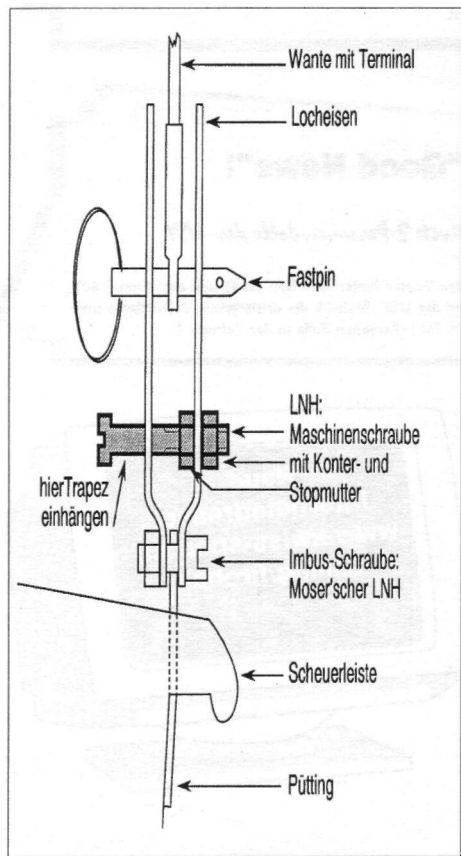


Neue
Internetadresse
www.swiss-sport.ch/sailing/fireball/

LNH-der Haken an der Sache oder: He, da Ist was dran

Habt Ihr Euch auch schon gefragt, was denn die Klemme mit dem gleichnamigen exotischen Gericht zu tun hat (ob sie wohl scharf zupackt?), oder was das für ein schlauer Schinken war, der den Vorliekstrecker erfunden hat? Jetzt gibt es neuerdings so ein Dings (ohne Bums), von dem Ihr nicht nur wissen werdet, woher der Name kommt, sondern auch sagen könnt "naja, an denen bin ich auch schon vorbeigesegelt" , Aber das war in der Zeit vor der Erfindung des LNH, des, gestatten: Leemann-Nolle-Hakens, einem kleinen Helferlein am Locheisen der Wanten, um das Raken zu erleichtern, Eigentlich wollten wir die Neuerung ja

ganz gross rausbringen, mit weltweiten Werbespots in Kino und TV, grossem Internet-Auftritt (<http://www.swiss-sport.ch/sailing/fireball/LNH.htm>) und doppelseitigen Inseraten in Yachting, Fireball Gazette und Waiblinger Tagblatt. Wir hätten es uns so erspart, eine Saison lang Auskunft geben zu müssen, was für ein Haken denn da an unserer Wantenverstellung dtan sei. Jörg suhlte sich auch schon hemmungslos in der Vorfreude, mit Claudia "mal ein Stündchen segeln gehen" zu dürfen (inkl. grossem Fruchtquark im Spisack, wie wenn er eine entsprechende Attacke auf mich vorhat) und auch die traumhafte Südseeinsel für den Videoclip hatten wir uns ausgesucht.



Hier das Drehbuch

Gelber Strand, türkis Meer, dunkelblauer Himmel (dank Polfilter), grüne Palmen, — Ein Heli choppt vorbei. — Weissgewandete Helfer rollen einen silbermetallic Fireball ans Wasser.

*(erotische Stimme aus dem Off: Schwarzer Mast, Echt-Leder-Schoten, ABS, Über-rollbügei, Stereoanlage 4x50W, innenver-stellbareAussenrückspiegel, Ruderblatt-heizung, Servo-Grossschot, Turbo-Lenzer, automatische Fussaurten-**Stmffer** Cockpitpolsterung auch im Vorschoterbereich. beidseitiger LNH,...),*

— SIE betritt die Szene, im anliegenden, schwarzen Neopren (schulterfrei, versteht sich) und kniehohen Surfstiefeln (Highheel-Sondermodell), die goldenen Haare wehen in der leichten Brise. Sie legt noch einen Hauch zartrosa Sun-blocker auf die Lippen. — Schwenk zum Boot (nur so weit, dass Nolie in seinem Shorty nicht ins Bild kommt) Claudia Schiffer (nomen est omen) nimmt Platz, während im Hintergrund ein Helikopter vorüberfliegt — Los geht's! (Vorbildlich, wie Jörg zur Vorschoterin aufschliesst! Ich muss ihn sonst immer nach vorn bitten!). Easy, alles unter Kontrolle, L-Rake 691cm.

Zwischenschnitt: Das Fax spuckt die neueste Wetterkarte aus: Ein Tiefdruckgebiet zieht heran mit Isobaren so eng wie die Höhenkurven am Matterhorn!

Zurück auf's Boot: Der Wind hat aufgefrischt, die Schiffer hängt das Trapez ein und schwingt sich gefasst aussenbords, Sie weiss, der Airbag wird sie retten (*wir* wissen, dass man dem Teil Schwimmweste sagt, aber was soll's). — Noch mehr Wind! Der Himmel und die Stime vom Skipper verfinstern sich: Brutal raken ist angesagt!!! — Hektik jetzt (ev. schwarzweiss), Wellengang (wenn nötig mit der Kamera simulieren), das Boot wird wild hin und her geschleudert (Cockpit *sehr gut* polstern wegen Claudias Schienbeinen! An Versicherungsprämien denken!) — Grossaufnahme vom Wantenversteller. Zitternde Finger (hat CS. schöne Hände? ev. im Studio mit Hand-Double nachdrehen) ziehen den oberen Bolzen raus und versuchen, ihn im untersten Loch wieder durchzustecken. Aber wie CS. auch würgt und drückt, die Wanten sind einfach ein paar Millimeter zu kurz (auch schon erlebt?) — Zum Glück gibt's den LNH. Slow motion! Farbe!! Triumph!!! Anfangstakte von "Also sprach Zarathustra" ((...) - taaa tatatatata)!!!! FiiezooomaaufdenLNH.

Dann mit Zeitraffer: Trapez am LNH einhängen, anziehen, der Mast kommt nach hinten, das Want wird lose, Bolzen durchstecken, so leicht, als ginge es durch Butter.

Nächste Szene: Das Schiff fliegt ausbalanciert über die Brecher zurück zum rettenden Strand (ein paar dynamische Einstellung aus der Fisch-, Enten- und Albatrosoperspektive; PR für die SFA!) — Dort eilen die weissgewandeten Helfer heran. Krabbenperspektive: Ein Fuss in kniehohen schwarzen Neoprenstiefeln (Highheel-Sondermodell) wird auf den Sand gesetzt, während ein Helikopter im Hintergrund vorbeifliegt (immer diese Papparazzi). Goldene Haare werden aus der Stirn geworfen, ein befreiendes Lächeln ...

Ach Nolle, was lassen wir uns entgehen!! Aber Tatsache ist: Wir sind von unserem Produkt so überzeugt, dass wir glauben, auch ohne Millionen-Werbebudget auszukommen (lieber ein paar Shots mit einer SFA-Göre - ist sowieso glaubhafter).

Und das beste daran: Der LNH ist nicht für teures Geld zu kaufen. Er liegt in jeder Werkzeugkiste parat, man muss ihn nur montieren: Einfach eine Schraube oder einen Bolzen in der untersten Position des Wantenverstellers befestigen, so dass der Kopf zum Cockpit ca. 8 mm vorsteht. Dort wird das Trapez eingehängt und mit der Trapezverstellung der Mast nach hinten gezogen. Die Wanten werden nie mehr zu kurz sein und raken geht problemlos. Starkwind, wo bist du'

Roschschee

(nach einer längeren Segelabstinenz),
vorn auf GER 14508

PS: Um auf die eingangs erwähnten Namen zurückzukommen: Die Etymologie ist evtl. etwas gewagt, aber in meinem Webster's Dictionary findet man unter "curry" (altfranz. *correer*, "striegeln, zubereiten") den Eintrag "currycomb": Ein Gerät mit Reihen von metallischen Zähnen oder Rillen um Pferde zu striegeln. Über "cunningham" kann ich nur spekulieren: "hamstring" sind die beiden Sehnen hinter dem Knie. Vielleicht weiss jemand von Euch mehr?

LNH Erfahrungsberichte

In den unsteten Winden von Frankston war es sehr von Vorteil, wenn das Pake schnell und auf jedem Kurs verstellt werden konnte. Dabei hat uns die Idee des Leemann-Nolle-Hakens sehr geholfen. Anstatt eine zusätzliche Schraube anzubringen, hängen wir das Trapez direkt an den Kopf der Schraube, die Patting und Locheisen verbindet. Bei uns ist dies eine Imbusschraube mit relativ langem Kopf,

Der LNH war sehr wirkungsvoll auf dem Vorwinder, um den Mast hinten und die Wanten entlastet zu halten. Er macht das Verstellen der Luvwant auf tiefen Reachern erst möglich. Am einfachsten geht's, wenn zuerst das Trapez eingehängt und gespannt, die Riggspannung aber erst nachher gelöst wird.

Auf der Kreuz lässt sich das Rigg mit ein bisschen Mut aber auch ohne den LNH verstellen: Vorschoter im Trapez mit Pinne und Schot, Steuermann lässt Riggspannung los. Geht der Vorschoter im Trapez nach achtern, bleibt das Vorstag straff, die Wanten werden lose und lassen sich in mehr oder weniger Ruhe verstellen. Es sollte aber immer ein Sicherheitsbolzen gesteckt bleiben, damit sich die Wante nicht vollständig aus dem Locheisen verabschieden kann

Good raking!

Ruedi und Erich

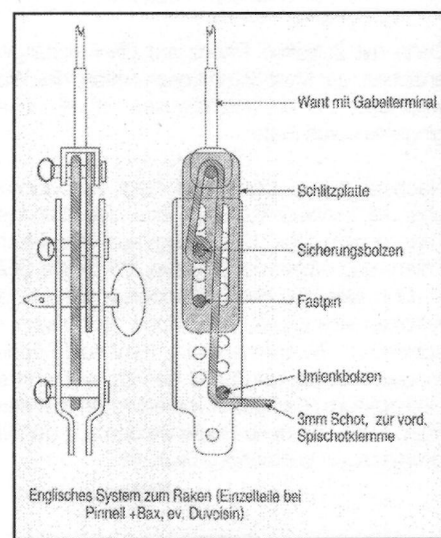
Erstmals hätten wir den LNH an der WM in Frankston testen können. Es herrschten sozusagen ideale Bedingungen: Die Regatten starteten üblicherweise bei ca. 4 Bf (für uns Bullen ein M-Rake) die sich bis zur Zielkreuz auf deftige 6 Bf. (= 4 australische Bf) steigerten, was auch für uns Starkwind-Rake bedeutet. "Hätten" und "können" deshalb, weil wir in den Regatten aus Gründen, die Jörg und ich noch genau diskutieren müssen, nicht umgerakt haben, sondern

durch blosses Lösen der Riggspannung von M auf S ("poor men's rake") Druck abliessen

Nur im Training haben wir den LNH einmal eingesetzt und da hat er sich soweit bewährt. Trotz der 1:2 Übersetzung der Trapezverstellung muss man allerdings ganz schön ziehen, um den Mast gegen den Druck von Spi und Gross nach hinten zu bringen (vgl. Tip von Ruedi). Am einfachsten ist es nach unserer Erfahrung, beim Aufkreuzen zu raken, wenn der/die VorschoterIn vom Trapez aus steuert und die Steuerperson die Bolzen im Locheisen versetzt. Durch das Gewicht des Hängeriis wird nach Lösen der Riggspannung sogar das Luvwant locker, so dass der LNH nicht einmal notwendig ist.

Ein Rundgang im Bootspark in Frankston zeigte, dass sich auch andere Segler überlegt haben, wie man das Raken vereinfachen kann. Ein englisches System zeigt die folgende Skizze (Einzelteile bei Pinnell + Bax oder Duvoisin).

