

Fireball

.....GAZETTE



Swiss Fireball Association

3-98

sfa Vorstand



Präsidentin

Regula Baumgartner
Gesellschaftsstr. 35, 3012 Bern
(P) 031 301 71 74
(G) 031 351 65 00
Fax: 031 351 65 00

Sekretär

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

Kassier

Beat Stocker
Sonnrain 9, 6340 Baar
(P) 041 761 1340

Regattachef

Markus Läubli
Murifeldweg 7, 3006 Bern
(P) 079 311 74 72
(G) 031 311 36 36
Fax: 031 311 06 49
e-mail: mla@tcnet.ch

Pressechef

Ruedi Moser
Heiniweg 11, 8404 Winterthur
(P) 052 242 98 39
Fax: 052 242 98 39

Beisitzer

Gazette Redaktion

Maja Suter
Grossholzweg 19, 3073 Gümlingen
(P) 031 951 29 69
(G) 031 631 23 95
e-mail: suter@itpa.unibe.ch

Gazette Layout

Michael Schäfer
Sonnenstr. 51, 8280 Kreuzlingen
Emanuelstr. 10, D 89231 Neu Ulm
(P) 071 672 99 84
(P) 0049 731 972 69 05
e-mail: melmic@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: etawatt@shpower.ch

Post an die SFA:

Grossholzweg 16, 3073 Gümlingen
(P) 031 951 54 30
e-mail: francois.schluchter@bfi.admin.ch

Postcheckkonto 80-61962-5 Zürich

SFA im Internet: www.swiss-sailing.ch/fireball/

Flottenchefs/Regionen

Bodensee

Philip Geuggis
Meiholzstr. 20a, 8500 Frauenfeld
(P) 054 720 84 02
(G) 071 672 88 05
e-mail: geuggis@swissonline.ch

Walensee

Markus Hofstetter
Hauptstr. 48, 8867 Niederurnen
(P) 055 610 17 32
(G) 055 618 65 19

Bern

Dario Bischoff
Pfaffenbühlweg 34, 3604 Thun
(P) 033 336 01 04

Hallwilersee

Thomas Bossard
Unterdorfstr. 57, 5703 Seon
(P) 062 775 26 39
e-mail: tobo@bluewin.ch

Bielensee

Thomas Gautschi
Aebisstr. 58, 2503 Biel
(P) 032 365 65 45

Zürich

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

Lac de Neuchatel

Frederic Duvoisin
Battieux 3a, 2013 Colombier
(G) 032 841 10 66
Fax: 032 841 42 08

Weihnachtstraining in Antibes

Wir suchen noch trainingswillige Kollegen, die mit uns über Weihnachten und Neujahr (26.12-3.1.99) in Antibes trainieren möchten. Interessenten melden sich bitte bei Kurt (041 010 00 71) oder Erich (052 261 5189) oder über e-mail: emos@swissonline.ch

EURO und WM 2000

Gesucht: Steuerli oder Hängerli,

der/die im Jahre 1999 möglichst viel Zeit zum Trainieren und Lust hat, im Jahre 2000 ein ganz besonderes Segelerlebnis zu realisieren.

Ich bin von Hause aus Hängerli.....

Melde Dich bei: Jan Wyss, Sackweg 3, 5606 Dintikon, 056 624 23 47.

Kurzbericht EM

* Musil Europameister * erster Lauf durch Lister/Lister gewonnen * 53 Boote * wenig Wind * nur sechs Läufe*

1. CZE 14552 Musil/Roczek
2. GBR 14623 Pinnell/Flint
3. GBR 14593 Escritt/Wagstaff
-
-
-
10. GER 14472 Rennecke/Rennecke
16. SUI 14495 Baumgartner/Schärer
18. SUI 14318 Lister/Lister
21. SUI 14540 Moser/Liechti
24. SUI 14615 Huber/Mauchle
33. SUI 14377 Läubli/Ingold
34. SUI 14358 Wildi/Schroeder
36. SUI 14235 Bossard/Gautschi
37. SUI 14539 Hofstetter/Krieg
38. SUI 14583 Suter/Schluchter
40. SUI 14602 Widmer/Zust
41. SUI 14319 Ganz/Roth
45. GER 14658 Lederer/Schäfer



Achtung: Nächste GV am 16. 01.99

Der Vorstand berichtet

Liebe aktive Fireball-Segler, liebe Fireball-Fans

Der Vorstand eröffnet mit dieser Seite ein Forum, um mit der Diskussion unserer Probleme, Anliegen und Entscheidungsprozesse den Kontakt zwischen Euch und dem Vorstand zu fördern. Zur Zeit beschäftigen wir uns hauptsächlich mit den folgenden Punkten:

Präsidentinnen/Präsidentenamt:

Regula wird ihr Amt an der nächsten GV abgeben. Für ihre Nachfolge ist noch nicht gesorgt. Wer hat viel "feu sacre" für die SFA, bringt Segelerfahrung und aktive Beteiligung am Regattageschehen mit? Wer engagiert sich in Zukunft für die Geschäfte der SFA, damit die Fireball-Regattaszene weiterhin aktiv bleibt? Wer fühlt sich angesprochen? Wer möchte jemanden nominieren?

Bitte meldet Euch bei Regula.

Ersatz Pressechef:

Michael Schäfer, der zur Zeit das Gazette-Layout gestaltet, übernimmt diese Funktion a.i. bis zur GV.

Regattabeteiligung Saison 1998:

Der Vorstand ist besorgt über die schwache Beteiligung an den einzelnen bis jetzt durchgeführten Swiss-Cup Regatten. Alle wollen nächstes Jahr wieder eine schweizer Meisterschaft durchführen (Swiss Sailing A-Klasse Qualifikation).

Wir zählen auf Euch, es gibt noch die folgenden Regatten:

Murten, Hallwil (Flottenmeisterschaft), St. Blaise/Neuenburgersee und die traditionelle Eisbärenregatta in Thalwil !

Regattaplan Saison 1999:

Euer Regattachef hat zusammen mit dem Vorstand den Regattaplan 1999 im Brouillon entworfen. Die ersten Clubs wurden bereits für bestimmte Daten angefragt. Anlässlich der Regatta in Murten wird der Vorstand Euch nach dem Nachtessen ein Diskussionsforum anbieten. Zu diesem Zeitpunkt werden wir Euch den provisorischen Regattaplan 1999 vorstellen und ihn mit Euch diskutieren. Bitte nutzt diese Gelegenheit.

Das wär's für dieses Mal. - Wir hoffen auf möglichst viele Anregungen! Bis zur nächsten Gazette.

Eurer Vorstand

..bis zum Start - Schuss! Teil 2 (Taktik und Technik)

In den folgenden Seiten drucken wir als zweiten Teil der Serie über 's Starten einen Artikel modifiziert aus der Gazette 3-91 ab. Er stammt aus TACTICS von Rodney Pattison, wurde übersetzt von Ruedi Moser und für Euch hier von Stefan Schärer an die neuen Regeln angepasst.

Eine Startlinie liegt selten senkrecht zum Wind. Selbst an grossen Anlässen findet man gelegentlich eine stark auf eine Seite bevorteilte Linie. Im ersten Lauf zu den Olympischen Spielen 1968 war die linke Seite derart bevorteilt, dass wir die Linie auf Bb-Bug kaum anliegen konnten. Alle 35 Flying Dutchman wollten den besten Start und verkeilten sich ineinander. Obwohl wir uns befreien konnten und den Lauf gewannen, wurden wir später disqualifiziert. Kein guter Beginn für eine Olympische Regatta! Der Start zum letzten Lauf war beinahe eine Wiederholung des ersten. Nur ein Boot (unseres!) manövrierte frei am falschen Ende der Linie. Mit einem so vorsichtigen Start konnten wir den Lauf nur als zweite beenden, aber das genügte, um die Goldmedaille zu gewinnen.

Diese Story zeigt die Gefahren eines Starts mit Bb-Begünstigung auf. Ich starte jetzt in der Tat nie mehr direkt an der Boje, sondern nur in der Nähe der Boje, gerade klar von der Masse. Ich bin sogar noch vorsichtiger, wenn ich den Streicher bereits habe. Dann gehe ich noch weiter zur Mitte und versuche mit Geschwindigkeit durchzubrechen. Andererseits versuche ich die beste Startposition zu kriegen, wenn die Stb-Seite der Linie bevorteilt ist, denn da ist es viel einfacher, eine Lücke zu finden. Bevor wir uns mehr mit dem Start bei Bb-Bevorteilung beschäftigen, wollen wir schauen, was dabei alles schiefgehen kann.

Starten bei Backbord-Begünstigung.

Gefahren: Es ist ein hässliches Gefühl, die Boje zu früh zu erreichen. Im Eifer, genau beim Schuss dort zu sein, ist man plötzlich zu früh. Die einzigen Auswege sind die Boje zu berühren, zu früh über die Linie zu gehen oder hinter die Boje abzufallen. Alle drei sind eine Katastrophe. Nur wenig Trost ist es, von einigen anderen zu frühen Booten umgeben zu sein (Bild 1).

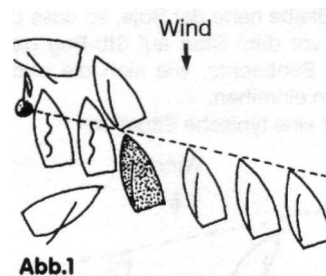


Abb.1

Selbst wenn du einen brauchbaren Start erwischst, wirst du es schwer haben, freizukommen und wegen der Boote rechts von dir kannst du nicht wenden. Manchmal hat es anstelle der Boje ein Boot. Dann musst du genügend Raum haben, um an ihm und seiner Ankerleine vorbeizukommen. Vielfach sind auch Jurymitglieder an Bord und du hast keine Chance, eine Regelverletzung zu vertuschen.

Vorteile: Trotz allem, wenn die linke Linienseite bevorteilt ist, gibt es gute Gründe, dort in der Nähe zu starten. Manche Segler haben Angst, an der Boje zu starten: Man hört den Countdown vom Startschiff nicht und wenn etwas schiefgeht, muss man hinter dem ganzen Feld durch.

Der offensichtlichste Vorteil ist aber die Distanz nach Luv, die sich gewinnen lässt. Ein Boot an der Boje einer solch schrägen Linie hat leicht vier Bootslängen Vorsprung auf ein

Starten



Boot, das beim Startschiff liegt. Zweitens hat man bei einem Start ganz links keine Boote im Lee. Selbst wenn Luvboote zu überholen drohen, kannst du durch Abfallen beschleunigen und so freien Wind behalten. Der dritte Vorteil ist psychologisch: Ein guter Start direkt bei der Boje gibt ein gutes Gefühl und einen Adrenalinstoss, genau zur rechten Zeit. Wenn du gut genug bist, den Start für dich zu entscheiden, warum nicht auch das ganze Rennen? Und schliesslich, wenn du auf der Kreuz nach links willst, ist es nur natürlich, in der Nähe der Boje zu starten.

Technik: Bleibe nahe der Boje, so dass du eine Minute vor dem Start auf Stb-Bug gerade dort bist. Beobachte, wie sich die anderen zum Starten einreihen.