Roger



seit 1975



JÜRIG + ROSMARIE TSCHIEMER



Schiffsladen Steckborn

Lager
Werft

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

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

HENRI LLOYD

INFO 98



WM '98 - um die halbe Welt zum Segeln?



Es ist ja nur so ein Gedanke:

Boot verschiften, sich selbst in ein Flugzeug setzen und hinfliegen lassen zu einer WM, die möglichst weit weg ist vom europäischen Nabel der Segelwelt, Und dort dann, weiter weg von der Konkurrenz, einen schönen Platz einfahren.

So hat's noch geklappt in Kanada bei gerade mal knapp über 50 Böödchen und einer eher schwachen Truppe vor Ort. Demnach sind wir diesmal einfach zu weit geflogen. Mitten rein in ein Leistungszentrum kaum minderer Güte im Vergleich zum Fireball-Mutterland England. Die Australier haben nunmal eine breite Spitze von 10 oder 15 Booten.

Sie stellten mit Heather Payne zudem eine Steuerfrau, die bis Mitte der Veranstaltung nach bereinigten Punkten die Meute anführte.

Am Ende war's dann doch wieder eine rein englische Angelegenheit an der Spitze. Pinnell nutzte einen Schwachwindtag, um vorzurutschen. Mußte sich im letzten Lauf dann aber doch den Kanada-Weltmeistern Goodman/Turner geschlagen ge-

ben. Die Klasse des Feldes läßt sich noch an einer anderen Größe ablesen. England schickte drei Container, zusammen mit der kontinental-europäischen Box waren in Frankston 17 derer am Start, die in Weymouth unter die ersten 30 kamen. Hinzu eben die Australier, machte 96 Boote auf der Starterliste,

Und so kann behauptet werden: es gab in den letzten zehn Jahren kein höherklassigeres Feld Und vor Ort, in der Bucht vor Melbourne, zeigte sich zudem, daß es auch kaum ein anspruchsvolleres Revier geben dürfte als eben dieser Flecken, versorgt mit zwei thermischen Winden, einer großen Seebrise, die von der Ozeanküste her weht, und einer lokalen, die innerhalb der Bucht zum Tragen kommt.

Zwei manchesmal widerstrebende Systeme, auf die sich's einzustellen galt. Noch nie war das Bedürfnis größer, innerhalb des Rennens raken zu können, hoch und runter, und nicht nur ein Loch Auch baut sich hier die Brise mit einer Stärke auf, die in Kombination mit einer ansehnlichen Welle für schweizer Verhältnisse durchaus als Starkwind

durchgeht, auch wenn's an den sieben WM-Tagen nie richtig knatterte. Sagen wir 3 bis 5 in der Hauptsache, mit einem Schwachwindlauf dazwischen. Just den nutzten wir zu einem dritten Platz - ein Ausreißer,

Die Mosers hatten ihr erhebendes Gefühl im letzten Lauf: Ebenfalls ein dritter Platz bei einem stark auffrischenden Wind - das gab wieder Vertrauen in die Möglichkeit, auch als windvernachlässigte Binnensegler mithalten zu können. Wenn denn alles klappt - der Start vor allem. Wäre den Mosers nicht ein Frühstart dazwischengekommen, hätte es auch für einen siebten oder achten Platz im Schlußklassement reichen können. Wir sind mit unserem 24. wahrlich gut bedient, auch wenn die letzten Rennen zeigten, daß Plätze unter den ersten 20 möglich sind

Unter ihren Möglichkeiten blieben Fritz und Nikolai. Wobei es in solchen Klasse-Feldern immer schwieriger wird, aus dem Stand heraus mit einer nicht eingespielten Mannschaft achtbare Plätze einzufahren.

Das hat etwas mit dem allgemeinen Stand der Technik in der Klasse zu tun. Das Material hat sich weiter angeglichen, heute ist die breite Kunststoffschale fast schon Standard. Also kommt's wieder mehr auf die Bauweise der Leute an, die das Material benutzen. Die eine oder andere schweizer Nachwuchscrew meint ja, sie sei zu schwer für diese Klasse, International aber, gemessen an einer WM, kann der Mann vorne am Draht eigentlich nicht schwer und lang genug sein. Weltmeisterschaften finden nunmal mit Recht in wind-sicheren Revieren statt. Die nächste Frage ist, wie mit Windschwankungen umgegangen wird. Die Stile diversifizieren sich. Ganz vorne findet sich mit

dem Steuermann Davies ein Sonderling, der nie sein Rake verstellt und doch mit am beständigsten fuhr. Einige Engländer bauten noch kurzerhand Schnellverstellmechaniken ein, um wenigstens leichter die Bolzen versetzen zu können. Wir überlegen uns den teuren Einbau einer Talje an der Want. Die Mosers haben gute Erfahrungen gemacht mit einer Pinnell-Fock, die offenbar eher



erlaubt, die Riggspannung bei auffrischendem Wind nachzulassen, um dem Masten mehr seitliche Biegung zu gestatten. Und wir sind mit unseren ausgeliehenen Vogel&Meier-Segeln sicher nicht schlechter gefahren als früher mit No1



Frankston selbst war sicher nicht der Ort, der eine solch weite Reise rechtfertigt. Vielleicht war's auch der Kontrast zum traumhaften Land ringsum: australische Vorort-Ansiedlungen sind auf eine plastifizierte Art so scheußlich, wie wir uns selbiges in Amerika vorstellen. Der Club wiederum bot alles, was Segler so brauchen, auch wenn es der organisierten geselligen Zusammenkünfte nach getanem Segeltag mehr hätten sein dürfen

Fazit: Wer wissen wollte, wo er steht, der mußte nach Frankston. Wer dann noch Zeit hatte, das Outback zu befahren, die Regenwälder zu durchwandern, an der Great Ocean Road entlangzutuckern - der wird wiederkommen. Zum Urlauben, zum Segeln.

GER 14508

Schlußrangliste WM '98 Frankston/Australien

Rang	Segelnr.	Skipper	Crew	Heat 1	Heat 2	Heat 3	Heat 4	Heat 5	Heat 6	Heat 7	PP
1	GBR 14 579	Colin Goodman	Jim Turner	6	9	1	2	4	2	1	25,7
2	GBR 14 623	Ian Pinell	Jon Ward	4	1	6	10	1	1	4	27,7
3	GBR 13 945	Malcom Davies	Russel Thorne	3	4	7	5	6	4	2	46,4
4	AUS 14 217	Heather Macfarlane	Andrew Perry	26	3	2	1	19	3	5	49,4
5	GBR 14 509	David Edwards	Adam Bowers	1	5	3	4	21	12	12	59,7
6	AUS 13 215	Brendan Garner	Bevan Jones	5	6	8	13	34	9	13	87
7	AUS 14 158	Chris. Jackson	Chris. Schwarz	12	12	18	3	18	18	10	105,7
8	GBR 14 598	Derian Hunt	Steve Hunt	21	10	20	14	17	6	7	109,7
9	AUS 14 601	Craig Cobbin	Paul Wilson	8	2	24	16	22	7	24	110,0
10	SUI 14 540	Erich Moser	Ruedi Moser	22	7	14	8	DSC	33	8	119,7
24	GER 14 508	Jörg Nolle	Roger Leemann	56	23	36	33	3	31	17	175,7
58	SUI 14 602	Fritz Widmer	Nikolai Alters	50	55	49	60	45	PMS	50	345

 ausführliche Tabelle im Internet: www.netspace.net.au/~pridgway/worlds.htm

DIE SEGELMACHEREI

mit kompletter Produktion in der Schweiz/Bodensee

High-Tech
Spezialanfertigungen
für alle Marken

One Design
Olympiasieger fahren
unsere Segel

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



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

Sachen die krachen

Sachen die krachen: Rund um den Spibaum

Aus gegebenem Anlass eine neue Foige (Nr. 14508) aus der unendlichen Serie "Sachen die krachen". Als ich nämlich in Frankstons einzigem Yachtshop nach Ersatz für unseren verbogenen Spibaum-Endbeschlag fragte, lächelte der freundliche Verkäufer nur müde: sein Vorrat war schon lange vor WM-Ende ausverkauft. Was war geschehen?

Wie Ihr im WM-Bericht nachlesen könnt, blies es in Frankston mit zügigen 4 bis 6 Bf., also noch kein absoluter Brutalo-Knatter-Überlebens-Wind (es gab nur wenige Kenterungen und, soviel ich weiss, keine verbogenen Masten). Um so überraschender, dass gewisses Material den Kräften nicht gewachsen war. Auf unserem Boot fing es damit an, dass sich der Spibaum - wir fahren einen blauen Superspar - nach einer Halse automatisch vom Mast löste und mir entgegenkam. Das beschleunigte zwar in dem Fall das Manöver, aber es blieb doch ein etwas mulmiges Gefühl für den Rest des Nachmittags. Die "Schmuggels" hatten das gleiche Problem, aber weniger Glück, dort sprang der Spibaum - gleiche Marke wie unserer - zweimal während eines spitzen Raumschotkurses aus dem Mastring, was leider nicht unbedingt schnell ist.

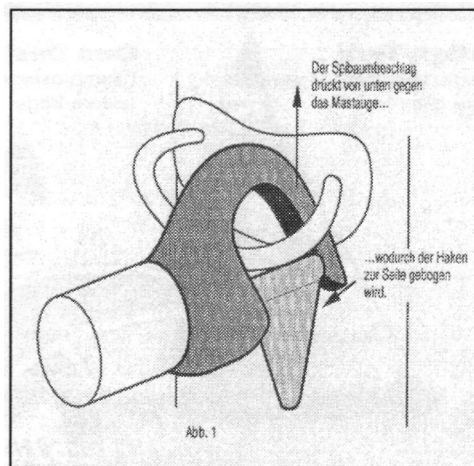
Die Inspektion an Land zeigte, dass bei uns wie auch bei Schnüggel 8 die Hakenspitze des Superspar-Spibaumbeschlags ca. 5 mm zur Seite gebogen war. Den eingehängten Spibaum haben wir daraufhin solange hin und her und auf und ab bewegt, bis wir den Effekt reproduzieren konnten.

Bedingt durch die schmale Rumpfform und den relativ hoch am Mast sitzenden Spibaum-Ring wird das äussere Ende des Spibaums nach unten gezogen und der Spibaum als ganzes gegen den Mast gedrückt.

Daraus folgt, dass der Spibaumbeschlag im Mastring versucht, an eine Position so weit hinten und oben wie möglich zu gelangen. Der Haken des Beschlags wird also nicht vorne in der Mitte des Auges stehen bleiben, sondern nach links oder rechts am Ring entlang zum Mast hin rutschen. D.h. das Mastauge wird nicht auf Zug belastet, wie man vielleicht meinen könnte, sondern auf Druck.

In unserem Fall wurde diese Verschiebung dadurch unterstützt, dass der Mastring irgendwann früher bei einer Kenterung nach unten gebogen worden war. D.h. die höchste Stelle war am hinteren Ende des Rings beim Mast.

Für die weiteren Überlegungen ist darüber hinaus zu berücksichtigen, dass der Spibaum sich ca. 45 Grad um die Längsachse drehen muss, damit der Achterholer gut durch den vorderen Haken geht. All dies hat zur Folge, dass der seitliche Teil des Mastrings auf die Hakenspitze drückt und sie wegbiegt, bis der Spibaum nach oben heraus-schnellen kann. *Abb. 1* zeigt diese Situation.



Was lässt sich dagegen tun:

1.) Verwende einen starken Spibaumbeschlag. Anscheinend waren die Z-Spar-Spibäume weniger betroffen. Sie haben einen grosseren Durchmesser, wodurch auch der Endbeschlag stabiler ausfällt. Möglicherweise ist der Z-Spar-Beschlag auch von der Form her weniger anfällig für dieses Problem. Der Yachtshopmensch meinte allerdings, dass alle ihm bekannten Marken auf die eine oder andere Art beschädigt worden wären.

Anm. Ruedr. Die Proctor/Superspar Endstücke sind sehr fem ausgelegt, was zwar das manuelle Aus- und Einhängen erleichtert, aber eben zur oben erwähnten Automatik führen kann. Der Plastik ist so weich, dass er sich langsam aber sicher verformen kann. Z-Spar Plastik ist härter, kann dafür aber brechen.

Tip: Ersatzbeschlag mit an Bord nehmen und notfalls auf dem Wasser Reparatur durchführen. So geschehen auf Kamikaze (AUS 14158) während des Rennens, der so seinen Absturz verhinderte.

Für jene, die einen Z-Spar-Beschlag auf einen Superspar-Spibaum montieren wollen oder müssen, weil z.B. kein anderer mehr erhältlich ist, habe ich einen Tip von Ian Pinnell aufgeschnappt: Einen Längsschlitz ins Spibaumende sägen, das Rohr aufweiten, bis der grössere Beschlag passt und diesen zusammen mit einer Manschette anschrauben. Ich kann aber keine Garantie dafür geben, dass dies auch hält.

2.) Nach unten zeigende Mastringe sollten vorsichtig wieder in die Normalposition gedrückt werden. Alternativ könnte man auch den verbogenen Beschlag umdrehen, wodurch der Ring nach oben zeigt. Ich glaube, dass das vorteilhaft ist.

3.) Evtl. den Spibaum umdrehen, so dass die Haken nach oben zeigen. Dadurch wird die Last

von der Hakenbasis statt von der Hakenspitze aufgenommen. Möglicherweise bricht dann einfach der Haken ab statt zu verbiegen. Ich habe dies früher einmal versucht, aber dann wieder aufgegeben, weil ich mich nicht innert nützlicher Frist umgewöhnen konnte. Ich werde aber diese Saison einen neuen Anlauf wagen. Wenn ich ein Foto von Grumpy Sunshine richtig interpretiere, fährt Stefan Schärer seinen Spibaum upside-down. Vielleicht klemmt er sich hinter seinen Mac und sagt uns, was er sich dabei überlegt hat.

Probleme hatten wir anfangs auch damit, dass der Spibaum im Verlauf eines Spigangs immer näher zum Vorstag gezogen wurde. Wir konnten schliesslich die Curryklemmen für den Spibarber als Ursache ausmachen. Die verwendeten Servo-Cleat-11 sehen zwar gut aus mit den Stahlverstärkungen in den Zähnen, aber erst als wir sie durch Ronstan-Klemmen (Kohlefaser-Version) ersetzt hatten, blieb unser Spibaum an Ort und Stelle. Diese sind allerdings auch noch nicht das Gelbe vom Ei, denn sie öffnen erst, wenn die Schot leicht durch die Klemme gezogen wird, nicht schon bei blossem Druck nach oben.

Soweit unsere Erfahrungen bei viel Wind. Ein sorgloses "Brettern" unter dem farbigen Tuch wünschen Euch

Roger und Ruedi

PS: Habe eben versucht! den verkrümmten Superspar-Beschlag in siedendem Wasser zu erwärmen und zuruckr'ubiegen. Sieht gut aus. Vielleicht kann uns cm Kunststoltxepteite (Sil'er) sagen, ob man einem deiar't reparierten Haken punkio Festigkeit und Stabilität noch trauen kann*

BOOTSDECKEN · BACHES

- nouvelle qualité:
en tissu longue
durée REGENTEX®
- jetzt neu aus
dauerhaftem
REGENTEX®

Centender
Europe
FD
Finn
Fireball
Korsar
Laser
Vaurien
420
445
470
485
505

En vente chez
votre détaillant
ou chantier naval

Le distributeur
des meilleures marques

bucher walt 2072 St-Blaise/NE
+ rte de Soleure 8 • 032/755 95 00

Eurocup - warum gehen wir wieder? 2. Teil

Im ersten Teil meines Artikels (Gazette 4-97) habe ich Euch einerseits erzählt, was uns am Eurocup besonders gefallen hat, und andererseits begonnen, einige Informationen über die Segelreviere zu vermitteln. So habe ich den Gardasee beschrieben. In diesem zweiten Teil werden nun die anderen drei Segelreviere vorgestellt:

Eurocup 1: Port Camargue

(Club Nautique de la Baie d'Aigues Mortes)

Port Camargue ist in den Salzmarschen des westlichen Rhönedeltas an der französischen Mittelmeerküste gelegen und ist in ungefähr 8 Autostunden von der Schweiz aus zu erreichen. Mit seinen modernen Überbauungen für die Sommertouristen ist der Ort ja nichts besonderes. Er liegt jedoch nur einen Spaziergang weg vom malerischen Fischerdorf *Le Grau du Roi* wo man abends in zahlreichen Restaurants südfranzösische Küche, und besonders Meeresfrüchte, geniessen kann.

Umso interessanter ist Port Camargue jedoch als Segelrevier, besonders zu einer Zeit, wenn sich bei uns der Frühling noch nicht so richtig breit gemacht hat und, wie letztes Jahr, am Karfreitag noch Schneeflocken vom Himmel fallen. Die Windverhältnisse sind vielfältig, mit einigen für Südfrankreich generellen sowie zahlreichen lokalen Winden. Ich will hier nur auf die drei hauptsächlichsten Winde eingehen. Ideal für uns ist der "*Marin*", die *Seebrise*. Sie wird auch "*le vent de soleil*" genannt, da sie durch Sonne, d.h. Wärme, verursacht wird und mit der Wanderung der Sonne leicht dreht. Sie ist bei schöner Wetterlage im Frühling besonders ausgeprägt. Morgens, wenn das Land noch kühl ist, bildet sich eine feine ablandige Brise, die zusehends erlischt und mit der Erwärmung des Landes ab dem späten Vormittag von Süden her stärker aufkommt, um sich dann mit der Sonne 15-20° pro Stunde nach SW und W zu drehen. Die Windstärke liegt

zwischen 3 und 4 Beaufort und kann, unterstützt durch eine Front von Westen, bis 6 Beaufort erreichen. Nachts flaut sie ab. Natürlich hängt ihre Stärke auch vom Ausbleiben anderer Winde aus der entgegengesetzten Richtung ab.

Ein solcher ablandiger Wind ist der *Mistral*, der für den Segler bedeutend anspruchsvollere Bedingungen schafft. Der Name Mistral ist okzitanisch und heisst "matte", Herrscher oder Beherrscher. Dies spricht für diesen Wind, der in seiner vollen Wucht Menschen und Landschaft beherrscht (achtet doch mal auf die Form der Bäume!). Er beginnt im oberen Rhönetal, wird dort gebündelt und rast gegen das Mittelmeer. Er kommt daher von Norden mit 4 bis 8, 9 oder sogar mehr Beaufort. Wie bei unserer Bise spricht man davon, dass er 1, 3, 6 oder 9 Tage dauert, Tag und Nacht. Zwei Formen werden unterschieden. Der *dynamische Mistral* der durch gesamteuropäische Klimaverschiebungen entsteht, nämlich durch ein Hochdruckgebiet über Zentraleuropa, und der *thermische Mistral* der sich entwickelt, wenn Kaltluft von den Cevennen oder den Voralpen durch das Rhönetal gegen das Mittelmeer zieht. Bei schönem Wetter kann ihn eine entstehende Seebrise abschwächen. Der "*77a-montane*" (= über die Berge kommend) ist ebenfalls ein Nordwind, der bei starkem Hochdruck vom Norden Europas herkommt und die Alpen überquerend gegen das Mittelmeer zieht. Es handelt sich um einen oft starken (4 bis 9 Beaufort) und sehr kalten Wind, der sogar im Sommer alles vereisen kann.

Zu erwähnen sind auch noch die Kompetenz und Freundlichkeit des Regattakomitees. Letztes Jahr war ja die Organisation in La Grande Motte fehlgelaufen und François hatte zusammen mit der Engländerin Jenny Baines in drei Tagen mit

Eurocup 2. Teil



dem Präsidenten des Club Nautique de la Baie d'Aigues Mortes eine professionelle internationale Regatta auf die Beine gestellt. Der Präsident und sein Sohn Dimitri werden auch dieses Jahr, diesmal mit genügend Vorbereitungszeit, für uns den Eurocup organisieren. Ich habe volles Vertrauen in sie.

Eurocup 2 Shoreham (England)

Shoreham liegt an der englischen Südküste, ca. 150 km westlich von Dover und 25 km westlich von Newhaven, beides Anlegehäfen der Fähre aus Frankreich. Es ist in ungefähr 12 Stunden von der Schweiz aus zu erreichen (inklusive Fähre). Das Städtchen Shoreham ist ein "sea side resort", nahe bei Brighton, einem bekannten Sommerferienort.

Nach Auskunft von William Warren, der dort lebt, weht meistens von Westen her entlang dem Ärmelkanal eine gute Brise von 15-20 Knoten. Dies verursacht grosse, lange Wellen. Die Strömung, durch Ebbe und Flut hervorgerufen, ist nicht sehr stark. Da die Regatta in Shoreham für die Engländer eine Selektionsregatta für die EM und die nächste WM ist, wird ein grosses englisches Feld mit hohem Segelniveau erwartet. William erwähnte noch speziell die "Party" am Samstagabend, veranstaltet vom freundlichen Shoreham Sailing Club. Es lohnt sich also, die weite Reise unter die Räder zu nehmen!

Eurocup 3: Nieuwpoort (Belgien)

Nieuwpoort kann in ca. 8-stündiger Autofahrt entweder über Deutschland und Belgien (billigere jedoch befahrenere Route), oder über Frankreich (die Autobahn kostet, ist jedoch deshalb angenehm wenig befahren; ca SFr. 40/Durchfahrt) erreicht werden. Es liegt an der belgischen Küste und wird von den Belgiern "de Diamant de Westkust" genannt. Ob es wirklich ein Diamant ist, möchte ich noch bezweifeln (dem wunderschönen Sandstrand entlang stehen zahlreiche unschöne Hochhausblöcke), der Segelklub und die

professionelle Wettfahrtleitung haben uns jedoch sehr beeindruckt. Man spürt, dass sie gewohnt ist, grosse professionelle Regatten durchzuführen (ist doch Nieuwpoort neben Kiel einer der grossen Regattaorte). Das Segelrevier, das westlich vom Hafen liegt, bietet für uns einige Herausforderungen:

Grosse, oft recht hohe Wellen, starke Strömung, Untiefe (Achtung für diejenigen, die wie wir durchzukentem versuchen!). Die Strömung vor Nieuwpoort entsteht während Ebbe und Flut durch ab- bzw. zufließendes Wasser. Sie ist ziemlich genau vorhersehbar. Sie beträgt im Durchschnitt 1 Knoten, kann aber bis zu 2-3 Knoten zunehmen, und verläuft mehr oder weniger entlang der Küste in der einen oder anderen Richtung

Man erhält Strömungsblätter, auf welchen man jeden Tag die genaue Strömungsrichtung und -stärke jeder Stunde ablesen kann (Abb.1).