Bild 2 zeigt eine typische Situation:

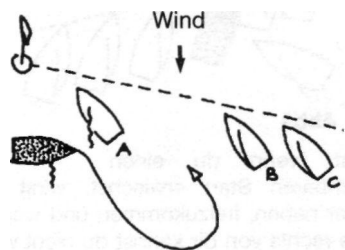


Abb. 2

A ist zu früh, B gerade richtig und C zu spät. Fahre hinter A durch und unterwende B ganz knapp. Dann sind es noch 10 Sekunden bis zum Start, du hast mehr Fahrt als die andern und bist gerade an der Boje: Du musst nur die Schoten dicht nehmen und starten! Oftmals hängt aber die ganze Flotte weit zurück. In diesem Fall segle bis zum ersten Boot und unterwende es (wie bei B vorher). Du musst nun die grosse Lücke zwischen dir und der Boje verteidigen. Will sie dir jemand abstauben, nimm das Schwert hoch, damit du seitwärts treibst. Macht dir niemand die Lücke streitig, warte bis 15 Sekunden vor dem Start, falle dann auf die Boje ab und kreuze beim Schuss die Linie mit voller Geschwindigkeit.

Wie weiter? Wenn man gut gestartet ist, besteht die Versuchung, die schlechtere Lage der umliegenden Boote auszukosten. Versuche dem zu widerstehen! Denk dran, du bist vielleicht momentan in Führung, aber diese Position ist dauernd gefährdet. Sobald du sicher bist, dass du die Boote neben dir vorne kreuzen kannst, lege auf Stb-Bug um. Du sicherst damit deinen Vorsprung. Wende in der Mitte des Feldes wieder zurück - du bist jetzt voraus, und hast beide Flügel des Feldes unter Kontrolle.

Eine wirklich schiefe Linie.

Manchmal ist die Linie so schief, dass man sie auf Bb-Bug nicht einmal anliegen kann. Es gibt dann ein Gebiet bei der Boje, welches auf Bb-Bug nicht erreicht werden kann (Bild 3).

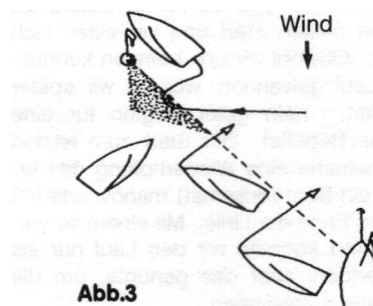


Abb. 3

Man kann einen Vorteil daraus ziehen, indem man da auf Stb-Bug startet oder, falls die 1 Minuten-Regel nicht gilt, auf Bb-Bug von vorn hineinstösst. Man muss aber sicher beim Startschuss hinter der Linie sein, dann kann man über die Boje luven und in Führung liegend abfallen. Um ein grosses Feld problemlos starten zu können, bevorteilen viele Komitees die Boje bewusst. Es ist also ein wichtiger Teil deiner Starttechnik, zu wissen, wie man in der Nähe der Boje gut wegkommt.

Starten aus der Mitte.

In der Mitte der Linie gibt es keine Engpässe. Man kann also immer ein bisschen Platz für einen guten Start erwarten. Wenn du einen bestimmten Lauf gewinnen willst, brauchst du den besten Start! Aber in einer Serie solltest

du dich nicht ständig grossen Risiken aussetzen, dann bietet sich ein Start aus der Mitte an. Und weshalb einen Startzwischenfall riskieren, wenn man eine gute Bootsgeschwindigkeit hat?

Wann soll man aus der Mitte starten?

1. Wenn es gute Möglichkeiten für eine Peilung (Transit; siehe Gazette 2-98) gibt. Das Problem in der Mitte ist die Orientierung zur Linie: je länger sie ist, desto schwieriger. Ein Transit ist die beste Lösung. Mit einem guten Transit kannst du immer überprüfen, ob der Einzelrückruf dir gilt.
2. Wenn weder die Linie schief liegt, noch eine Seite durch Strömung bevorteilt ist. Man verliert beim Start aus der Mitte nichts und wenn sich auf einer Seite ein Vorteil abzeichnet, kann man problemlos dorthin segeln.
3. Wenn die linke Seite der Startlinie einerseits, die rechte Seite der Kreuz durch Strömung andererseits bevorteilt ist. Links zu starten wäre zu riskant, weil man das ganze Feld kreuzen muss, um nach rechts zu kommen. Ein Start aus der Mitte ist ein guter Kompromiss. Dieselbe Taktik macht sich auch bezahlt, wenn zwar kein Strom geht, aber rechts die Küste ist. Oft gibt es dort eine Windbiegung, die es zu nutzen gilt.
4. Wenn die Linie zwar schief liegt, die Boote sich am bevorzugten Ende aber extrem behindern. In diesem Fall ist es besser, weg von der Masse gegen die Mitte in freiem Wind zu starten.
5. Wenn man auf Nummer sicher gehen will: man hat gute Bootsgeschwindigkeit oder liegt in der Gesamtwertung vorn.
6. In starker Gegenströmung. Das Feld hängt meistens in der Mitte durch. Dann kannst du die grössten Vorteile über deine Konkurrenten gewinnen.
7. Bei Winddrehern, wenn du in der Mitte des Kurses aufkreuzen willst.

Starte nicht in der Mitte:

1. Wenn die Round-the-ends-Regel gilt. Falls du zu früh bist, kannst du nie an ein Ende ge-

langen: Der Lauf ist für dich zu Ende!

2. Wenn der Strom schiebt. Es ist dann sehr schwierig einzuschätzen, ob du zu weit vorne liegst. Vielleicht bist du auch von ein paar Idioten umgeben, die weit vor der Linie liegen. Obwohl sie später disqualifiziert werden, nehmen sie dir den Wind und stören deinen Start oder sie ziehen dich sogar zu früh mit über die Linie.

Technik: Liege 2 Minuten vor dem Start auf Stb-Bug etwas hinter der Linie der Boote, die sich jetzt zu bilden beginnt. Wende so spät, wie du es wagst, in eine Lücke und bremse, indem du den Baum hinausdrückst. Achte darauf, nicht alle Fahrt zu verlieren, damit du nicht seitwärts driftest. Halte den Bug auf gleicher Höhe wie das Boot in Luv. Es ist wichtig, zu versuchen, eine Lücke von 2-3 Bootslängen nach Lee zu öffnen. Dies ist sehr schwierig: Du musst dich vielleicht mit nur einer Bootslänge zufrieden geben. Dieser Abstand ist viel wichtiger, als den Bug vor dem Leeboot zu haben, obwohl auch das ganz nett ist! Wenn das Leeboot abfällt, wird die Lücke so gross, dass andere Boote versuchen werden, sie zu füllen. Halte darum den Abstand zum Nachbarn konstant. Wenn das Leeboot bleibt, musst du beim Start die Schoten dicht nehmen und gerade hinaus starten. Wenn du nämlich eine Bootslänge Abstand nach Lee hast, müsste dieser Steuermann so hoch fahren, um dich zu stören, dass du unweigerlich über ihn fahren würdest. Du erreichst das aber nie, wenn du durch Abfallen vor dem Start die Lücke schliesst. Im FD ziehen wir 15 Sekunden vor dem Schuss an, das Timing variiert jedoch von Klasse zu Klasse [beim Fireball sind es 5-10 Sekunden]. Das Ziel ist aber überall dasselbe: Höchstgeschwindigkeit beim Schuss.

Wenn dich kurz vor dem Start jemand unterwenden will, fiere die Segel und falle etwas ab, in der Hoffnung, der andere suche sich eine andere Lücke. Tut er das nicht, so ist die Geschwindigkeit, die du jetzt hast, nützlich: Du kannst wieder luvnen und erneut eine kleine Lücke nach Lee schaffen.

Starten

Denke dran, du musst nicht auf sein 'Raum Raum!' reagieren, bevor er nicht eine Überlapung herstellt.

Bild 4 zeigt den Zeitpunkt, wann A beginnen muss sich freizuhalten [Die wichtigste Start-Wegrechts-Regel ist „Luven vor dem Start“, siehe Anhang].

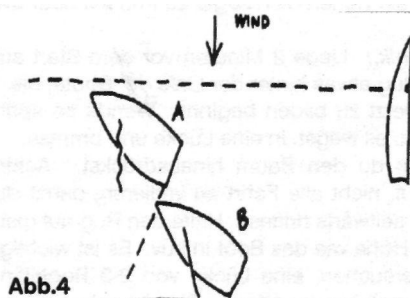


Abb.4

Wenn du Platz nach Luv hast, kannst du auch zwei kurze Wendungen einlegen, um die Lücke wieder herzustellen. Falls du öfters auf diese Weise angegriffen wirst, ist deine Lücke möglicherweise zu gross: Versuche es mit ein bisschen weniger Platz!

Starten mit Steuerbord-Bevorteilung

Ein guter Wettfahrtsleiter versucht, der Startlinie immer etwas Backbord-Vorteil zu geben. Wenn die Linie Steuerbords bevorteilt ist, könnte das auf ein suspektes Komitee deuten: Es gibt entweder Rückruf auf Rückruf oder das Feld wird trotz einzelner Frühstarts auf die Bahn gelassen. Egal, du musst auch bei einer solchen Linie sauber wegkommen.

Gefahren: Die grösste Gefahr ist, am Startschiff abgestreift zu werden.

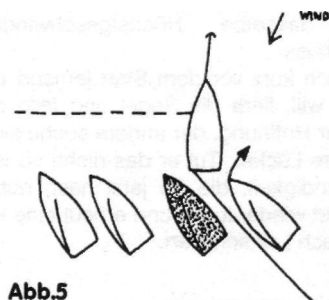


Abb.5

Das rechte Boot in Bild 5 hat keine Rechte gegenüber dem Schwarzen! Bis du der Typ, der beim Start über Leichen geht, versuche es hier auf der Steuerbordseite besser nicht.

Du bist genau im Blickfeld der Leute, die Regelverletzungen ausmachen sollen! Wenn die Linie wirklich schief liegt, wird hier dichter Verkehr herrschen und du verkeilst dich vielleicht mit anderen. Schlimmer noch, du wirst von einem Drängier behindert, der ohne Wegrecht der Linie entgegenschonert. Es ist kein Trost, im Recht zu sein, wenn dieser Idiot vor dir kentert oder dir ein Loch in die Seite fährt. Deine einzige Chance ist nach Luv zu spähen und früh zu rufen, wenn jemand hineindrängen will.

Vorteile: Wenn die rechte Seite der Linie bevorteilt ist, gewinnt man Distanz nach Luv, indem man an diesem Ende startet. Wenn man auf die rechte Kreuzseite will, sollte man unbedingt beim Schiff starten. Nach dem Start kann man schnell wenden und segeln, wohin man will. Wäre man nahe der Boje gestartet, müsste man das ganze Feld durchqueren, um nach rechts zu gelangen.