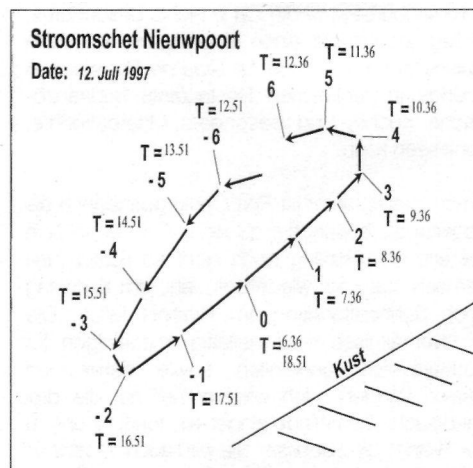


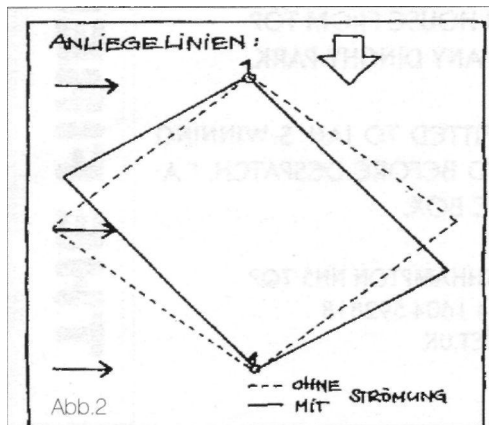
Abb. 1 Strömungsblatt, das von der Nieuwpoort Regattaleitung verteilt wurde. Die Pfeillänge entspricht der Strömungsgeschwindigkeit in Knoten, die Pfeilrichtung der Strömungsrichtung. Um uns die Arbeit auf dem Wasser zu erleichtern, haben wir die kursiv gedruckten kleinen Zahlen (Stunden am 12. Juli gemäss Tabelle 1) jeden Tag von Hand in ein neues Strömungsblatt eingetragen und das Blatt dann ins Cockpit geklebt.

Auf dem Boot waren diese Strömungsblätter unsere ständigen Begleiter.

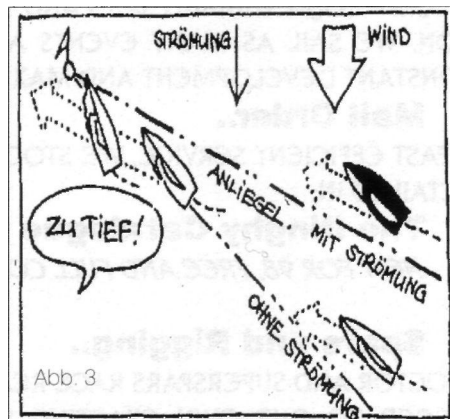
Tab. 1

Datum	Höchster Wasserstand Uhrzeit
Donnerstag 10.7.97	05:17 17:30
Freitag, 11.07.97	05:55 18:07
Samstag, 12.07.97	06:36 18:51
Sonntag, 13.07.97	07:28 18:50

Da das Segeln mit Strömung für uns eine ungewohnte Angelegenheit ist, sind hier einige Grundregeln aus Ruedi Mosers Artikel, "Gazette 1-93" (nach David Arnolds Buch "Tides to cutrents"), wiedergegeben. Wer sich genauer interessiert, schlage den Artikel selber nach. Die Strömung ist im tiefen Wasser am stärksten und nimmt im flacheren Wasser ab. Bei Leichtwind, wo Strömungs- und Windgeschwindigkeit sehr nahe beieinander liegen können, ist die gegenseitige Beeinflussung sehr gross! Durch den Einfluss der Strömung verschiebt sich die Geometrie der Anliegelinien (Abb. 2)



Es ist darum noch schwieriger zu beurteilen, ob man die Boje bereits anliegen kann oder nicht. Schnell hat man sich um viele Meter verschätzt. Die Bojenrundung hat auch ihre Tücken. Eine Berührung ist schnell passiert, besonders bei leichtem Wind. Drückt die Strömung das Boot gegen die Tonne, muss man diese mit genügendem Abstand runden. Pressen und Abdeckung auf den letzten Metern sind fatal (Abb. 3).



Wenn die Strömung einen aber wegschwemmt, kann man gelassen direkt auf die Boje zielen oder auf den letzten Metern noch hochpressen

Dies sind einige Informationen und Tips für die kommenden Reisen an die Eurocup-Regatten, Kommt doch mit. Ich bin sicher, es wird Euch gefallen.

Maja, SUI 14 583

Noch ein Zusatztipp für die Durchreise durch Frankreich für diejenigen, die keine Schlafgelegenheit im Wagen haben: es gibt eine Motelreihe "Premiere Classe" in Frankreich, in welcher man für FFfr. 155 (ca. SFr. 40) ein bis drei Leute in einem Zimmer unterbringen kann. Dasjenige, das wir besuchten, war wie ein Geisterhotel ohne menschliche Betreuung. Mit der Kreditkarte erhielt man den Parkplatz und den Zimmercode. Es war jedoch ausgesprochen sauber und hatte alles, was wir brauchten (nähere Informationen können bei mir eingeholt werden).



One-Stop-Shop

WE SUPPLY FIREBALL SAILORS WITH EVERYTHING THEY NEED UNDER ONE ROOF.

Sails..

CHAMPIONSHIP WINNING SAILS AND THE LATEST TUNING INFORMATION. WE SAIL AS MANY EVENTS AS POSSIBLE WHICH ENSURES CONSTANT DEVELOPMENT AND MAXIMUM PERFORMANCE.

Mail Order..

A FAST EFFICIENT SERVICE, WE STOCK A VAST CHOICE OF GOODS DETAILED IN:

The Dinghy Catalogue

NEW FOR 98, FREE AND FULL COLOUR

Spars and Rigging..

PROCTOR AND SUPERSPARS RACE READY!
RIGGED TO OUR OWN EXACTING STANDARDS AND DELIVERED ANYWHERE IN THE WORLD

Covers..

WE MANUFACTURE OUR OWN COVERS IN HOUSE FROM TOP QUALITY MATERIALS. A FAMILIAR SITE IN ANY DINGHY PARK.

Boats

WINDER FIREBALL'S AVAILABLE FULLY FITTED TO IAN'S WINNING FORMULA AND INDIVIDUALLY FINE TUNED BEFORE DESPATCH. CAPABLE OF WINNING STRAIGHT OUT OF THE BOX.

HEATHFIELD WAY, KINGSCHEATH, NORTHHAMPTON NN5 7QP

TEL.: +44 1604 592808 FAX.: +44 1604 592818

E-MAIL: PINBAX@SKYNET.UK

THE FIREBALL SPECIALISTS

Wer sich viel bewegt, der muss auch essen....

Na, mit welchen Worten wende ich mich wohl am besten an die geneigte Fireball-Gemeinde? Mit "liebe Fiteballerinnen und Fireballer", oder soll ich meinen "Bericht" ganz einfach ohne Vorwort beginnen. Na, wahtscheinlich würde dann kein Mensch verstehen, weshalb gerade so ein "Bericht" in der Fireball-Gazette steht und wohl die frisch gebackene Redaktorin für übergeschnappt halten, oder ihr wohlwollend zugestehen, daß sie wohl den falschen "Bericht" vom Internet heruntergestellt hat. Wie dem auch sei, das große Segelloch ist bald überstanden, die einen haben ihr Jahressoll schon in Australien verbraten, die anderen versuchen, sich ein paar windige Tage in Antibes hereinzuziehen und wiederum andere "blangen" auf Port Camargue, und noch eine weitere Gilde versucht sich Zeit zu stehlen und sich freizustellen, um möglichst viele EC's segeln zu können.

Dem Gexry sein Tom versucht nun ja auch noch seine alte Tante, den Austernfischer SU110479 zu verhören, um sein Glück in Port Camargue mit einem federleichten Gummi-Duvoisin zu versuchen. Ich möchte hier der Fireball-Gemeinde danken, daß wir auch dieses Jahr wieder mitdürfen. Und eines sei Euch gesagt ! Jetzt ist Schluß mit den faulen Sprüchen, von wegen daß das ehemalige SU110479 Team nur wegen den Austern nach Port Camargue fährt! Um diesen Gerüchten endlich mal Gegensteuer zu geben, habe ich mich entschlossen, Euch einmal ein ganz tolles Rezept aus meinem Hobby-Koch-Repertoire zu verraten

Noch ist's ja Winter und was gibt's schöneres, als soich einen langen Abend mit einem exquisiten Menü zu verschönern? Man kann mir ja nachsagen, ich hätte in den fünf Jahren, seit denen ich nun dem Segelsport fröne, nichts dazugelernt,



aber in Sachen Kochen bilde ich mir schon was ein! Also, hier das Rezept zum Nachkochen, Ich lasse mich übrigens gerne als Degustationsexperten einladen! Es lebe Port Camargue!

Zum Anfangen also ein. einfaches Rezept mit Jakobsmuscheln, welche relativ preisgünstig und in guter Qualität auch bei uns zu haben sind. Besser schmecken sie natürlich in Port Camargue. Aber nun zur Sache
Vorbereitung: 20 Min.
Kochzeit: 10 Min.

Für 4 Personen
12 Jakobsmuscheln
200g Karotten
1 Zwiebel
30 cl Olivenöl
1 Bouquet gami (Gewürzsträusschen)
2 Suppenlöffel Senf
3 Eigelb
Salz und Pfeffer

1. Wir bereiten einen Court-Bouillon zu: Zwiebel und Karotten schälen und in Rondellen schneiden. Zusammen mit dem Gewürzsträusschen (Es gibt auch sehr gute fertige Gewürzmischungen

Kochkurs



für Court-Bouillon, bitte keine Instant-Court-Bouillons verwenden, sie eignen sich schlecht zum Weiterverarbeiten, Wer's gerne deftig mag, kann auch Fume de Poisson nehmen). In 1 Liter Wasser 20 Minuten lang aufkochen lassen.

2. Die Jakobsmuscheln unter fließendem Wasser nochmals kurz waschen. Tip: Ich kaufe jeweils schon geöffnete Muscheln. Geschlossene wären zwar besser, müssen dann aber länger gewässert werden und sind praktisch nur bei Bianchi in Zürich erhältlich und wesentlich teurer (es lebe Port Camargue...)

3. Eigelb, Oel und Senf zu einer Mayonnaise verrühren (bitte keine Fertig-Mayonnaise!). „Wie mache ich eine Mayonnaise“ bitte bei Betty Bossi nachlesen.

4. Wir setzen die Jakobsmuscheln in den inzwischen wieder abgekühlten Court-Bouillon und erhitzen diesen bis auf 75 Grad. Die Jakobsmuscheln brauchen bloß ein paar Minuten darin zu ziehen, bis sie gar sind

5. Wir fischen die Karotten und die Jakobsmuscheln heraus und setzen diese in eine gut vorgewärmte Platte. Die Mayonnaise strecken wir mit ca. 10 cl des Court-Bouillons. Die Jakobsmuscheln und die Karotten werden damit nappiert.

Dazu paßt: In unseren Breitengraden wäre ein Elsässer Weißwein besonders geeignet und natürlich eine gute Baguette.

Wohl bekomm's!

Jan vom Austernfischer SUI 10479

SILVA MARINE



SILVA MODELLE 103 R - 73R - 103 P

Die weltberühmten Rennkompassse von SILVA.