Technik: Wenn du sicher gehen willst, einen brauchbaren Start hinzulegen, versuche dies ein wenig weiter unten, wo sich die Boote nicht mehr so dicht drängen. Bei Steuerbordbevorteilung versuche ich meistens trotz der engen Verhältnisse, das oberste Boot beim Startschiff zu sein, d.h. die optimale Startposition zu ergattern. Dabei ist Bootsgeschwindigkeit nicht so wichtig - es ist bei diesem Verkehr auch nahezu unmöglich, eine Lücke nach Lee zu öffnen. Gerät man jedoch in den Abwind, kann man jederzeit wegwenden und hat nichts verloren. Im Idealfall liegt man etwa 1 Minute vor dem Start 2 Bootslängen von der Linie weg, so dass man beim Schuss gerade das Startschiff erreicht, wenn man langsam und so hoch wie möglich segelt. Die Boote in Luv können nicht mehr hineindrängen und werden am Startschiff abgestreift. Die Leeboote können dich nicht mehr erreichen, da du ja schon hoch am Wind fährst. Wie gelangt man aber in diese Position? Wenn man

von weit hinten hineinsegeln will, steht da bereits eine Wand von Segeln. Klar sind sie zu früh, aber man kommt da trotzdem nicht durch. Eine weitere Methode ist, von oben zu kommen, indem man das Schwert hochnimmt und in diese Position hineinrutscht. Die andere Methode ist halbwind langsam hineinzusegeln - aber nicht von zu weit hinten(!) - indem man immer wieder abfällt und anluvt. Das tönt alles sehr einfach, ist aber sehr schwierig. Wenn man über dem Idealkurs ist, muss man das Schwert frühzeitig hochnehmen und sich etwas hinunterdriften lassen. Man kann auch wegwenden und nochmals anfahren, wenn noch Zeit bleibt. Ist man unter der Ideallinie, kann man unter Umständen zweimal wenden, um in Position zu kommen. Keine Panik, wenn du zu spät bist! Warte bis die erste Reihe gestartet ist und wende, sobald du das Startschiff queren kannst. Die Boote voraus können nicht sofort auf dich wenden und du bist im Nu im freien Wind. Bist du zu früh, kriegst du ernsthafte Probleme! Merkst du es noch rechtzeitig, bremse so stark wie nur möglich. Wenn man aber bereits über der Linie ist, bleibt einem nichts anderes übrig, als das Startschiff zu runden.

Strömung ... Wenn die Strömung die Boote der Linie entlang nach Lee versetzt, hat es beim ersten Startversuch sicher Platz beim Startschiff (bei weiteren Versuchen werden es alle gemerkt haben). Dasselbe gilt auch bei Gegenstrom: weil die Boote einen Winkel zur Strömung haben, werden sie nach Lee versetzt. In solchen Verhältnissen lohnt es sich, in oberster Position zu starten.

Wenn aber die Strömung auf das Startschiff oder über die Linie drückt, halte man sich besser fern vom Steuerbordende. Und dann? Ausser wenn die rechte Kreuzseite stark bevorteilt ist, segelt man eine Weile auf Bb-Bug. So kommt man in Kontakt mit der Feldmitte; ist man einmal da, kann man alles besser kontrollieren. Dreht der Wind aber herunter, muss man wenden, oder man riskiert von allen Leebooten überholt zu werden.

Anhang: „Luven vor dem Start“

Aus: „Die Wettfahrtregeln - Segeln - 97-2000, kommentiert und illustriert“

Vor dem Startsignal darf jedes Leeboot bis in den Wind luven. (Wenn es darüber hinausgeht, ändert es den Bug.) Jedoch muss jede Kursänderung so durchgeführt werden, dass das Luvboot in der Lage ist, sich freizuhalten. Wenn sich etwas im Luv des Luvbootes befindet, das es von einer Reaktion abhält, könnte das Leeboot daran gehindert sein, überhaupt zu luven. (WR Regel 16).

Wenn z.B. das Luvboot kaum Fahrt hat bei Beginn des Luvmanövers, müssen ihm Zeit und Raum gegeben werden, das Segel dichtzunehmen, um Fahrt aufzunehmen, damit es dem Luvmanöver folgen kann. Das Leeboot hat ihm diese Gelegenheit zu geben. Es ist dabei wichtig, daran zu denken, dass die erste Bewegung des Hecks des Luvbootes, wenn es einem Luvmanöver nachkommt, unabweichlich gegen das Leeboot gerichtet ist. Das Luvboot sollte nicht wegen der Verwicklung in einen Luvzwischenfall vor dem Start ausgeschlossen werden, wenn es sich ernsthaft bemüht, dem Luven des Leebootes vom Zeitpunkt des Beginns des Luvmanövers nachzukommen.

Wenn mehr als ein Boot überlappt wird und das Leeboot luvt, müssen alle reagieren, jedes muss unverzüglich dem Luven des Leebootes nachkommen, aber jedes Leeboot muss dergestalt luven, dass das Luvboot in der Lage ist, sich freizuhalten.

HENRI LLOYD®



1033 LAUSANNE Expo Centre - 1095 LUTRY Nautiflex - 1110 MORGES Kapseltek - 1204 GENEVE Bon Génie - 1204 GENEVE Town & Country
 1207 GENEVE La Seiche SA - 1207 GENEVE Boutique Concorde - 1207 GENEVE Projection Privée - 1222 VESENAZ Beau Geste
 1227 CAROUGE Boutique Centre - 1260 HUYON Ave Marie - 1400 YVERDON Osochil Pacifique - 1800 VEVEY Boutique Futur Antérieur
 1884 VILLARS-SUR-OLLON Sport's Housevillers SA - 1920 MARTIGNY Boutique No Comment - 1936 VERBIER Boutique Gîtes
 2000 NEUCHÂTEL Toca Sports - 2018 COLOMBIER Toca Sports - 3780 GSTAAD Egonz Bach - 3920 ZERMATT Gward Sport+Mode
 3980 SIERRE Sport Passion - 3983 CHÂRS-SUR-SIERRE Boutique Traic on Monte - 4081 BASEL New England - 8300 ZUG Barnewat
 Zug AG - 8500 BELLINZONA Mann SA - 8600 LOCARNO Balletti Sport - 8600 LOCARNO Mann SA - 8830 CHIASSO Mann SA
 8830 CHIASSO Chiesa Sport AG - 8900 LUGANO Rainelli Sport SA - 8900 LUGANO Mann SA - 8003 ZÜRICH Bernie's Donas
 8003 ZÜRICH Sreber - 8022 ZÜRICH Boutique Naome - 8049 ZÜRICH-HÖRGG Mode Für immer - 8200 SCHAFFHAUSEN Modsharis Design
 8301 GLATTZENTRUM Demas - 8400 WINTERTHUR Bernis - 8703 ERLENBACH Boutique T. Sauerli - 8916 HÖRGEN Boutique Les Jeux
 9000 ST-GALLEN Demas - 9326 HORN/TG Shipper's Shop - Importateur: Bucher+Welt - 2072 St-Gallen - Tel. 032 - 755 95 00

Troubleshooting

Aus "Helming to win" von Lawrie Smith & Ian Pinnell; übersetzt von Maja Suter

Die folgenden Zeilen aus dem oben erwähnten Buch erschienen mir eine gute Kurzfassung dessen, was zu unternehmen ist, wenn das Boot nicht läuft. Hier also die Übersetzung:



Wenn Du realisierst, dass Dein Boot während des Rennens nicht gut läuft, analysiere, wo die Ursachen liegen. Ist das Boot langsam? Welche Höhe kann ich laufen?

Du kannst nicht hoch genug fahren!

1. Kontrolliere die Rigg-Spannung. Sie muss ausreichend sein.

2. Ist die Achterliekspannung von Fock oder Grossegegel nicht ausreichend? Beginnen alle Spione an der Fock gleichzeitig zu flattern? Wenn zuerst die Strömung am oberen Spion abreisst, versetze die Fockholepunkte nach unten. Reisst die Strömung am oberen Spion des Grossegegels zu 30 Prozent der Zeit ab? Wenn nicht, korrigiere den Grossegegeltrimm (Grossschot und Baumniederholer).

3. Mastbiegung prüfen. Möglicherweise ist der Mast zu stark gebogen. Dadurch verlierst Du Druck.

Auf der Kreuz keine Geschwindigkeit, jedoch ausreichend Höhe!

1. Die Segel sind vermutlich zu flach und im Achterliek zu dicht. Stelle die Fockholepunkte höher. Mastfall verringern und Niederholer auffieren.

2. Segle absolut aufrecht!

Weder Geschwindigkeit noch Höhe!

1. Alles muss kontrolliert werden!

2. Bitte einen "Crack", Dein Boot anzuschauen.

3. Gib das Segeln auf!

Keine Geschwindigkeit auf den Raumkursen

1. Der Spi-Baum ist zu weit vorne.

2. Das Schwert ist zu tief.

3. Zuviel Baumniederholer. Du musst das Segel mehr öffnen (gib mehr "Twist").

4. Der Unterliekstrecker ist zu dicht.

5. Fock und/oder Grossegegel sind zu dicht.

6. Löse die Cunningham vollständig.

Das wäre also die "Check"-Liste, die durchzugehen sich lohnt, wenn's einfach nicht läuft! Viel Spass auf dem Wasser.

Fireball SM 98 Brunnen

An Pfingsten 1998 fanden in Brunnen die schweizer Meisterschaften der Fireball-Klasse statt. Dieser Umstand alleine hätte mich wohl kaum allzusehr beunruhigt.

Weil aber an diesem Wochenende in der 470er Szene nichts los war, war es für Markus und mich durchaus ein Grund, nervös zu werden. Kurz entschlossen organisierten wir zwei fahrbare Untersätze, einen fürs Wasser und einen für die Strasse und machten uns auf den Weg nach Brunnen, um Pinne und Schoten unserer Segelboote für einmal mit denjenigen einer segelnden Seifenkiste zu tauschen.

Schliesslich hatten sich 30 Fireballs und ein leichtes Fürzchen in Brunnen eingefunden und es konnte losgehen. Da der Wind am ersten Tag eher spärlich vorhanden war, hatten wir genügend Zeit, Eigenheiten dieser Bootsklasse zu beobachten. So gibt es in dieser Klasse Piloten, die während ganzen Regatten nach vorne gekrümmt ins Vorschiff starren, anstatt wie sonst üblich, dem Treiben im Feld zuzuschauen. Weil sich diese Technik sogar als sehr erfolgreich erwies, begannen wir am Abend unser Vorschiff zu untersuchen, konn-

ten dort aber weder einen Computer noch einen Fernseher finden und rätseln noch heute...

Auch unser geborgtes Boot gab uns Rätsel auf. Wieso hatte uns Stefan Ritzler keine Helme mitgeliefert, die auf diesem Boot zur Grundausrüstung gehören müssten, wenn man die Halserei sicher überstehen wollte. Glücklicherweise wurde keiner von uns vom Spibaum erschlagen, dass wir aber zu den wenigen gehörten, die eine Halse im Bach beendeten, lässt mich selbst beim Schreiben dieses Berichtes noch leicht erröten. Nach zwei Tagen mit Regatten im Urnersee durften wir am Sonntag noch die Tücken des Gersauer-Beckens kennenlernen, welche im Schlussklassement einige Spuren hinterliessen. Den Sieg bescherte dies der souverän segelnden Mannschaft Hofstetter/Krieg vor dem Team Nolle/Leemann. Nach einer stürmischen Preisverteilung traf sich das Feld nochmals in der Pizzeria, um gut gestärkt die Heimreise anzutreten.

Christian Sprecher & Markus Raschle



Rangliste Schweizer Meisterschaft 98 Brunnen										
<i>Rang</i>	<i>Segelnr.</i>	<i>Skipper</i>	<i>Crew</i>	<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5</i>	<i>6</i>	<i>PP</i>
1	SUI 14539	Markus Hofstetter	Nelly Krieg	1	8	5	1	2	3	11.5
2	GER 14 508	Joerg Nolle	Roger Leemann	7	1	3	16	4	1	16.5
3	SUI 13942	Markus Räschle	Christian Sprecher	5	12	4	6	6	4	25
4	SUI 14377	Erich Moser	Kurt Liechti	6	2	8	2	11	13	29
5	SUI 14495	Regula Baumgartner	Stefan Schärer	2	6	9	4	10	10	31
6	SUI 14615	Adrian Huber	Brigitte Mauchle	3	13	17	5	1	11	32.75
7	SUI 14 318	Andrew Lister	Regula Lister	10	18	7	3	3	12	35
8	SUI 14602	Fritz Widmer	Stefan Züst	4	10	2	7	16	18	39
9	SUI 14319	Theo Ganz	Renat Roth	7	22	15	12	9	6	49
10	GER 14472	Beate Rennecke	Jörg Rennecke	DNF	3	1	13	5	28	49.75
11	SUI 14147	Lindy Preuss	Lucien Preuss	11	25	25	9	8	2	54
12	SUI 14 604	Thomas Gautschi	Thomas Wildi	14	16	13	8	7	21	58
13	SUI 14657	Beat Stocker	Stefan Hintermann	9	11	16	14	15	9	58
14	GER 14658	Melanie Lederer	Michael Schäfer	19	5	6	26	20	15	65
15	SUI 14521	Stefan Erb	Susanne Erb	12	15	18	19	13	7	65
16	SUI 14477	Tobias Wüthrich	Dario Bischoff	15	4	11	20	22	16	66
17	SUI 14055	Werner Aebi	Ursula Aebi	13	23	21	11	24	5	73
18	SUI 14149	Daniel Glauser	Samuel Ramp	PMS	7	10	22	14	22	75
19	SUI 14563	Daniel Schmid	Lukas Zbären	16	9	DNS	15	12	29	81
20	SUI 14594	Richard Scheller	Daniel Wernli	18	20	12	17	26	14	81
21	GER 14112	Peter Hauser	Karla Hauser	25	28	DNS	10	19	8	90
22	SUI 14166	Urs Fischer	Hans-Peter Weber	20	14	19	PMS	18	25	96
23	SUI 14377	Markus Läubli	Rolf Ingold	21	17	22	24	25	17	101
24	SUI 14583	Maja Suter	François Schluchter	PMS	19	24	18	17	23	101
25	SUI 10479	Jerry Sauer	Jan Wyss	26	21	14	25	27	24	110
26	SUI 13979	Tina Harrison	William Harrison	23	27	23	23	23	19	111
27	SUI 14538	Philipp Geuggis	Marcel Geuggis	PMS	25	20	28	21	20	114
28	SUI 14553	Andy Stocker	Daniel Frauchinger	17	26	26	21	30	26	116
29	SUI 13805	Barbara Lüscher	M. Spaltenstein	24	DNS	27	27	29	27	134
30	SUI 11958	Silver Schlittler	Christine Schlittler	22	31	28	29	28	30	137

SM 98 Brunnen



SFA Training 1998 Murten

Am Samstag, dem 27. Juni fuhren wir mit dem Fireball schon früh am Morgen an den Murtensee. Das Wetter war sehr schön, es hatte jedoch keinen Wind und die Luftströmungen Hessen eher auf ein laues Lüftchen schliessen.

Als dann gegen Mittag „alle“ anderen Schiffe, insgesamt 4, eingetroffen und aufgetakelt waren, beschlossen Regula und Stefan, welche das Training leiteten, dass zuerst einige theoretische Aspekte besprochen werden, bis man sieht, ob sich die angesagte Westwindströmung durchsetzen kann. Bei der Theorie besprachen wir verschiedene Übungen, die wir dann auf dem Wasser realisieren wollten. Nach einer Stunde etwa vermochte der Wind aufzufrischen und nicht zu knapp. Erstmals auf dem Wasser, hatte der Wind eine Stärke von ca. 5 Bf erreicht. Am Anfang gingen wir ein paarmal baden. Auch die übrigen Mannschaften hatten so ihre Mühe mit den Elementen.

Nach einer kurzen „Anwärmzeit“ jedoch konnten wir problemlos den Spi setzen und den ganzen See hinunter brettern. Unten angekommen kreuzten wir wieder auf und danach wieder mit Spi hinunter. Die vorgesehenen Übungen fielen buchstäblich ins Wasser, denn wir hatten uns auf andere Dinge zu konzentrieren. Gegen Abend zog von Westen ein Gewitter auf. Es wurde immer schwärzer und wir beschlossen, den Hafen aufzusuchen. Kaum angekommen und das Schiff zugedeckt, tobte auch schon ein Sturm los. Fliegendes Wasser, Blätter und kleine Ästchen kamen geflogen und wir waren froh, festen Boden unter den Füßen zu haben. Alles in allem war es aus meiner Sicht ein gelungenes Weekend.

Am Sonntag konnte ich leider nicht mehr dabei sein, deshalb schreibt nun mein heim weiter.

Am Sonntag erwartete uns ein schöner und heisser Sommertag. Leider mit wenig Wind, so dass wir nach gemütlichem Frühstück im Klubhaus genügend Zeit hatten, das von Regula aufgenommene Video und die verpassten Übungen vom Samstag nochmals zu besprechen.

Die weiteren Theoriepunkte betreffend Segeltrimm, Startvorbereitung und Seitenwahl beim Aufkreuzen hat uns Stefan sehr eindrücklich und kompetent veranschaulicht. Die vielen Fragen und das eifrige Notizmachen haben gezeigt, dass es ein Bedürfnis ist, solche Trainings besuchen zu können.

Um ca. 11⁰⁰ Uhr, nachdem wir das Gefühl hatten, dass sich der See von Westen her etwas „kräusle“, wasserten wir unsere Boote ein.

Leider hatte uns unser Gefühl getäuscht und ausser der Hitze war nichts zunehmend. Trotzdem nutzten wir die einzelnen partiellen Thermikfelder (0-1 Bf), um unsere besagten Übungen umzusetzen, wobei schöne Rollwenden und ruhige Manöver sehr von Nutzen waren.

Da bei diesen Verhältnissen ein optimaler Speed nur mit einem fein abgestimmten Bootstrimm und einem subtilen Bootshandling erreicht werden konnte, hatten Stefan und Regula alle Hände voll zu tun und scheuten sich nicht, auf den einzelnen Booten die Korrekturen praktisch vorzuzeigen.

Training Murten



Bei den abschliessenden Startübungen und den Mini-Races wurde ehrgeizig gekämpft und versucht, das Gelernte mit mehr oder weniger Erfolg in Effizienz umzusetzen.

Als gegen 18°Uhr alle Boote wieder verpackt waren, führten wir uns Regulas gnadenlose Beobachtungen durch die Linse zu Gemüte, die uns bestätigten, dass noch viele solcher Trainings nötig sind.

Wir, die leider wenigen Teilnehmer, möchten Regula und Stefan für ihren Supereinsatz in allen Belangen herzlich danken und hoffen, dass wir wieder einmal Trainingsgäste in Murten sein dürfen.



Thomas und Kim , SUI 14358



ESPO
NEOPRENTÉCHNIK
Neoprentechnik ESPO AG THUN, TEL. 033 37 4435

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.

FIREBALL Regatta Walensee vom 13.-14. Juni 1998

Der Wetterbericht verheisst nicht sehr Vielversprechendes: die sogenannte Schafskälte hält schon ein paar Tage an, auf den Bergen liegt frischer Schnee.

Im Tal riecht es nach Frühling. Die Luft ist klar, frisch und saukalt. Dementsprechend packen wir unser Segelzeug: die dicken Semi-Trocken-Anzüge, Tröcheler, Fasi etc. In Unterterzen erwartet uns eine grosse Helferschar vom oberen und unteren Walensee Club, sowie ein etwas nervöser Regattaleiter. Um es gleich vornherein zu schreiben, dieser hat wahrlich einen schweren Job an selbigem Wochenende.

Nicht nur, dass die wenigen Fireballer/Innen die Zufahrtsstrasse mit Autos und Anhängern blockieren, nein, sie sind auch noch zu langsam beim Auslaufen. So ist halt, laut Regattaleiter, auch der Wind auf Höhe Mühlehorn weg, und das sei unsere eigene Schuld. Basta!

So vergeht der Samstag mit Warten auf den Wind und Schleppen. Ruedi Meier lässt uns sogar starten, zu einem abgekürzten Lauf. Dieser ist aber so gschpässig, dass er abschliessen muss, 5 Meter bevor die ersten durchs Ziel pumpen. Also warten wir wieder, und nach 1 1/2 Stunden zieht uns die Schlepp-equipe in den Ausgangshafen zurück.

Nach dem Umziehen sind alle zum Apero und anschliessendem sehr feinen Essen geladen. Mit Aussicht auf einen herrlichen Sonnenuntergang lassen wir den Tag ausklingen.

Nur einer lässt seiner Bastelwut noch freien Lauf. Roschee geniesst seine grenzen- und jörglose Freiheit und wühlt glücklich in der Werkzeugkiste.

Sonntag 09.30 Uhr Auslaufbereitschaft! Ein bisschen Wind hat es, also schnell rein in die Klamotten. Zwischendurch begrüssen wir noch Patrick und Karin Trüb. Schön, dass Ihr gekommen seid! Das Windli aber ist bereits wieder weg.

Aus irgendwelchen unerfindlichen Gründen schickt uns der Regattaleiter gegen 11.00 Uhr aufs Wasser, einmal mehr wird geschleppt, wieder Richtung Weesen.

Und dann plötzlich, wie am Schalter gedreht, ist der Wind da. Etwas kippelig zwar - aber immerhin!

Bei Windstärke 4 können wir drei Läufe segeln. Vor allem die Raumschoter bleiben mir in Erinnerung: diese spüre ich die folgende Woche noch drei Tage lang im rechten Arm.

Den 1. Lauf gewinnt die spontan zusammengestellte Mannschaft Erich Moser und Stefan Pfenninger, vor Kurt Liechti und Vorschoterin Barbara Carmody.

Im 2. Lauf fangen Erich und Stefan kurz vor dem Ziel noch Regula und Stefan ab, dafür erhalten diese in der 3. Wettfahrt Revanche.

Alles in allem kann das Wochenende als gerettet abgehakt werden, auch wenn nicht 15 Boote am Start waren. Vielleicht dafür nächstes Mal?

SUI 14539 Nelly



Rangliste Walensee 13./14.6.98

Rang	Segelnr.	Skipper	Crew	1	2	3	Total
1	SUI 14540	Erich Moser	Stefan Pfenninger	1	1	2	4
2	SUI 14495	Regula Baumgartner	Stefan Schärer	4	2	1	7
3	SUI 14539	Markus Hofstetter	Nelly Krieg	3	3	3	9
4	SUI 14377	Kurt Liechti	Barbara Carmody	2	6	4	12
5	SUI 14318	Andrew Lister	Regula Lister	5	4	5	14
6	SUI 14235	Thomas Bossard	Samuel Gautschi	8	8	6	22
7	GER 14508	Roger Leemann	?	7	10	7	24
8	GER 14658	Melanie Lederer	Michael Schäfer	9	7	8	24
9	SUI 14337	Markus Läubli	Rolf Ingold	11	5	9	25
10	SUI 14583	Maja Suter	Francois Schluchter	6	9	10	25
11	SUI 11958	Silver Schlitter	Christine Schlittler	12	11	11	34
12	SUI 14376	Patrick Trüb	Karin Trüb	12	11	17	39

NEW !

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

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

your Fireball specialist :
DUVOISIN CONSTRUCTION NAUTIQUE

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



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

Swiss Cup Regatta vom 20.6.21.6.98 in Wingreis

Hochsommerliches Wetter erwartete die 18 angereisten Teams zur Swiss Cup Regatta in Wingreis am Bielersee. Die vorherrschende Hochdrucklage Hess auf Leichtwind oder überhaupt keinen Wind schliessen. Unsere Befürchtungen bestätigten sich leider im Laufe des Samstags. Das Horrorszenario eines jeden Regatteurs/Regatteurin traf ein. Aus dem geplanten 1. Start um 13.00 Uhr wurde ein Bade-, Volleyball- und Lesefest. Kompliment an den Segelclub Biel: Das Nachtessen war aus meiner Sicht hervorragend! Dies zum Samstag.