Viele Weltmeisterschaften wurden mit den Rennkompassen von SILVA gewonnen. SILVA's einmalige Taktikskala ist eine unschätzbare Hilfe beim Regattasegeln. Mit SILVA's Rennkompassen ist der schnellste Weg zur Wendemarke vorgegeben. Die einfach aufgebaute Taktikskala 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

Rangliste Swiss-Cup '97

Rang	Name	Vorname	gesegelt	swiss-cup pkt 6	Punkte/Anlass	Rang	Name	Vorname	gesegelt	swiss-cup pkt 6	Punkte/Anlass
1	Moser	Erich	9	612.0	102.0	53	Buser	Pia	3	267.3	89.1
2	Moser	Ruedi	9	612.0	102.0	54	Sutterlüthy	Roland	3	267.3	89.1
3	Hofstetter	Markus	9	603.2	100.5	55	Bossard	Regula	3	257.4	85.8
4	Krieg	Nelly	9	603.2	100.5	56	Schlittler	Silver	4	254.8	83.7
5	Liechti	Kurt	12	593.0	98.8	57	Rohrer	Beat	3	248.0	82.7
6	Baumgartner	Regula	11	591.0	98.5	58	Aebi	Ursi	3	230.2	76.7
7	Schärer	Stefan	11	591.0	98.5	59	Wernli	Daniel	3	224.5	74.8
8	Hintermann	Stefan	9	584.6	97.4	60	Schlittler	Christine	3	189.2	63.1
9	Nolle	Jörg	6	580.1	96.7	61	Grundler	Hans	2	183.8	91.9
10	Lehmann	Roger	7	568.4	94.7	62	Hahnhart	Dorett	2	175.6	87.8
11	Huber	Adrian	7	558.9	93.2	63	Hahnhart	Katharina	2	175.6	87.8
12	Mauchle	Brigitte	6	537.0	89.5	64	Liechti	Manuela	2	166.8	83.4
13	Bosshard	Thomas	10	526.8	87.8	65	Widmer	Christof	2	164.5	82.3
14	Gautschi	Thomas	9	512.8	85.5	66	Pfenninger	Reto	2	161.4	80.7
15	Preuss	Lindy	7	511.0	85.2	67	Trüb	Patrick	2	161.4	80.7
16	Preuss	Lucien	7	511.0	85.2	68	Müller	Dominik	2	153.3	76.7
17	Stöckli	Thomas	6	510.3	85.1	69	Schnetzler	Ursi	2	142.2	71.1
18	Ganz	Theo	7	508.0	84.7	70	Zobrist	Theo	2	142.2	71.1
19	Roth	Renate	6	501.2	83.5	71	Sauer	Gery	2	134.9	67.5
20	Centazzo	Daniela	7	498.9	83.2	72	Wyss	Jan	2	134.9	67.5
21	Maurer	Hanspeter	7	498.9	83.2	73	Stocker	Andreas	2	132.2	66.1
22	Zbaren	Christoph	6	496.0	82.7	74	Zanotelli	Roland	1	94.4	94.4
23	Wöcker	Beat	8	494.3	82.4	75	Fischer	Martin	1	86.4	86.4
24	Widmer	Fritz	6	487.5	81.3	76	Grundler	Andreas	1	84.8	84.8
25	Suter	Maja	9	483.0	80.5	77	Stöckli	Hans	1	83.2	83.2
26	Läubli	Markus	7	480.4	80.1	78	Willy	Appel	1	83.2	83.2
27	Helbling	Ivo	6	478.6	79.8	79	Junker	Kurt	1	79.4	79.4
28	Schwerzmann	Romy	6	478.6	79.8	80	Wehrli	Christoph	1	79.4	79.4
29	Schluchter	Francois	9	474.9	79.2	81	Osann	Michael	1	77.1	77.1
30	Bischoff	Dario	6	470.4	78.4	82	Pfenninger	Stefan	1	77.1	77.1
31	Wüthrich	Tobias	6	470.4	78.4	83	Eberle	Linus	1	75.3	75.3
32	Lederer	Melanie	7	442.7	73.8	84	Höpfner	Karl-Hans	1	75.0	75.0
33	Schäfer	Michael	6	428.7	71.5	85	Liberato		1	75.0	75.0
34	Erb	Stefan	5	428.5	85.7	86	Malár	Annina	1	75.0	75.0
35	Erb	Susanne	5	428.5	85.7	87	Simon		1	75.0	75.0
36	Zbären	Lukas	5	421.0	84.2	88	Bolt	Patrik	1	74.9	74.9
37	Gautschi	Trudi	5	412.5	82.5	89	Bernet		1	72.1	72.1
38	Fechtner	Beate	4	378.4	94.6	90	Keller		1	72.1	72.1
39	Rennecke	Jörg	4	378.4	94.6	91	Walsh	Peter	1	71.7	71.7
40	Fischer	Urs	5	371.6	74.3	92	Renaud	Sophie	1	70.7	70.7
41	Geuggis	Marcel	5	362.4	72.5	93	Renaud	Thierry	1	70.7	70.7
42	Geuggis	Philipp	5	362.4	72.5	94	Urech		1	70.6	70.6
43	Glauser	Daniel	4	351.9	88.0	95	Käser	Samuel	1	69.0	69.0
44	Ramp	Samuel	4	351.9	88.0	96	Schnegg	Mathias	1	69.0	69.0
45	Lister	Andrew	4	341.4	85.4	97	Frauchiger	Daniel	1	66.7	66.7
46	Lister	Regula	4	341.4	85.4	98	Haerdi	Christina	1	66.1	66.1
47	Hauser	Dieter	5	338.5	67.7	99	Haerdi	Urs	1	66.1	66.1
48	Hauser	Karla	5	338.5	67.7	100	Sprecher	Patrick	1	65.7	65.7
49	Cormody	Barbara	4	327.3	81.8	101	Schoch		1	65.5	65.5
50	Ingold	Rolf	4	323.6	80.9	102	Lambercy	Pierre	1	64.6	64.6
51	Aebi	Werner	4	313.7	78.4	103	Thomann	Patric	1	64.6	64.6
52	Scheller	Richard	4	299.8	75.0	104	Katz	Peter	1	61.4	61.4
						105	Neuhofer	Caroline	1	61.4	61.4

PROTOKOLL GY 97 vom 24.1.98

Anzahl anwesende Mitglieder und Gäste: Ca. 40, davon stimmberechtigt: 37.

1. Begrüssung

Regula, unsere Präsidentin, begrüsst die Anwesenden und gibt uns auch bekannt, dass der Apero, den wir zuvor genossen haben, von ihr gespendet sei. Herzlichen Dank! (Vielleicht wollte sie uns damit für die anstehende Mitgliederbeitragshöhung besänftigen.) Die Einladung zur GV wurde fristgerecht verschickt; Anträge von Mitgliedern sind keine eingegangen, hingegen beantragt der Vorstand eine Statutenänderung. Regula bedankt sich im Namen der SFA beim Segel-Club Hallwil, der wie schon in den vergangenen Jahren sein gemütliches Clubhaus für unsere GV zur Verfügung gestellt hat. Entschuldigt haben sich Lindy und Lucien Preuss, Marcel Wäspi, Urs Fischer, Rolf Ingold und Stefan Hintermann (Zadi).

2. Wahl der Stimmzähler

Als Stimmzähler werden Dorett Hanhart und Stefan Schärer aufgrund ihrer günstigen Sitzposition angefragt. Sie sind bereit, ihres Amtes zu walten, wozu sie im Verlauf dieser GV ausgiebig Gelegenheit haben werden.

3. Abnahme des Protokolls der GV 96



Das Protokoll wurde in der Gazette 1/97 publiziert und ist wohl nur ganz wenigen präsent. Von den anwesenden Mitgliedern werden keine Ergänzungen gewünscht und so wird das Protokoll einstimmig genehmigt.

4. Regattawesen

Rückblick: Markus, unser Regattachef, gibt einen kurzen Rückblick auf die vergangene Saison: Mammern, Thun, Biel und Kreuzungen waren geprägt von unglücklichen Windverhältnissen. Standaad, Maccagno, die SM und Estavayer waren gute Anlässe, Hemmenhofen und Thalwil: "Naja", St. Aubin war ein Aufsteller. Im Durchschnitt waren 18.5 Boote am Start. Regattaplan 98: Zum verteilten Regattaplan 98 gibt Markus folgende Erläuterungen: Das Konzept (ein Resultat von intensiven Gesprächen während der vergangenen Saison): 3 x Jura, 3 x Thermikreviere, 2 x Bodensee + Thalwil. Hallwil möchte dieses Jahr lieber nur eine Flottenregatta durchführen, an der selbstverständlich auch Auswärtige teilnehmen dürfen. Offen ist zum Zeitpunkt noch eine Regatta im Oktobet (St.Aubin kann nicht, Yvetdon wurde angefragt). Am Walensee wäre ein Betrag von Fr. 300 zu bezahlen, falls nicht mindestens 15 Boote am Start sind! Ziel für 1998: Durchschnittlich 20 Boote am Start.

Nationaltraining:

Das Centre de la Voie in Port Camargue wurde renoviert und bietet wieder gute Rahmenbedingungen. Als Trainer konnten wiederum Andrew Daves und Keith Escritt (GBR), die Schweizermeister 1997(1), verpflichtet werden. Obwohl noch keine schriftliche Offerte vorliegt, können die Kosten pro Person etwa wie folgt veranschlagt werden: Unterkunft inkl. Essen ca. Fr. 350, Trainingskosten ca. Fr. 100 bis 150. Offen ist noch, ob parallel zum SFA-Training ein internationales Training am gleichen Ort stattfinden wird. Mitglieder der Deutschen Klassenvereinigung können auch am SFA-Training teilnehmen.

5. Gazette

Christoph Denk hat sich, wie bereits angekündigt, als Redaktor zurückgezogen. Nr 4/97 wurde von Maja Suter redigiert. Der Vorstand hat Maja dazu erlaubt, unter Beizug ihrer Sekretärin, ein professionelles Layout zu machen. Entstanden ist eine sehr schöne Ausgabe im Offsetdruckverfahren, die auch an der Bootschau verwendet wird. In Zukunft wird das Layout durch Michael Schäfer gemacht; die Redaktion bleibt bei Maja. Zum Druck wird neu das DocuTech Verfahren verwendet, das fast die Qualität des Offsetdrucks erreicht, aber günstiger ist. Dank intensiver Akquisition konnte Maja acht neue Inserenten gewinnen!!! Bitte gebt Euch als Fireball-SeglerIn zu erkennen, wenn Ihr bei einem der Inserenten etwas kauft.

6. Rechnung 97

Bruno Holtmann verteilt und kommentiert die Rechnung 97: Die Rechnung schliesst mit einem Verlust von Fr. 3'254.- ab. Gründe für den Verlust sind: Minus Fr. 900.- beim Bazar; Mehrkosten für Gazette 4/97 von Fr. 1'400.-; USY-Beitrag nur Fr. 1'100.- statt Fr. 2'000.-, wie budgetiert. Die liquiden Mittel betragen rund Fr. 1T500.- und liegen damit ca. Fr. 2'000.- unter dem Vorjahreswert. Gemäss Revisorenbericht wird die Finanzsituation richtig dargestellt. Die Rechnung und der Revisorenbericht werden ohne Gegenstimme genehmigt und mit Applaus vetabschiedet.

7. Budget 98

Zum vorgelegten Budget gibt es folgende Ergänzungen: Für die SM in Brunnen übernimmt der Club für einen Fixbeitrag von Fr. 2'400.- den Regattabetrieb, das Rahmenprogramm muss von der SFA allein gestaltet und finanziert werden. Zur Verfügung stehen die Meldegelder minus die 2'400.- und allfällige Sponsorenbeiträge. Sponsoren sind noch keine gefunden!! Ein Verlust von Fr. 800.- ist budgetiert. Durch den ungünstigen Wechselkurs (Pfund) werden das Training und die FI-Subscription teurer. Die Juniorensubvention soll

bleiben wie 1997 (Allgemein gilt: Das Geld muss beantragt werden, sonst gibt's nichts.). Die Subvention der SM-Meldegelder für Ausländer wird im Rahmen des Budget von Fr. 500.- und im Ermessen des Vorstands vergeben. Budgetiert ist ein Verlust von Fr. 3'450.-; der Vorstand beantragt deshalb eine Erhöhung der Mitgliederbeiträge.

7.1 Antrag zur Erhöhung der Mitgliederbeiträge

Aus Sicht des Vorstands ist eine Erhöhung der Mitgliederbeiträge notwendig, ansonsten müssten die Subventionsbeiträge gestrichen werden, und dies widerspräche dem Grundsatz, dass die SFA v. a. aktive Seglerinnen unterstützen möchte. Der Antrag des Vorstands lautet:

Beitrag:	Bisher	Neu
aktiv	60 -	80.-
Junioren	30 -	50.-
passiv	25.-	40.-

Bemerkung: Der Passivmitgliederbeitrag deckt im Prinzip die Kosten pro Passivmitglied. In der Diskussion zeigt sich, dass zahlreiche Mitglieder der Meinung sind, dass auch die Passivmitglieder einen Beitrag zu den gestiegenen Kosten tragen sollen. Es ist zudem damit zu rechnen, dass einige Mitglieder von aktiv zu passiv übertreten werden. Das etwas aufwendige Abstimmungsverfahren, das den vollen Einsatz der Stimmzähler erforderte, sei hier in Tabellenform wiedergegeben (s. nächste Seite)

8. Wahlen:

François Schluchter als neuer Sekretär, Beat Stocker als neuer Kassier und Maja Suter & Michael Schäfer als neues Gazette-Team werden alle mit grossem Applaus gewählt.