Der Sonntag begann gleich wie der Samstag. Es war immer noch drückend heiss und kein Blättchen mochte sich regen. Wir hatten die Regatta bereits abgeschrieben, als sich um

ca. 11.00 Uhr plötzlich von Westen her eine leichte Thermik aufbaute. Der kompetente Wettfahrtsleiter vom Yachtclub Bielersee schätzte die Situation absolut richtig ein und setzte die entsprechenden Signale zum Auslaufen. In Tenue "leicht gekleidet" (Badehose und T-Shirt) liefen wir aus. In der Folge konnten wir drei abgekürzte und einen vollen Lauf segeln. Es waren "Up and down" Kurse, bei denen die Spannung bezüglich dem Sieger jederzeit erhalten blieb.

Die frischgebackenen Schweizer Meister, Markus und Nelly, zeigten einmal mehr, wie man es macht. Mit zwei 1. und einem 3. Rang entschieden die beiden die Regatta für sich.

Adrian + Brigitte SU114615

Rangliste Biel 20.06.98								
Rang	Segelnr.	Skipper	Crew	1	2	3	4	Total
1	SUI 14 539	Markus Hofstetter	Nelly Krieg	1	OCS	3	1	5
2	SUI 14495	Regula Baumgartner	Stefan Schärer	2	7	1	2	6
3	SUI 14615	Adrian Huber	Brigitte Mauchle	2	4	2	3	7
4	SUI 14318	Andrew Lister	Regula Lister	5	1	4	5	10
5	SUI 14491	Beat Aebischer	Martin Stolz	4	9	6	4	14
6	SUI 14337	Markus Läubli	Rolf Ingold	6	5	11	6	17
7	SUI 14563	Daniel Schmid	Lukas Zbären	11	2	7	11	20
8	SUI 14319	Theo Ganz	Renat Roth	7	8	8	8	23
9	SUI 14494	Daniela Centazzo	Hanspeter Maurer	13	6	10	9	25
10	SUI 14419	Romy Schwerzmann	Ivo Helbling	8	15	5	14	27
11	SUI 14477	Thobias Wüthrich	Dario Bischoff	17	3	14	10	27
12	SUI 14604	Thamas Gautschi	Gertrud Gautschi	16	16	9	7	33
13	SUI 14055	Werner Aebi	Ursula Aebi	9	11	15	13	34
14	SUI 14583	Maja Suter	Francois Schluchter	10	14	12	12	34
15	SUI 13758	Theo Zobrist	Ursi Schnetzler	18	10	13	17	40
16	SUI 14358	Thomas Wildi	Kim Schröder	12	13	16	15	40
17	SUI 13756	Rene Weyermann	Brigitte Probst	15	12	18	18	45
18	GER 14658	Melanie Lederer	Michael Schäfer	14	ocs	17	16	47

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

Segelbekleidung

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

In unserem Segelshop finden Sie weiter:

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

Öffnungszeiten:

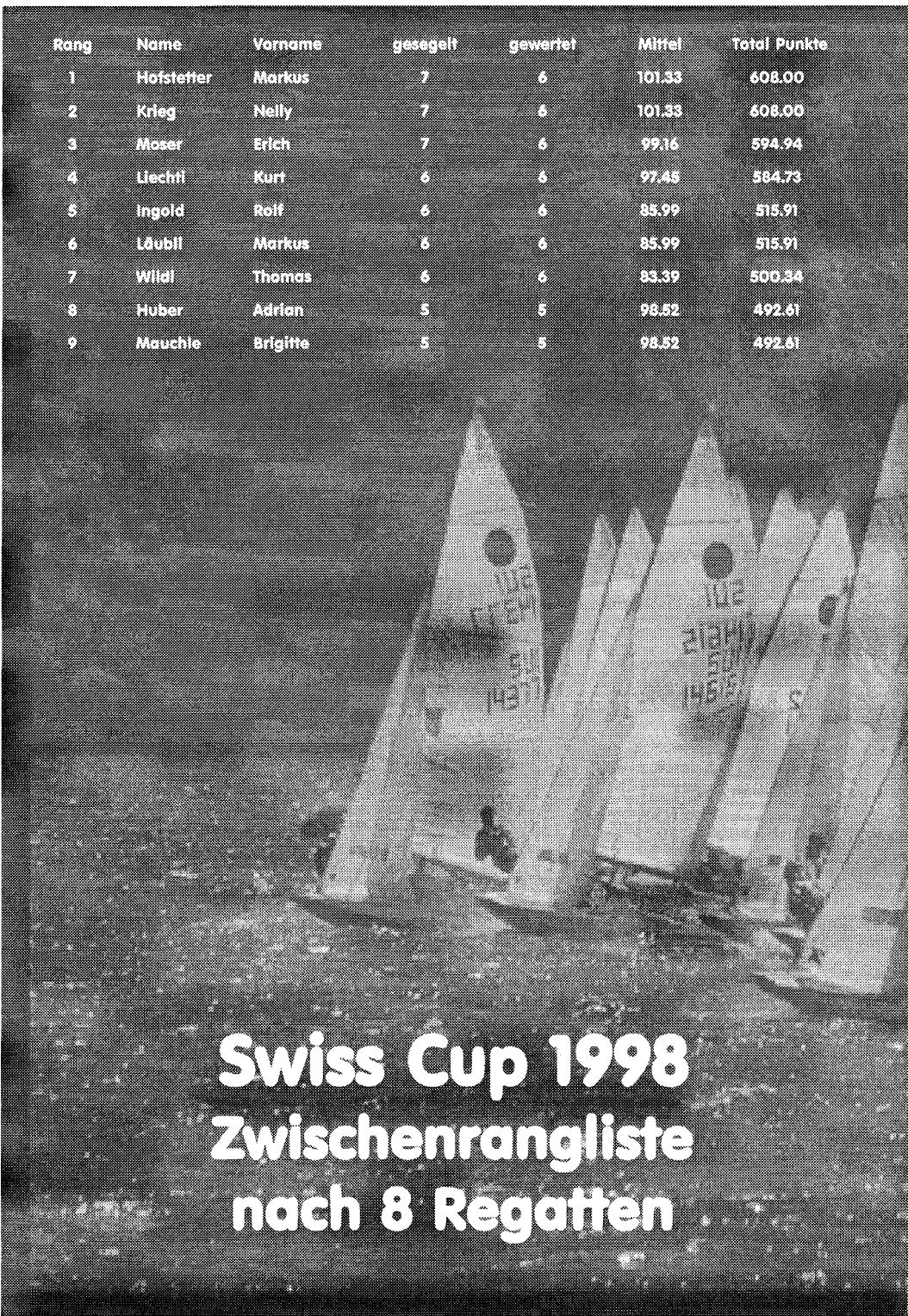
Mo 14.00 – 18.30 Uhr
Di – Fr 09.00 – 18.30 Uhr
Sa 09.00 – 16.00 Uhr
Mi Abendverkauf bis 20.00 Uhr

Boots- und Sportbedarf

Jurostrasse 17 - 5035 Untereffelden
Tel. 062 723 87 10 - Fax 062 723 38 73



SAILOR SAILOR SPORT AG



Rang	Name	Vorname	gesegelt	gewartet	Mittel	Total Punkte
1	Hofstetter	Markus	7	6	101.33	608.00
2	Krieg	Nelly	7	6	101.33	608.00
3	Moser	Erich	7	6	99.16	594.94
4	Liechti	Kurt	6	6	97.45	584.73
5	Ingold	Rolf	6	6	85.99	515.91
6	Läubli	Markus	6	6	85.99	515.91
7	Willi	Thomas	6	6	83.39	500.34
8	Huber	Adrian	5	5	98.62	492.61
9	Mauchle	Brigitte	5	5	98.62	492.61

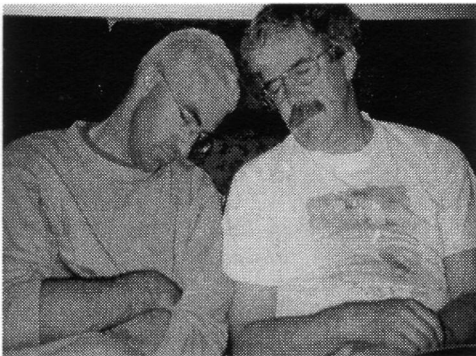
Swiss Cup 1998

Zwischenrangliste nach 8 Regatten

Eurocup 98, Shoreham, UK July 4th-5th

Selten in der Geschichte der Fireball-Regatten war es so klar, wer den Bericht zu schreiben hat++: Drei schweizer Boote haben die lange Reise in Angriff genommen - auch mit grösstem Optimismus war schon klar, dass wir zum Schreiben prädestiniert waren. Für einmal also nicht eine Erzählung von Tonnenrundungen, taktischen Finessen oder Winddrehern, sondern ein Touristenbericht über ein ausländisches Abenteuer.

Freitag Mittag in Oostende: Drei Fireballs treffen sich im Hafen: SUI 14319 (Theo und Renat), SUI Blondie (Erich und Zadi) und SUI 14583 (Maja und Frangois). Während der zweistündigen Überfahrt nach Dover wird gefachsimpelt, geschlafen, philosophiert, gegessen und getrunken.



Das „Girl-Watching“ der beiden Blondies begrenzt sich auf ein Minimum, da wirklich nicht viel zu begutachten ist.

Nach der langen Reise von Dover nach Shoreham legen wir die müden Bälle zum Schlaf. Shoreham, eine touristische kleine Stadt, macht an diesem Freitagabend einen schläfrigen Eindruck. Unser B&B (Bed and Breakfast) ist heimelig und lädt bald zum Schlafen ein.

In der Nacht steigt die Nervosität, obwohl die Wettervorhersage nicht besonders schlimm ist: Schönes Wetter, Seebrise 2-3 Beaufort. Man hat uns jedoch im voraus freundlich gewarnt: Ein grosses Feld, viel Wind... wollen wir wirklich da mitmischen? Am Morgen ist der Himmel blau. Von meinem Bett aus höre ich den Wind. Seebrise, am Morgen früh?

Bis Mittag wird alles etwas dunkler. Das schöne Wetter hat sich in einen grauen Nachmittag verwandelt. Der erste Start ist um 14 Uhr angesagt. Wir wollen früh raus (unsere Trainer in Port Camargue haben uns ja immer gepredigt, dass man mindestens eine Stunde vorher auf dem Wasser sein soll). Um 12.45 Uhr sind wir wasserungsbereit. Plötzlich heult ein Motor, quietschen Bremsen: Es sind Andrew und Keith. Innert Sekunden sammelt sich eine kleine Menge um das Boot der beiden. Die Solidarität scheint zu spielen, denn das Boot ist innert kürzester Zeit geriggt und siegbereit.