Ergebnisse der Abstimmungen					
	dafür	dagegen	Enthaltung	auf 35.-	auf 40.-
Erhöhung der Beiträge	34	2	1		
aktiv von 60.- auf 80.-	32	2	2		
Junioren von 30.- auf 50.-	25	10	2		
passiv Erhöhung	35	1	1		
passiv von 25.- auf 40.-	23	14	0		
passiv von 25.- auf 35.-	18	16	3		
passiv: neu 35.- od. 40.-	-	-	-	18	19
Änderung der Statuten	32	4	1		
Budget wie vorgelegt	32	4	1		

9. Mitteilungen aus dem Vorstand

9.1 Sekretariat

Eintritte 1997:

Barbara Carmody (a)	Gerd Halfmeier (a)
Rolf Ingold (a)	Stefan Hämmerli (p)
Roland Zanotelli (j)	Harry Ammann (p)
Peter Walsh (p)	Renat Roth (a)

Austritte 1997

Ch. Bodenmann (a)	Beatrice Wildi (a)
B. Vuillonmet (p)	Heinz Wyss (p)
B Schild (p)	Urs Hunkeler (p)
B. Schneider (a)	Toni Uttiger (p)
Thomas Portmann (p)	

9.2 Presse

Inserate im Yachting haben wenig Echo gezeigt und werden nicht mehr getätigt. Die Zusammenarbeit mit dem Yachting klappt im Prinzip.

9.3 Euro-Commodore

Dieses Jahr frühzeitige Information Eurocup: Shoreham kann mit Nieuwpoort kombiniert werden. Grosses Interesse der Engländer, Anmeldung per Fax (Nr. der Gazette entnehmen)

9.4 Präsidium

Der Aufstieg auf den 3. Platz der USY-Statistik (Jollenklassen) ist sehr erfreulich.

Ziel für dieses Jahr: Rang 2 in der genannten Statistik. Ziel für die Zukunft: Jährliche SM, stabiles hohes Leistungsniveau. Dank an den Vorstand

10. Diverses

10.1 Swisscup 97

Kurt Liechti hat als einziger alle Swisscup-Regatten bestritten

Die Rangliste:

- Rang: 1/2 Erich und Ruedi Moser
 3/4 Markus Hofstetter / Nelly Krieg
 5 Kurt Liechti
 6/7 Regula Baumgartner / Stefan Schärer
 8 Zadi
 9 Jörg Nolle
 10 Roger Lehmann

10.2 Ehrungen

Bruno Holtmann und meine Wenigkeit werden



für die Arbeit im Vorstand, die wir ja mit dieser GV abgeben werden, mit je einem Litho-Druck des bekannten und wunderschönen Bildes von Ursula Heilig (EM-Kreuzlingen) beschenkt. (Herzlichen Dank für diese schöne Erinnerung und für die konstruktive Zusammenarbeit im Vorstand.)

10.3 T-Shirt-Wettbewerb

Vier Vorschläge wurden eingereicht, (Silver, Jerry, Nelly und Sam). Eine ominöse Jury hat getagt und den Vorschlag von Sam, mit dem kostengünstigsten (Fr. 3.50) und zudem individuellen Aufdruck, zum Preisgewinner ernannt. Markus Läubli präsentiert zudem einen Vorschlag ausserhalb des Wettbewerbes, der die Rückseite der Gazette verwendet.

10.4 Regatta Abonnemente

Der Vorstand erachtet die Durchführung als zu kompliziert und hat die Idee "auf Eis gelegt".

10.5 Bootsdecken

Es gibt neu eine Schablone, mit der die Bootsdecken grossformatig beschrieben werden können. Fritz Widmer hat es ausprobiert und ist damit an der WM in Australien international aufgefallen. An den kommenden Regatten können weitere Decken bedruckt werden

10.6 Wegweiser

Von total acht Wegweisern sind noch zwei vorhanden; wo ist der Rest?

10.7 Demissionen

Regula Baumgartner und Ruedi Moser werden auf Ende 1998 demissionieren!

Winterthur, den 21. Februar 1998

Euer alter Sekretär, **Patrik Sprecher**



NEW !

FAST - FAST - FAST - FAST - FAST
WIDE DUVOISIN FIREBALL
NEW FORM - NEW MOULD
FAST - FAST - FAST - FAST - FAST

BUSTA sailing clothes
WEST MERSEA COMBI TRAILERS
SUPERSPARS - PROCTOR
PINNEL & BAX - NUMBER ONE - RUSH - HYDE
(no charges for the transport of the sails from London to Colombier)

your Fireball specialist :
DUVOISIN CONSTRUCTION NAUTIQUE

**DUVOISIN**

2013 Colombier NE
Tél. 032 841 10 66 - Fax 032 841 42 08

Bilanz/Budget



Budget SFA 1998	
Mitgliederbeiträge	8000.00
Verkaufserlös Bazar	1000.00
Inserateerlös	1600.00
USY-Subventionen	2000.00
FI-Subscription	1750.00
Training Port Camargue 98	3000.00
Subvention Jun.	800.00
Flottenbeiträge	100.00
Administration	400.00
Gazette (inkl. Frankaturen)	4300.00
Preise Bestenliste	300.00
PR / Swiss-Boat	800.00
Training Schweiz	500.00
Subvention Meldegeld SM	500.00
Wareneinkauf	500.00
Warenausgang	1000.00
SM	800.00
USY Klassenbeitrag	100.00
Subvention WM	1200.00
	<u>12600.00</u>
Verlust	3450.00
	<u>16050.00</u>

Uebersicht Bilanz- und Erfolgsrechnung per 31.12.97	
Bilanz per 31.12.97	
Aktiven	
Kasse	279.10
Post	4209.85
Bank	9852.20
Debitoren	71.05
Inv. Bazar	2763.10
Passiven	
Kapital 1.1.98	17802.65
Kreditoren	2627.40
Saldo	17175.30
Verlust 97	3254.75
	<u>20430.05</u>
	<u>20430.05</u>
Erfolgsrechnung per 31.12.97	
Aufwand	
Administration	314.50
Gazette	4130.40
Training Grande Motte/CH	4113.40
FI Subscription	1716.35
Preise (Jahresbestenliste)	230.00
SM (Meldegeld Ausland)	230.00
übriger Aufwand	269.95
Div. Subventionen	1300.00
Frankaturen	878.70
Warenausgang	1226.90
Ertrag	
Mitgliederbeiträge	8145.00
Verkaufserlös (Bazar/TD)	370.00
Inserate	1087.50
übrige Einnahmen	1552.95
Saldo	14410.20
Verlust 97	3254.75
	<u>14410.20</u>
	<u>14410.20</u>

Fireball-Flotte Hallwil

Endlich kann ich jetzt auch im Winter segeln. Zwar nur virtuell dank Internet, wo ich eben die Weltmeisterschaft im fernen Australien mitverfolge. Zur Erhöhung der Wirklichkeit ziehe ich noch den Taucher an und montierte den Haarfön vor dem Bildschirm. Aber nach einer Stunde muss ich schweissgebadet abbrechen. Da bleibt mir nur noch die Vorfreude auf Antibes

Realer ging es an unserem Schlusshöck anfangs Dezember zu und her. Die rege Beteiligung an diesem Brunch lässt hoffentlich auf eine bessere Regattaktivität 1998 hoffen: "Allons-y, Fireballi!" Wir haben auf jeden Fall ein attraktives Programm mit einem Kegelabend am 25. Februar, zwei Clubregatten und einer auswärtigen Regatta in Stansstaad zusammengestellt.

Föni

Fireball-Flotte Bielersee

Wir starteten unsere Saison mit gut besuchten Mittwochs-Trainings. Vielleicht ist unsere kleine Flotte gerade deshalb an den Regatten fast immer vollständig vertreten.

Der Flottenhöck (inoffizielle Flotten-GV) fand wiederum in Wingreis im Klubhaus des YCB statt. Besten Dank an Thomas für die Organisation und das Fondue!

Saisonaufakt 98 bildete unser Skiyachting am 7. März in Les Bugnens - ohne Segeln, dafür aber mit anschließendem Treberwurst- und Eglifletschmaus. Eigentlich müßte es ja Ski-Eating heißen, aber das tönt zu scheusslich und zudem hat es so gar nichts mehr mit Segeln gemeinsam.

Flottenmeisterschaft 97 (17 Boote)

1. K.Liechti/S.Hintermann
2. T.Bossard/R.Bossard
3. A.Lister/R.Lister
4. R.Scheller/D.Wernli
5. T.Zobrist/U.Schnetzler
6. G.Sauer/J.Wyss
7. S.Eigen/S.Eigen
8. W.Berchtold/M.Berchtold
9. M.Erne/W.Erne
10. Ch.Gratwohl/M.Häller

Thomas Bossard



In der Flottenmeisterschaft schwammen unsere Youngsters obenauf...bravo Christoph und Lukas!

Flottenmeisterschaft 97:

Steueriis:

1. Zbären Christoph
2. Ganz Theo
3. Gautschi Thomas
4. Suter Maja
5. Aebi Werner
6. Käser Samuel
7. Katz Peter

Hängeriis:

1. Zbären Lukas
2. Roth Renat
3. Schluchter Franc,
4. Aebi Ursi
5. Schnägg Matthias
6. Stocker Beat
7. Fischer Martin
8. Malär Annina
9. Gautschi Trudi
10. Neuhofer Caroline -

Mit windreichen Grüßen (4-5 Bf)

Werner SU114055 & Thomas SU114604

Wie segeln Sie auf der Strasse?



Seien Sie kompromisslos wenn es um Qualität Ihres Bootsanhängers geht – Wir sind es auch! Harbeck-Bootsanhänger – Vorbild in Komfort und Technik.

Imhof Bootsmotoren AG

Imhof Bootsmotoren AG
Service-Center

Herdern 9 / Stanserstrasse
CH-6373 Ennetbürgen
Telefon 041 620 31 81
Telefax 041 620 31 81

Hauptimporteur für die Schweiz

HARBECK[®] Ihrem Boot zuliebe

Antragsformular für JuniorInnen-Subvention 1998

Mitgliederdaten:

Name:

Vorname:

Strasse:

PLZ, Ort:

Tel.: (P)

Tel.: (G)

Geburtsdatum:

Eintrittsdatum:

Swiss-Cup Regatten, an denen ich teilgenommen habe:

Zutreffendes bitte ankreuzen und den Meldegeldbetrag eintragen:

- | | | | |
|---------------------------------------|---|--|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Mammern Fr.- | <input type="checkbox"/> Kreuzlingen Fr.- | <input type="checkbox"/> Walensee Fr.- | <input type="checkbox"/> EM 98 Fr.- |
| <input type="checkbox"/> Biel Fr.- | <input type="checkbox"/> Stanstaad Fr.- | <input type="checkbox"/> Thun Fr.- | |
| <input type="checkbox"/> Murten Fr.- | <input type="checkbox"/> Yverdon Fr.- | <input type="checkbox"/> SM 98 Fr.- | |

Bankverbindung:

Bank:

Ort:

Kt.Nr.:

Ort, Datum

Unterschrift

- Verwendung: Pro JuniorIn übernimmt die SFA 50% des Meldegeldes von maximal 4 SWISS-CUP Regatten, 25 % des Meldegeldes für die SM 98 und 50% des Meldegeldes für die EM 98.
- Bedingung: Als JuniorIn gelten alle SFA-Mitglieder mit Jahrgang 77 und jünger.
- Vorgehen: Antragsformular ausfüllen und einsenden bis zum 20. November 1998
- Begründung: Finanzielle Unterstützung von Junioren, die aktiv an Regatten teilnehmen.