Wir müssen weit in den Channel raus, um das Startboot zu finden. Die Startlinie wird gesetzt und es wird eifrig hin und her gesegelt. Aber keine Peilungsmöglichkeit weit und breit! Nur das Meer und eine flache Landschaft an Steuerbord. Der erste Start (unser bester) ist natürlich ein allgemeiner Frühstart. Der zweite Start ist ok und wir machen uns auf eine der längsten Kreuz der Geschichte. Die Rennstrecke ist eigenartig: Dreieck, Banane, Dreieck, Banane! Nach der ersten Kreuz bin ich schon ziemlich geschafft: Es folgt ein spitzer Raumkurs für einen „two-sail-reach“ und dann der erste Spi-Kurs. Der Wind ist unstet: Anstrengende Turnübung für die armen Vorschoterli. Und das Rennen will nicht enden... Schliesslich, nach gut zwei Stunden Plagerei, wird es doch noch nach dem zweiten Dreieck beendet. Sieger sind die Engländer. Wir Ausländer sind verteilt zwischen den Plätzen 5 und 41. Gott sei Dank

Eurocup Shoreham

lassen wir noch einige Einheimische hinter uns.

Der Start zum zweiten Lauf wird hektisch. Der Wind dreht kurz vor dem Start. Die ganze Flotte ist auf Backbord-Bug, wir schaffen aber die Startlinie nicht auf diesem Schlag. Also nichts wie wenden und auf Steuerbord-Bug die Linie überqueren. Wir wollen auf keinen Fall mehr wenden - lieber hinter die Spiegel der Backbordboote tauchen. Aber es passiert doch: eine Fehleinschätzung, eine Panikreaktion und schon liegt das Boot im Wasser, kurz nach der Startlinie: Es hat sich schon wieder einmal bewiesen, dass ein Steuerli nicht ohne seinen Vorschoterli wenden kann!

Das Rennen wird zu einer Aufholjagd. An Aufgeben denken wir nicht. Wir kommen den letzten Booten der Flotte immer näher, können ein Boot überholen, vier weitere sind in unserer Nähe... Aber der Lauf wird abgekürzt, bevor wir sie schnappen können. An der Spitze ist wieder ein Engländer (Ian Pinnell). Im Zwischenklassement liegen die zuletzt angereisten Keith und Andrew an der Spitze, Ausländer erscheinen unter ferner liefen.



Ein BBQ (Barbeque) mit WM-Fussball ist für den Abend angesagt. Erste Feststellung: Die „wilden“ Engländer sind zu Hause viel zahmer als anderswo. Es wird zwar viel Bier konsumiert, aber die Stimmung ist irgendwie gedämpft. Ist es der Wind oder die

Gewissheit, nächstes Jahr wieder hier auftreten zu dürfen, welche unsere englischen Freunde so ruhig macht? Nun, nach dem Sieg der Kroaten gegen die Deutschen (Freudengeschreie bei Goals und Rauswurf eines Spielers) gehen alle friedlich zu Bett.

Sonntag früh ist das Wetter prächtig: Blauer Himmel, leichte Seebrise. Fast wie in der Schweiz denken wir, als wir das Boot vorbereiten. Sicherheitshalber entscheiden wir uns für die Rake-Mittelstellung. Schon beim Auslaufen merken wir, dass auf dem Meer ein wesentlich frischerer Wind weht. Schnell das Rake noch tiefer stellen und dann los Richtung Startlinie. Nur wenig später überzeugen uns Wellen und starke Böen, das maximale Schwerwetter-Rake doch noch einzustellen. Wir versuchen sogar noch tiefer zu gehen (gemäss Stefan Schärers Anweisung vom Murtenseetraining), was aber leider mit unserer Vierloch-Rakeplatte nicht möglich ist.

Nach dem obligaten „allgemeinen Rückruf“ wird der zweite Start zum Erfolgsergebnis. Lange können wir uns in der Nähe der Spitze halten. Bei der ersten Boje gewinnen Eric und Zadi den Bergpreis, wir sind in der ersten Hälfte des Feldes dabei. Den spitzen Raumkurs nehmen wir, wie die meisten, ohne Spi. Das Boot fliegt über das Wasser. Wir müssen ständig aufpassen, die Nase des Bolle aus den Wellen zu halten. Es ist wild und aufregend. Nach der Raumboje setzen wir den Spi. Auch das Halsen funktioniert tadellos. Die Banane ist anstrengend, schnell und kostet uns ziemlich viel Kraft. Maja ist sehr froh, ihre doppelte Grossschot-übersetzung wieder eingefädelt zu haben. Wir sind immer noch voll motiviert und irgendwo in der ersten Hälfte des Feldes, als wir die vorletzte Kreuz in Angriff nehmen. Es wird immer schneller, wir reiten die Wellen wie die Wilden und haben riesen Spass, bei Windstärke 4 - 6 im Meer zu regattieren. Sind wir übermütig? Die allerletzte Wende vor der Boje erinnert uns, dass wir doch nah an

unserer Limite segeln: Der Vorschoter bleibt unter dem Baum hängen, das Boot kentert und wir baden! Wir brauchen wieder viel Zeit, um das Boot bei (für uns) hohem Wellengang aufzurichten. Boote und Boote segeln aufrecht an uns vorbei. Die ganze Arbeit ist umsonst gewesen. Als wir nass und ziemlich müde die Ziellinie überfahren, sind wir zwar nicht die letzten, aber es fehlt wenig.

Vom vierten Lauf haben wir nur wenig erlebt. Eine waghalsige Wende, mit Vorschoter im Trapez, wurde uns zum Verhängnis. Entmutigt und sehr müde gaben wir den Lauf auf und segelten zurück Richtung Hafen. Mehr als ein Dutzend Boote, darunter auch Theo und Renat, waren bereits am Land (eines davon mit gebrochenem Mast). Wir erfuhren dann, dass nicht alle den ersten Lauf beendet hatten und dass viele vor dem zweiten Lauf aufgaben. Schade, wir hätten unseren Rang stark verbessert, wenn wir nur den Lauf beendet hätten!

Die Preisverleihung wird, trotz Verteilung der

Pro-Rainer-Preise, zu einer ziemlich langweiligen Angelegenheit: Nur die ersten sieben Ränge sind erwähnenswert - keine Preise für die Teilnehmer, keine grosse Stimmung, Man spürt den Stalldrang förmlich. Kein Wunder, wenn man bedenkt, dass einzelne Teams noch mehr als 5 Stunden Fahrt vor sich haben.

Die drei schweizerischen Teams sind, trotz massiger Resultate, sehr froh, hergekommen zu sein. Es war soviel sprütziges Segeln, wie schon lange nicht mehr.

Francois, SUI 14583

Rangliste Eurocup Shoreham Juli 98							
Rang	Segelnr.	Skipper	Crew	1	2	3	4
1	GBR 14623	I. Pinnell	J.Ward	18	1	3	1
2	GBR 14635	K.Escrit	A.Davies	2	2	2	4
3	GBR 13945	M.Davies	R.Thorne	3	18	5	2
4	GBR 14629	A.Hemmings	S.Chesney	8	3	9	5
5	GBR 14673	D.Winder	S.Nicholson	4	4	10	51
6	GBR 14448	D.Wade	I.Morgan	14	11	1	8
7	GBR 14620	V.Horey	J.Milderred	7	13	4	11
8	GBR 14546	K.Hope	S.Hextall	9	8	7	8
9	GBR 14471	M.Larkin	G.Larkin	1	16	8	16
10	CZE 14552	T.Musil	R.Rocek	5	9	14	12
11	GBR 14652	M.Cooney	D.Cooney	10	14	15	3
12	BEL 14661	S.Streep	J.Peters	25	19	6	7
13	GBR 14645	A.Smith	S.Bennett	12	5	51	17
14	SUI 14 540 E.	E.Moser	S.Hintermann	19	24	11	10
35	SUI 14319	T.Ganz	R.Roth	29	26	36	51
43	SUI 14583	M.Suter	F.Schluchter	41	41	37	51
50	GBR 12228	I.Knight	B.Knight	51	51	51	51

Eurocup Regatta von Nieuwpoort vom 10.-12.7.98

Die diesjährige Eurocup Regatta von Nieuwpoort begann mit einer für mich grossen Enttäuschung. Die Beteiligung von 24 Booten aus 6 Nationen finde ich schon etwas mager. Wo blieben die Franzosen? Wo die Engländer? Wo die Italiener? Wir Schweizer waren mit 6 Booten beinahe am stärksten vertreten.

Das ausgeprägte Tief über dem Kanal verhiess für uns Leichtwind-Mannschaften nichts Gutes. So empfing uns die belgische Küste bei unserer Ankunft denn auch mit für uns ungewohnt starkem Westwind. Ich muss noch präzisieren, dass der Fireball Eurocup bestandteil der Nieuwpoort Week war, welche sich wiederum in den Westende Cup, die Viaanderen Europa Regatta und eben den Fireball Eurocup aufteilte.

Unser Tagesablauf sah in etwa folgendermassen aus :

Frühstück um 07.45 Uhr

Meteobriefing um 08.30 Uhr im Segelclub

Auslaufen um 11.00 Uhr

Am Donnerstag (Nieuwpoortweek, jedoch noch nicht Eurocup) war Starkwind angesagt. Wir nahmen den langen Weg durch den Kanal aufs offene Meer, gekennzeichnet durch Fallböen, starke Gegenströmung und 180° Winddreher mit unserer Invisible auf uns. Später auf dem offenem Meer zwischen 1.50 - 2.00 m hohen Wellenbergen und 5-6 Windstärken mussten wir uns eingestehen, dass wir dieser Situation nicht mehr mächtig waren. Wir entschlossen uns zur Umkehr. Die zwei Starkwind-Läufe vom Donnerstag wurden auf eindruckliche Art und Weise von Stefan Streep und Jan Peeters mit zwei ersten Rängen dominiert. Ebenfalls von uns dabei waren Erich und Zadi, Regula und Stefan, Markus und Rolf und Thomas und Kim.

Am Freitag konnten auch wir wieder in das Geschehen eingreifen, denn der Wind wurde im Laufe des Morgens allmählich schwächer. Die drei Läufe wurden von unseren Trainern Keith und Andrew mit zwei ersten und einem dritten Rang dominiert. Regula und Stefan gewannen den dritten Lauf.

Am Samstag meldete sich der Starkwind wieder zurück. Für uns bedeutete dies wieder Kampf ums Überleben! (trotz extremem Rake!) Geplant waren für diesen Tag drei Läufe. Die Wettfahrtleitung musste nach dem zweiten Lauf abbrechen, da der Wind inzwischen auf satte 6 Windstärken aufgefrischt hatte und das Startschiff, ein riesiger Kahn, aus dem Anker lief. Diese beiden Läufe wurden wiederum von den beiden Teams Keith/Andrew und Stefan Streep/Jan Peeters mit je einem Laufsieg gewonnen.

Der Sonntag liess keine Wettfahrt mehr zu, da der Wind inzwischen in Sturmstärke (7-9 Beaufort) über die Küste hinwegfegte und, da Wind und Ebbe gegeneinander wirkten, 2 bis 3 m hohe Wellen vor sich herschob.

Fazit aus sportlicher Sicht: Streep/Peeters haben sich als ausgesprochene Starkwindmannschaft entpuppt. Moser/Hintermann sind mit einer soliden Leistung und konstanten Rängen auf dem dritten Gesamtrang gelandet. Wir anderen haben es genossen, unsere Starkwind- und Wellenunkenntnisse etwas zu trainieren und zu verbessern.