Segelbekleidung

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

In unserem Segelshop finden Sie weiter:

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

Öffnungszeiten:

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

Boots- und Sportbedarf

Jurischüsse 17 - 5035 Osterensfelden
Tel. 062 723 87 10 - Fax 062 723 38 73



SAILOR SAILOR SPORT AG

Antibes, Südfrankreich, oder wie man dem Winter entflieht

Eigentlich hatte ich aus beruflichen Gründen gar keine Zeit, nach Antibes zu fahren, aber als Erich mir anbot, meinen neuen Duvoisin zu testen, konnte ich nicht widerstehen. So fuhren wir am Donnerstagabend mit dem werftneuen Schiff nach Antibes, ohne es aufgestellt und eingerichtet zu haben. In Lugano stellten wir fest, dass unser Anhänger auf einer Seite einen Plattfuss hatte. Das beginnt ja schon gut, so dachten wir.

Nach Ventiliereinigung, Aufpumpen und Hilfeleistung eines Tornadoseglers ging es mit Espresso und Redbull intus auf die Weitetfahrt. Ohne mit weiteren Problemen konfrontiert zu werden, erreichten wir Antibes,

Durch Navigator Erich fanden wir zielsicher zum Port Gallice, wo wir das Boot plazierten. Um 01:00 Uhr fuhren wir im Hotel Orion ein, wo Ruedi und (Hans-)Andrew bereits am Vortag die Zimmer bezogen hatten. Am Freitagmorgen bei strahlendem Sonnenschein machten wir uns daran, das neue Boot aufzuriggen. Nach Problemen wie nicht-funktionierende verstellbare Saling, zu kurzem Strut und fehlendem Unterliekstrecker ging es zum ersten Lauf,

Leider fanden sich nur elf Fireballs am Start ein fünf Schweizer (davon vier Boote vom Hallwilersee), vier Franzosen und zwei Italiener. Bei leichter Seebrise schickte uns die Wettfahrtleitung zwischen 200 Lasern um die Bojen. Dazwischen donnerten die Tornados wie Geschosse an uns vorbei. Der Franzose Jean-Louis Treguier hatte von Anfang an die Nase vorn. Nur Andrew und Ruedi konnten ihm Patoli bieten. Auf räumlichem Kurs fuhren uns auch noch Kurt und Maja um die Ohren. Schlussendlich fuhren wir als fünfte um das Zielboot.

Am Abend genossen wir die französische Gastfreundschaft bei einem üppigen Dreigänger. Am Samstag sah die Wettelage gleich aus wie am Vortag - aber welche Überraschung, als der Wind vor dem zweiten Lauf immer mehr aufdrehte und die Wellen bis zu einem Meter anwuchsen. Einige Bolle kämpften dabei mit Kenterungen, Wir segelten diesmal auf den vierten Platz,

Am Sonntag war Warten angesagt. Ich wusste bald nicht mehr, auf welche Art ich den Kaffee trinken sollte, Oder hätte ich die Teesorten noch probieren sollen? Es kam wie es sein musste, denn um 14:00 Uhr entschlossen wir abzuriggen und prompt kam 10 min. später der Schuss zum Auslaufen. Nur Andrew/Ruedi und Maja/Christine liefen von den schweizer Booten noch aus, während wir anderen uns auf den Heimweg machten

Au revoir, bis zum nächsten Mal:

Beat SU114???

[Am Sonntag segelten wir bei wiederum warmen Frühlingstemperaturen und Sonnenschein noch einen Leichtwindlauf. Leider Hess die Wettfahrt-Oleitung diesmal die Laser vor uns starten, was für arg verstopfte Bojenrundungen sorgte - Ma/a]

Rangliste Antibes `98									
Rang	Segelnr.	Crew	Helm	Club	Lauf1	Lauf2	Lauf3	Lauf4	Punkte
1	FRA 14489	Treguier Jean-Louis	Waubant CHR	Val Joly	1	1	2	1	2,25
2	SUI 14318	Lister Andrew	Moser Ruedi		2	4	1	2	4,75
3	FRA 14500	Hobday Bruce	Thoby Joseph	CN Antibes	8	3	3	3	9,00
4	SUI 14377	Liechti Kurt	Carmody Barbara		3	2	6	DNC	11,00
5	SUI 14???	Moser Erich	Stocker Beat		5	5	4	DNC	14,00
6	SUI 14583	Suter Maja	Hardi-Landerer Chri.		4	7	8	5	16,00
7	ITA 14304	Bertello Ariodante	Conta Aless		7	8	5	DNF	20,00
8	FRA 14450	Bertello Eric	Baronet Denis	AC	10	10	7	4	21,00
9	SUI 14235	Thomas Bossard	Wyss Jan		6	6	DNF	DNC	24,00
10	FRA 4146	Aussel Christian	Aussel Sylvie		11	11	DNC	6	28,00
11	ITA 14644	Carpinello Marco	Carpinello Lu.		9	9	DNC	DNC	30,00

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



Seilereie Denzler AG
 Torgasse 8, beim Bellevue, 8024 Zürich
 Tel.: 01 252 58 34 - Fax.: 01 252 39

Selektion

Selektion zur Europameisterschaft 1998 in Lipno / Tschechische Republik

WICHTIG

- Nur wer sich rechtzeitig zur Selektion anmeldet, wird von der SFA für die EM 98 zugelassen
- Steuerleute und Vorschoter/innen müssen sich getrennt zur Selektion anmelden.
- Selektionskriterien gemäss beiligendem Selektionsreglement vom 13. Januar 1996.
- Es sind nur ca. 8-12 Mannschaften aus der Schweiz zugelassen.

REGATTEN Unten stehen die definitiv geltenden Selektionsregatten für die EM-Selektion 1998.

-Eurocup Aigues Mortes (F) **-Swisscup Mammern** **-Swisscup Kreuzlingen**
-SM Brunnen **-Swisscup Biel** **-Eurocup Nieuwpoort (B)**
-Swisscup Thun **-Eurocup Shoreham (UK)**

Anmeldung EM Lipno 1998

Selektionsmeldeschluss 26. April 1998

Name: _____

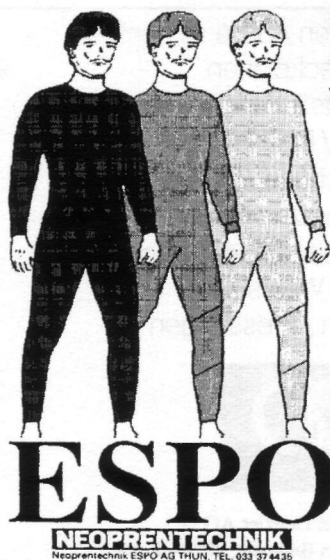
Vorname: _____

Datum: _____

Unterschrift: _____

Anmeldung an:
Markus Läubli
Murifeldweg 7
3006 Bern
Tel.: 031 352 37 75

ESPO AG, Neoprentechnik
Schwäbis 12, 3605 Thun



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.

Selektionsreglement der SFA für Europa- und Weltmeisterschaften

Art.1 Zweck

- 1 Dieses Reglement legt fest, wie die der SFA zur Verfügung stehenden Startplätze an Europa- und Weltmeisterschaften vergeben werden.

Art. 2 Obligatorische Mitgliedschaft

- 1 Die der SFA zur Verfügung gestellten Startplätze werden nur an Aktiv-Mitglieder der SFA vergeben
- 2 Sowohl Steuer- wie auch Vorschotleute müssen Aktiv-Mitglied der SFA sein.

Art. 3 Selektionsplätze

- 1 Die nicht schon durch Wildcards (Art. 4) vergebenen Startplätze werden aufgrund einer Selektion vergeben.
- 2 Für die Teilnahme an der Selektion ist eine Anmeldung beim Regattachef erforderlich. Steuer- und Vorschotleute müssen sich anmelden. Der Anmeldetermin wird vom Vorstand der SFA festgelegt und bekanntgegeben.
- 3 Das an Selektionsregatten benutzte Boot muss ein vermessener Fireball sein
- 4 Für die Selektion stehen jeweils 7 oder 8 Regatten im In- und Ausland zur Auswahl, welche vom Vorstand bestimmt werden
- 5 Sowohl Steuer- wie auch Vorschotleute müssen mindestens vier Selektionsregatten segeln. Ueber Ausnahmen entscheidet der Vorstand. Eine Selektionsregatta ohne gültigen Lauf wird für die Teilnehmer als gesegelt betrachtet.
- 6 Aufgrund der an den Selektionsregatten erreichten Punkte, die nach der Schmall-Tornado-Formel (Anhang) berechnet werden, wird eine Selektionsrangliste für alle an der Selektion teilnehmenden Personen aufgestellt. Dabei werden nur die vier besten Rangierungen gezählt. Die Person mit der höchsten Punktzahl fuhr die Rangliste an
- 7 Die für schweizer Boote zur Verfügung stehenden Startplätze werden an die bestplatzierten Personenschaften der Selektionsrangliste vergeben. Dabei werden die Selektionspunkte von Steuer- und Vorschotleuten zusammengezählt.

Art. 4 Wildcards

- 1 Der Vorstand der SFA kann maximal zwei der zur Verfügung stehenden Plätze an bestimmte Personenschaften vergeben.
- 2 Den so bestimmten Personen ist eine Teilnahme an der Selektion aus zum Beispiel folgenden Gründen verwehrt: Entweder segeln sie zur Zeit aktiv in einer anderen Klasse oder sie segeln erst seit kürzerer Zeit aktiv im Fireball. Sie müssen sich durch hervorragende RegattarResultate im Fireball ausgezeichnet haben, oder müssen dem Vorstand als besonders förderungswürdig erscheinen
- 3 Um eine Wildcard zu erhalten, ist ein Gesuch an den Vorstand zu stellen
- 4 Die Beurteilung des Gesuches liegt im Ermessen des Vorstandes

Anhang: Berechnung der Selektionspunkte

Schmall-Tornado-Formel: Selektionspunkte = $F \times \left(50 \times \frac{S-PT}{S-PS} + 50 \right)$

wobei

F = Faktor der Regatta

PT = Punkte des Teilnehmers

PS = Punkte des Siegers

S = Maximal erreichte Punktzahl mit mind. einem gültigen Lauf

Der Faktor F wird nach folgenden Kriterien bestimmt:

- Jede Regatta erhält als Grundfaktor den Wert 1.00, die SM 1.02.
- Wird bei einer Regatta nur ein gültiger Lauf ausgetragen, so wird der Faktor um 0,01 herabgesetzt,
- Wenn mehr als 15 Boote an einer Regatta teilnehmen, wird der Faktor pro 4 zusätzliche Boote um 0.01 erhöht.
- Wenn ein Drittel der teilnehmenden Personenschaften aus dem Ausland kommt (Steuer- und Vorschotleute), wird der Faktor um 0.02 erhöht.