Adrian und Brigitte, SU114615



Rangliste Eurocup Nieuwpoort Juli 98									
Rang	Segelnr.	Skipper	Crew	1	2	3	4	5	Total
1	GBR 14635	Keith Escritt	Andrew Davies	1	1	3	1	3	6
2	SUI 14540	Erich Moser	Stefan Hintermann	5	2	8	4	2	13
3	CZE 14552	Tomas Musil	Roman Rocek	2	6	4	5	4	15
4	GBR 14620	Vince Horey	Jan Mildred	3	OCS	6	2	5	16
5	BEL 14661	Stefan Streep	Jan Peeters	6	9	17	3	1	19
6	GBR 14023	David Wade	John Wade	4	OCS	5	7	6	22
7	SUI 14495	Regula Baumgartner	Stefan Schärer	11	8	1	10	11	30
8	SUI 14615	Adrian Huber	Brigitte Mauchle	10	5	2	16	13	30
9	NEL 14368	Karin Kops	Mike Huiskamp	7	4	14	6	DNF	31
10	BEL 14627	Jacques Lemaire	Bruno Hock	9	10	9	9	9	36
11	BEL 14130	Koenraad Lazur	Chris Neuman	12	OCS	7	11	8	38
12	NEL 14609	Theo Wentholt	Dick Badoul	8	13	11	8	DNF	40
13	BEL 14435	Kristof Wouters	Miguel v. denEynde	DNF	3	10	OCS	7	45
14	SUI 14319	Theo Ganz	Renat Roth	13	7	15	18	12	47
15	SUI 14583	Maja Suter	François Schluchter	16	14	12	15	14	55
16	NEK 14433	Ernst Römer	Gerard Broeren	17	11	18	OCS	10	56
17	CZE 14275	Petra Jurinova	Mika Radek	15	12	19	17	DNF	63
18	BEL 14373	Wim Deca	Jan Deca	14	17	20	12	DNF	63
19	SUI 14358	Thomas Wildi	Kim Schröder	18	16	13	19	DNF	66
20	SUI 14337	Markus Läubli	Rolf Ingold	OCS	15	16	14	DNF	70
21	BEL 12374	Pite Vermeiren	—	19	18	21	DNF	DNF	83

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

Eurocup Campione

Eurocup Campione, Gardasee 7. bis 9. August 1998

Bereits am Mittwochnachmittag fahre ich von Biel Richtung Gardasee, dem legendären Traumrevier. Die Wetterprognose stimmt: Für die Südseite ist für die ganze Woche sonniges und warmes Wetter angesagt und das bedeutet Thermik. Während der Fahrt träume ich bereits von den bevorstehenden Tagen.

Aber noch fehlt mir meine Vorschoterin Renat. Nach 6 1/2-stündiger gemütlicher Fahrt erreiche ich das vereinbarte Hotel am Südufer des Gardasees. Die Kulturbeflissenen genießen jedoch noch immer die Opera in Verona. Nach dem Abendessen tauchen sie dann auf, sodass wir am Donnerstag gemeinsam Richtung Campione fahren (mit einem Zwischenhalt in Desenziano: Maja und Francois kennen das gute Restaurant, an welchem wir nicht vorbeikommen!).

In unserem Hotel "Al Pra" direkt am See: noch immer keine Spur von den anderen Schweizern, obwohl Francois mit seinem Formel-1-ähnlichen Fahrstil locker eine Stunde weniger benötigt, um ins Segelparadies zu gelangen. (Wir wissen noch immer nicht, wie schnell man mit dem Fireball auf der Autostrada fahren darf). Dann heisst es Schiff aufmästen, anmelden und im herrlich warmen Wasser baden gehen. Einmal mehr werde ich bei der Einschreibung herzlich empfangen. Dann tauchen die anderen Schweizer endlich auf. Die einen sehen wir persönlich, von den anderen wenigstens das Auto oder das Schiff. Leider schreiben sich nur gerade vier Boote aus der Schweiz ein, obwohl doch der Weg nicht länger als zum Beispiel zweimal an den Bodensee beträgt!

Dann endlich, am Freitagnachmittag, kurz nach 13:00 Uhr, starten die 18 Boote: 4 CZE, 1 GBR, 9 ITA und 4 SUI. Kommen wegen der bevorstehenden Tschechischen Meisterschaft und der EM auf dem Lipnosee, die wieder

zehn Ferientage "wegfressen" werden, nicht mehr Teilnehmer an diese Eurocup-Regatta?

Am ersten Nachmittag fahren wir drei Läufe bei wunderschönen Bedingungen. Der Start ist ungemein wichtig, kreuzen doch praktisch alle direkt entlang der imposanten Felswand. Alle kämpfen in etwa einem 50 m breiten Korridor gegen den Wind. Es herrscht ein Gedränge und eine ungewohnte Hektik. Erich und Kurt spüren wohl nicht viel davon, fahren die beiden doch absolut überlegen und ungefährdet drei Laufsiege! Die zweiten und dritten Plätze ersegeln die Italiener und Tschechen. Die anderen Schweizer kämpfen in der zweiten Hälfte des starken Feldes.

Auch den Vorwindkurs fahren wir nicht etwa direkt zur Leeboje. Hier suchen alle die steile Felswand, wo der Wind etwa 1 BF stärker bläst.

Für den zweiten Tag sind wir zu unserem Erstaunen erst für den Nachmittag aufgeboden. Das gleiche wiederholt sich: bei Superbedingungen noch einmal drei Laufsiege durch SUI 14540. Etwas besser Renat und Theo mit einem 6. und Adrian und Brigitte mit einem 8. Rang. Im Zwischenklassement sind wir knapp vor Brigitte und Adrian. Unser Ziel ist klar: Wir wollen den Bericht nicht schreiben und müssen also am letzten Tag vor den beiden bleiben.

Am Sonntag höre ich von Erich kurz vor dem Mittag, dass es heute wohl kaum Wind geben wird. Das würden wir auch wünschen, wenn wir sechs Laufsiege auf dem Konto hätten! Aber wir sind ja am berühmten Gardasee, es ist schön und warm. Wo hat der schnelle Blonde das mit dem Wind bloss her? Und er hat nicht recht: Kurz nach 13:00 Uhr starten wir wieder. Alles wie gehabt. Alles? Nein, nach zwei weiteren Laufsiegen (Bravo Erich und Kurt!) werden die beiden "nur" fünfte.



Eurocup Campione

Schade, dass die Regatta zu Ende geht, fahren die übrigen Schweizer doch heute ihre Bestleistungen: Maja mit Francois und Brigitte mit Adrian je einen 7. Rang; Renat und Theo sogar einen 3. Rang im letzten Rennen und damit sogar zwei Plätze vor den beiden Ultraschnellen.

Fazit: Drei Nachmittage mit je drei mittellangen Läufen bei phantastischen Bedingungen. Total also 9 Läufe, bei zwei Streichern. (Zwischen den Rennen blieb kaum Zeit, sich zu verpflegen).

Wir sind aber nicht nur gesegelt. Wir haben jeden Morgen ausgeschlafen, nachdem wir am Abend zuvor die "Italiana" genossen haben, sei es im Restaurant oder beim offiziellen Nachtessen im Garten des Vela Club Campione del Garda, immer unter dem romantischen Schein des Vollmondes. Herzlichen Dank an den Club für die gute Organisation an Land und auf dem Wasser. Wir wollen nächstes Jahr wiederkommen!

Sonntag, 17:30 Uhr ist die Rangverkündigung und die Verlosung der Pro-Rainer-Preise (mit drei Gewinnern durch die Schweizer ziehen wir einen rechten Teil der Preise ab). Nun heisst es schweren Herzens Abschied

nehmen. Nach etwa 40 km halten wir schon wieder an: noch einmal ein feines Nachtessen an "unserem" See. Plötzlich ist es schon 20:00 Uhr, jetzt müssen wir aber unbedingt fahren, denn Renat muss am nächsten Morgen arbeiten. Um 02:00 Uhr am Montagmorgen steigt sie in Solothurn (ihrem Arbeitsplatz) aus, wo sie sich nach einigen Stunden Schlaf im Auto noch einmal auf's Ohr legt. Ich fahre alleine weiter nach Biel. Hoffentlich sind die anderen auch gut heimgekehrt.

Herzliche Gratulation an Erich und Kurt! Wir wünschen Euch, dass ihr die Topform an die EM mitnehmt; wir sind auf jeden Fall gespannt.

Renat und Theo SUI 14319

P.S. Kann mir eigentlich jemand sagen, warum wir schreiben? Wir haben doch unser Ziel erreicht und sind knapp vor Adrian und Brigitte zweite Schweizer geworden. - Antwort: Die beiden "bedauernden" müssten sonst drei Berichte in dieser Gazette schreiben! Wir freuen uns die anderen zwei zu lesen.

[Die Redaktion dankt Renat und Theo herzlich, dass sie sich als zweite doch für's Schreiben gewinnen Hessen!]

Rangliste Eurocup Gardasee August 98

Rang	Segelnr.	Skipper	Crew	1	2	3	4	5	6	7
1	SUI 14540	E. Moser	K. Liechti	1	1	1	1	1	1	1
2	CZE 14492	P. Sklenar	P. Winkler	DNF	7	4	2	2	3	3
3	CZE 14262	M. Pavlovski	J. Krejcirik	4	6	3	DSQ	3	2	6
4	GBR 14593	D. Smith	M. Ponsonby	5	4	5	9	9	9	2
5	ITA 14308	C. Zana	M. Carattoni	8	3	2	7	5	6	4
6	ITA 14493	G. Scalamana	M. Scalamana	2	5	9	4	6	8	9
7	CZE 14561	R. Vasek	J. Buchta	6	11	6	3	7	11	5
8	ITA 14382	F. Caffarena	Z. Caffarena	12	9	8	5	8	7	11
9	ITA 4493	C. Fracasolli	E. Castellini	3	2	13	DSQ	4	4	DN
10	SUI 14319	T. Ganz	R. Roth	11	8	12	6	11	15	14
11	SUI 14615	A. Huber	B. Mauchle	13	10	15	8	14	10	7
12	ITA 14431	M. Dinale	P. Debernardis	7	12	10	DNF	13	5	16
13	ITA 14301	A. Forni	E. Rossi	9	16	17	11	16	13	8
14	ITA 14306	Z. Vargalioti	M. Richiardi	14	14	16	10	10	14	17
15	ITA 14644	L. Carpinello	M. Carpinello	17	17	7	13	12	18	13
16	SUI 14583	M. Suter	F. Schluchter	15	18	11	14	15	12	12
17	CZE 14275	P. Jurinova	M. Radek	10	15	14	15	17	16	15
18	ITA 14???	A. Strobino	A. Novazio	16	13	18	12	18	17	10

Abschlußrangliste Eurocup 1998



PRO RAINER

Fireball Eurocup 98

PRO RAINER

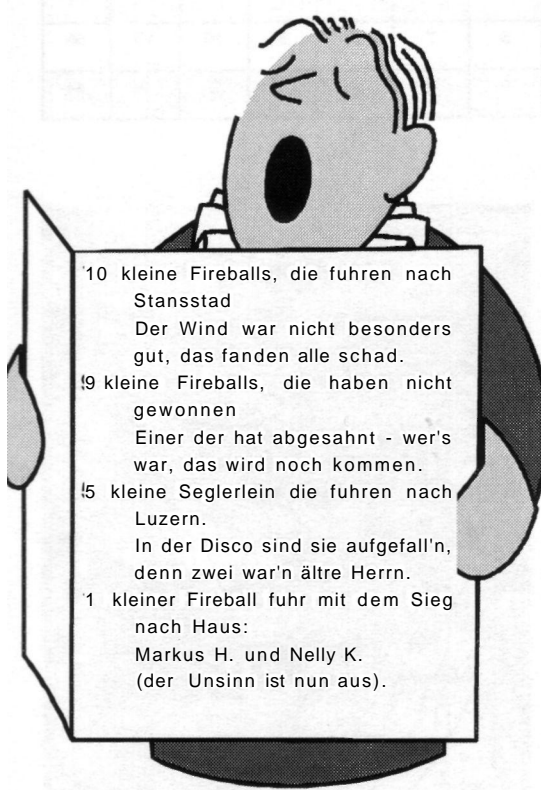


Nur knapp verpasste das schweizer Fireballteam mit Erich Moser und Stefan Hintermann den Gewinn des Pro Rainer Eurocup 98. Nachdem Erich Moser mit Bruder Ruedi im letzten Jahr ganz oben auf dem Treppchen stand, musste er diesmal den Engländern Keith Escrit und Andrew Davies den Vortritt lassen. Das starke Engagement der Schweizer machte sich mit 6 Plazierungen unter den ersten 20 bezahlt. Bei durchwegs starken Winden wurde in Port Camargue, Nieuwpoort, Shoreham und am Gardasee gesegelt.