Genehmigt an der Generalversammlung vom 13.1.1996,

national championships



Dutch Open Championships 98 Marina Muiderzand Donnerstag 21. Mai bis Sonntag 24. Mai

Dienstag 21.05.: 9.00 Registrierung/2-3 Läufe
Freitag 22.05.: 2-3 Läufe
Samstag 23.05.: 2-3 Läufe
Sonntag 24.05.: 1-2 Läufe

ZV De Roerkoning and Fireball Holland
O. Deurloo
Spinnerwei 6
5551PS Valkenswaard
Nederland
Tel.: 0031 40 204 89 89

Französische Meisterschaften Notre Dame de Monts (VENDEE) Samstag 15. August bis Samstag 22. August

Samstag 15.08.: Einschreibung/Vermessung
Sonntag 16.08.: Einschreibung Kurs-Infos
Trainingsregatta
17.08- 21.08.: 2 Läufe pro Tag
Mittwoch 19.08.: Grand soirée FIREBALL
Freitag 21.08.: Rangverkündung/Preisverleihung
Meldegeld: 430.- FF

Cercle Nautique Notre-Dame de Monts
18 bd des dunes
85690 - Notre-Dame de Monts
Tel/Fax.: 0033 (0)2 51 58 46 20

TAKE OFF WITH A WINDER FIREBALL

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

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

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

Fireball Training Mannenbach		Fireball Training Murten	
Datum:	16-17.05.98	Datum:	27-28.06.98
Ort:	Mannenbach Yachtclub Salenstein	Ort:	Segelclub Murten Clubsteg des SCM Clubhaus Ryf 32, 3280 Murten
Treffpunkt:	Samstag, 10.00Uhr, Trockenplätze	Treffpunkt:	Samstag, 10.00 Uhr, Clubhaus SCM
Unterkunft:	Clubhaus des YCS	Unterkunft:	Clubhaus SCM
Kontaktinfo:	Stefan Erb Fax: 052 318 13 32	Kontaktinfo:	Regula Baumgartner Tel.: 031 301 71 74 Fax 031 315 65 00

Anmeldung zum Training Murten Mannenbach
(zutreffendes bitte ankreuzen)

Segelnummer: _____

Steuermann/frau: _____

Unterschrift: _____

Vorschoter/in: _____

Unterschrift: _____

Kontaktadresse: _____

Telefon: _____

Anmeldung an: Regula Baumgartner, Gesellschaftsstr. 35, 3012 Bern (Murten)
Stefan Erb, Glemettenstr. 145, 8459 Volken (Mannenbach)



Beitritt

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

SwissFireball Association Beitrittserklärung/Inscription

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

Name / Nom: _____

Vorname / Prénom: _____

Strasse / Rue: _____

PLZ / CP: _____ Ort / Lieu: _____

Geburtsdatum / Date de naissance: _____

Telephon / Téléphone: (P) _____ (G) _____

Segelklub / Club à Voile: _____

Bootsliegeplatz / Lieu de stationnement du bateau: _____

Fireball SUI- _____

Baujahr / Année de construction: _____

Hersteller / Constructeur: _____

Datum / Date: _____

Unterschrift / Signature: _____

Einsenden an / Envoyer à : François Schluchter, Grossholzweg 16, 3073 Gümlingen

CopyQuick

Pierre-Alain Mouttet

FARBKOPIEN

SATZ

**PC+MAC
PRINTING**

SERIEKOPIEN

LAYOUT

SCAN

OFFSETDRUCK

GRAPHIK

**LIEFER-
DIENST**

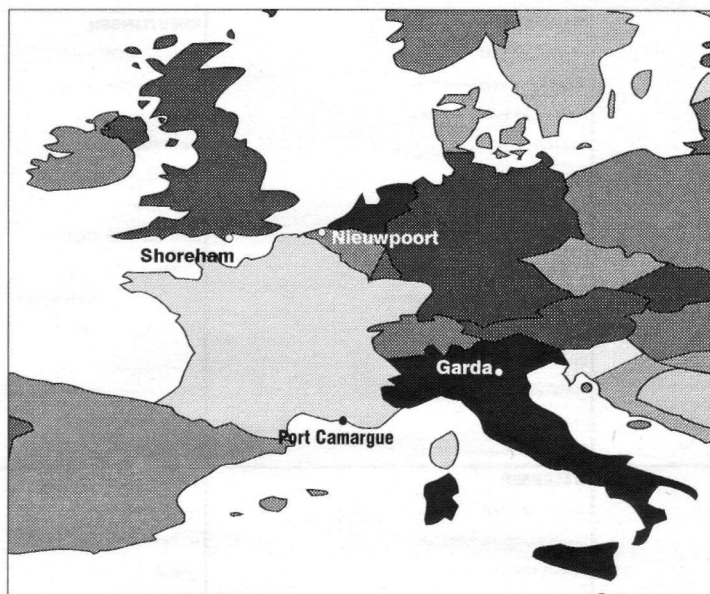
Bahnhofgalerie
3011 Bern
Tel. 031/311 22 20

Parkterrasse 16
3012 Bern
Tel. 031/311 19 19

Länggassstrasse 38a
3012 Bern
Tel. 031/302 80 88

Moserstrasse 50
3014 Bern
Tel. 031/332 32 10

Fireball Eurocup



Sail Internationali

Eurocup 1 Port Camargue 11-13.4.

Club Nautique de la Baie d' Aigues Mortes
Résidence Alamanda,
1 rue Marcel Deleuze
F-30240 Le Grau du Roi, France
Tel.: 0033 466 53 11 89
Fax: 0033 466 53 63 96
Jenny Baines
Tel: 0033 493 64 47 Fax: 0033 493 95 61 17

Eurocup 2 Shoreham 4-5.7.98

Shoreham Sailing Club

UK Fireball Association
Angus Hemmings
57a Foyle Road Tottenham, London
N17 0NL
United Kingdom
Tel: 0044 1 818 01 69 84

Eurocup 3 Nieuwpoort 10.-12.7.98

Vlaamse Vereniging voor Watersport
VV Nieuwpoort Watersportlaan 11B
8620 Nieuwpoort, Belgium
Tel.: 0032 58 23 52 32 Fax.: 0032 58 23 40 58
Tourist Office Tel.: 0032 58 22 44 20
Belgian Fireball Association
Bart van Hooreweghe, Mamitobalaan 55
Tel.: 0032 50 38 42 23 Fax.: 0032 92 42 88 71

Eurocup 4 Lago di Garda 7-9.8.98

Vela Club Campione del Garda
Lungolago Olcese 8I-25010
Campione del Garda
BS Tel/Fax.: 0039 365 91 69 08

Assoziatione Italiana Fireball
Dieter Vohwinkel, Via Rosetti 6, I-25010 San Felice
Tel.: 0039 365 62 61 98 Fax.: 0039 309 91 35 44

Swiss-Cup 98



Regatta	MAMMERN	KREUZLINGEN
Datum	25./27. April 1998	9./10. Mai 1998
Club	Segelvereinigung Mammern	Yacht Club Kreuzlingen
Klassen	Fireball, Contender, Korsar	Fireball
Meldeadresse	Stephan Ritzler Fax: 052 720 23 42	Theo Waibel Fax: 052 213 28 83
Meldeschluss	19. April 1998	4. Mai 1998
Nachmeldung	bis 1 Stunde vor Start	bis 9. Mai 1998, 12:00
Meldegeld	Fr. 40.--	Fr. 30.--
Liegeplätze	Landungssteg, Wiese/Trockenplatz	Auf der Wiese beim Halenkran
Erster Start	Sa. 14.00/z. Vlg. 13.30	Sa. 14.00/z. V. 12.30
Letzter Start	So., 15.00	-
Besonderes	Nachlassen am Samstag inbegritten	Seglerhöck mit Nachlassen
Kontaktperson	Stephan Ritzler	Fritz Widmer
Anfahrtsweg	Mammern Restaurant Hecht	Kreuzlingen
Regatta	WALENSEE	BIEL
Datum	13./14. Juni 1998	20./21. Juni 1998
Club	Segelclub oberer Walensee	YC Bielensee
Klassen	Fireball, OK-Jolle	Fireball
Meldeadresse	Ruedi Meier Tel: 081 738 25 21	Robert Hartmann (Keine Voranmeldung!)
Meldeschluss	6. Juni 1998	-
Nachmeldung	13. Juni 1998, 12.00 (+ Fr. 10.--)	bis 20. Juni 1998, 14:00
Meldegeld	Fr. 40.--	Fr. 30.--
Liegeplätze	Halen Unterterzen	Wingreis Wiese/Trockenplatz
Erster Start	Sa. 13.00	Sa. 14.30
Letzter Start	So., 16.00	-
Besonderes	Erinnerungspreise für alle Segler!	Achtung Parkplatzprobleme!
Kontaktperson	Ruedi Meier	Thomas Gautschi
Anfahrtsweg	Mühlehorn-Murg-Unterterzen	Biel-Twann-Wingreis
Regatta	STANSSTAD	MACCAGNO I
Datum	18./19. Juli 1998	25./26. Juli 1998
Club	Segelclub Stansstad	Unione Velica Maccagno
Klassen	Fireball, Compact, 11m OD, Laser	Fireball, 470
Meldeadresse	vor Ort ab Sa. 18. Juli 1998, 09:30 (Keine Voranmeldung!)	Markus Läubli 031 352 37 75
Meldeschluss	-	-
Nachmeldung	-	-
Meldegeld	Fr. 40.--	-
Liegeplätze	Halen Stansstad (Kieswerk)	Jollen Einwassungssteg Maccagno
Erster Start	Sa. 11.30/bereit zum Auslaufen	-
Letzter Start	So., 15.00	-
Besonderes	Nachlassen im Club möglich	Info bei Anmeldung
Kontaktperson	-	Markus Läubli
Anfahrtsweg	Autobahnausfahrt Stansstad	Bellinzona S. Nazzaro od. Luino

GBR 14 294

Winder composite, wide bow, kevlar-epoxy hull,
stratus rig, sails, trailer+trolley
~ 3000 £

Russel Thorne

Two Trees, Heare Green
West Hatch, Taunton
Somerset TA36 DA
United Kingdom

ITA 14 441

Baujahr 94; Composite; Proctor stratos; diverse
Segel. **Preis auf Anfrage und nach Segel**

Alex Vohwinkel

Tel.: 0039 365 62 61 98
Fax.: 0039 309 91 35 44

Baujahr `82

vermessen; '96/ '97 generalüberholt
garantiert kein schadhafes Holz; Deck, Mastfuß u.
Schwertkasten neu; zwei Satz Segel; fast neuwertiger
Spi, stehendes Gut; Proctor

Ingo Forberg

Alte Landstr. 4/1
D-78315 Radolfzell-Markelfingen
Tel.: 0049 7732 1 34 56

zu verkaufen für: 2500,- od. Tausch geg. Contender

Z 12 146

Bopp&Ruest, Holz, 2 Satz Segel, Rollj, Trailer,
Unter- u. Oberblache,

Preis: 2500,- (od. Laser als Tausch)

Fränzi Bühlmann

Homburgerstr. 27
4052 Basel
Tel.: 062 311 47 12

SUI 10 479

Holz (David Trott, GBR), Regattaboot mit allen
modernen Trimmöglichkeiten, Deck vor 1 Jahr lackiert
Rigg erst 1 Saison alt (Sperspars M7), Rake über
Flaschenzug an den Wanten schnell u. leicht verstellbar
1 Satz Segel (Vogel&Meyer)

Jan Wyss

Sackweg 3
5606 Dintikon
Tel.: 056 624 23 47

Zu verschenken:

Anhänger Wolfangel + Rollj
Keine passenden Aufgaben für Fireball

Ruedi Moser

Heiniweg 11
8904 Winterthur
Tel.: 052 292 98 39

Redaktionsschluss Gazette Nr. 2-98: 10. Mai 1998

Impressum:

Swiss Fireball Association

Vierteljährlich erscheinendes Vereinsorgan in 320 Exemplaren

Redaktion:

Layout:

Druck:

Maja Suter, Grossholzweg 19, 3073 Gümlingen

Michael Schäfer, Sonnenstr.51, 8280 Kreuzlingen

Copy-Quick, Bern

PP
3000 Bern 9

Adressberichtigung an:
Swiss Fireball Association
Grossholzweg 16
3073 Gümmlingen

SEGELSCHULE Sils

ENGADIN

Zuverlässiger Malojawind
Yacht- & Katamaranausbildung
D-Schein Prüfung am Kursende
Vermietung mit und ohne Ausweis

Am Silserende des Silvaplannersees
erwartet Sie ein einzigartiges
Sportzentrum: *THE BEACH*.



Information und
Anmeldung bei:

BLUE PETER GMBH

Barkenhafen
Postfach 231
CH-2560 Nidau

Telefon ++41 (0)32 333 11 33
Fax ++41 (0)32 333 11 34
E-mail skipper@blue-peter.ch
Internet <http://www.blue-peter.ch>