Abschlußrangliste Pro Rainer Eurocup 98								
Rang	Segelnr.	Skipper	Crew	1	2	3	4	Total
1	GBR 14635	K. Escrit	A. Davies	1	2	1	99	4
2	SUI 14540	E. Moser	S. Hintermann	99	14	2	1	17
3	CZE 14552	T. Musil	R. Rocek	4	10	3	99	17
4	BEL 14661	S. Streep	I. Peeters	5	12	5	99	22
5	SUI 14615	A. Huber	B. Mauchle	9	99	8	11	28
6	SUI 14319	T. Ganz	R. Roth	14	35	14	10	38
7	SUI 14583	M. Suter	F. Schluchter	16	43	15	16	47
11	SUI 14495	R. Baumgartner	S. Schärer	7	99	7	99	113
13	GER 14472	B. Rennecke	J. Rennecke	8	99	24	99	131
18	SUI 14540	M. Hofstetter	E. Moser	2	99	99	99	200
40	SUI 14149	D. Glauser	A. Gambart	12	99	99	99	210
43	SUI 14657	B. Stocker	S. Hintermann	15	99	99	99	213
53	SUI 14419	I. Helbling	W. Schwerzmann	19	99	99	99	217
56	SUI 14337	M. Läubli	R. Ingold	99	99	20	99	218
56	SUI 13295	M. Lederer	M. Schäfer	20	99	99	99	218
86	GBR 12228	I. Knight	B. Knight	99	50	99	99	248

Swiss-Cup Alpachersee

In Stansstad hat für mich vor zwei Jahren das Übel mit den Regattenberichten begonnen, letztes Jahr wurden wir zweite und dieses Jahr hatten wir eigentlich die logische Fortsetzung dieser Reihe geplant, aber Gott straft sofort, und so darf ich nun dieses Berichtlein tippen. Eigentlich hätte es ein gereimter Bericht werden sollen (möglich, dass die 30° im Schatten vom Sonntag die Idee mitbestimmt haben), zu singen nach dem Lied "10 kleine Jägermeister", aber da mir zu 8-6 und 4-2 nichts einfiel (Hirn ausgetrocknet, s.o.), gibt's nur vier Strophen:



Nur 10 Fireballs auf der Startlinie, das ist fast wie ein Börsencrash, da reibt man sich schon mal die Augen und sucht nach Erklärungen. Denn 1996 und 1997 waren 17 bzw. 18 Boote angetreten, obwohl beidesmal die Top-Shots gefehlt haben, weil entweder ihre Boote an irgendeine WM unterwegs waren oder gleichzeitig ein Euro-Cup stattfand. Dieses Jahr scheinen verschiedenste Gründe (Verletzungen, Arbeit, Ferien, Regatta-Koller bei 9 Anlässen in 8 Wochen, davon 4 international) einen grösseren Aufmarsch verhindert zu haben, nicht ein grundsätzliches Missfallen über den Regattaort.

Verpasst haben jene, die nicht kamen, ein heisses Wochenende mit sechs Sprint-Kursen bei völlig untypischer, drehender, löchriger und nicht richtig in Fahrt kommender Thermik, ein erfrischendes Bad im See zwischen zwei Läufen, ein ausgezeichnetes Nachtessen im Clubhaus, eine Flasche kühlen Wein und Erinnerungsgläser für alle, zusätzliche Sachpreise für die ersten drei und das alles für notabene Fr 25.- (ohne Nachtessen).

Und wie die Jägermeister wieder auferstehen, so werden auch wir, und hoffentlich noch ein paar mehr, nächstes Jahr wieder dabei sein.

Roger GER 14508

Rangliste Stansstad										
Rang	Segelnr.	Skipper	Crew	1	2	3	4	5	6	Total
1	SUI 14539	M. Hofstetter	N.Krieg	16	3	1	1	2	3	10
2	SUI 14625	A.Huber	B.Mauchle	8	1	4	2	3	2	12
3	GER 14 508	J.Nolle	R.Leemann	1	5	8	5	1	1	13
4	SUI 14318	A.Lister	R.Lister	2	2	3	4	5	4	15
5	SUI 14377	E.Moser	K.Liechti	3	4	2	3	4	5	16
6	SUI 14521	S.Erb	S.Tanner	7	6	7	7	8	6	33
7	SUI 14147	L.Preuss	L.Preuss	4	9	10	9	6	7	35
8	SUI 14604	T.Gautschi	T.Gautschi	10	10	5	6	7	8	36
9	SUI 14358	T.Wildi	K.Schröder	5	7	6	8	10	10	36
10	SUI 14657	S.Hintermann	B.Stocker	9	8	9	10	9	9	44

Der Gipfel

Wer bisher an Jörgs Sympathie für die Schweiz gezweifelt hat - Grossmutter, Freunde, Velo (nicht Fahrrad!) und Vorschoter stammen aus hiesiger Produktion - wird nun hoffentlich restlos von seinem Wohlwollen überzeugt sein, weil ihm nämlich eine Ehre widerfuhr, von der die meisten Schweizerinnen nur träumen können: Mittem im schönen Ogi-Land wurde ein Berg nach ihm benannt, wie der Kartenausschnitt belegt. Dass es sich nur um einen Vorgipfel handelt, bricht keinen Zacken aus der Krone.
 (NLK 1:25000, Blatt Murren, Ausgabe 1986, Koordinaten 156/180//625/600).

Roger



„ITALO - ZEHA" Cup 25/26. Juli 1998 Lago Maggiore Italien

Flanieren in Maccagno

Wie schon letztes Jahr haben Markus und ich aus diesem Wochenende einen speziellen Anlass gemacht. Von Bern aus zählt die Regatta in Maccagno sicher zu den Anlässen des ZEHA-Cup, welche die längsten Anfahrtswege aufweisen. Aus diesem Grund haben wir auch dieses Jahr die Fahrt an den Lago Maggiore in zwei Etappen unterteilt.

Die erste Etappe am Freitag Abend führte uns durch Berg (Lötschberg) und auch darüber (Simplon). Auf der Simplonpasshöhe nutzten wir die Vorzüge des Renault Espace einmal mehr voll aus und übernachteten im Auto. So war es am Samstag dann auch nicht mehr eine Weltreise, um nach Maccagno zu gelangen. Die Fahrt wird durch die Fähre von Intra nach Laveno künstlich verkürzt oder besser gesagt kurzweiliger. Typisch italienisch ist dabei der Cappuccino in der kleinen Bar auf der Fähre.

Einmal in Maccagno angekommen ist man gutgelaunt und kann am Ende des Wochenendes sicher sagen: Wer einmal die Regatta von Maccagno miterlebt hat, wird mit grosser Bestimmtheit versuchen, diesen Anlass bei nächster Gelegenheit wieder zu besuchen. Nicht unschuldig daran ist sicher das typisch italienische Ambiente und das milde Klima.

Am Morgen nach dem Erwachen oder beim Aufriggen daran teilnehmen, wie ein Dorf auf ausgesprochen italienische Art erwacht, ist sehr eindrücklich. Nicht selten kann beobachtet werden, dass ein älterer Herr statt durch die Gassen des Dorfes durch die Schiffe schlendert und dabei die Zeitung liest. Auch das ungezwungene Diskutieren mit dem berühmten südländischen Gestikulieren kann immer wieder beobachtet werden. Bis sich dann aber der thermische Wind von seiner guten Seite zeigt, braucht es auf diesem See etwas länger.

So ist es an der Tagesordnung, dass vor ca. 14.00 Uhr praktisch gar nichts geht und die Zeit für eben die erwähnte gemächliche Lebensart gebraucht wird. Unter den Seglern wird jedoch genau diese Zeit oft auch eingesetzt, um bei schönem Wetter und angenehmen Temperaturen, wie wir sie dieses Jahr antrafen, noch die eine oder andere Schot zu ersetzen oder allenfalls gewisse Beschläge zu erneuern.

Auch unser Team hat diese Zeit so genutzt, musste doch die neue Spinnakerschot aus England an der richtigen Stelle abgenäht werden. Darüber, ob der vierte Schlussrang (dritte Schweizer) nun aus den rein physikalischen Verbesserungen am Schiff, dem mentalen Aufbau und dem Vertrauen in einen gut gewarteten Fireball oder aber auch mit Glück und Zufall zu tun hat, soll an dieser Stelle nicht philosophiert werden. Wir denken auf jeden Fall, dass es viel wichtiger ist, Spass an der Sache zu haben und so ungezwungen und ohne grosse Erwartungen an den Start zu gehen. Nie hätten wir gedacht, dass wir schon nach knapp zwei Saisons einmal ein so gutes Resultat segeln werden und so zum Bericht schreiben „verknurrt" werden. Es könnte ja durchaus auch sein, dass es unserem Team Immer mehr gelingt, denselben Fehler nicht alle Wochenenden zu wiederholen!

Der Abend wurde natürlich ausgenutzt, um die weltweit bekannte kulinarische Seite des südlichen Nachbarlandes zu geniessen. Vor dem Schlafengehen traf sich dann noch die ganze Seglerszene bestehend aus den Italienern und den SFA's unten am Ufer des Lagos. Die Italiener sprachen von einer gemeinsamen Italienisch- und Schweizerischen Meisterschaft im Jahr 2000 auf dem Lago Maggiore mit 70 Schiffen am Start, wir von unseren mangelhaften Beteiligungen an den Swiss-Cup Regatten in diesem Jahr!!!

(Anm. der Red..Die EM 2000 ist ebenfalls in Italien)

Maccagno 98

Hitchcock auf dem Wasser

Wie immer in Maccagno ist der Start auf der Höhe von Cannobio. Das frühe Auslaufen für eine seriöse Startvorbereitung ist auch hier das A und O. Auf dem Vorwindkurs zum Start konnten wir feststellen, wie sich unser Kurs im Laufe der Zeit stark änderte. Wir überlegten, wie wir diese Tatsache im 1. Lauf umsetzen könnten. Nach dem Start möglichst schnell wenden und die rechte Seite versuchen. Zusammen mit uns kam auch Filippo auf diese Seite, er war etwas weiter oben, es galt umsomehr, die Kiste möglichst flach zu segeln, damit wir seine Höhe mithalten konnten. Bei der Boje folgte dann der erwartete Erfolg; unsere Taktik war gar nicht so schlecht.

wir auf zwei Schenkeln das höchst unangenehme Rauschen und Schmatzen ihres Schiffes im Nacken zu spüren hatten. Kurz vor dem Spinakerbergen vor der Boje kam dann eine sehr gekonnte und schnelle Offensive.

Erich kennt eben diese zahlreichen Situationen auf dem Wasser und im Nu hatten die beiden Innenposition. Den Rest kennt ihr, erneut auf einer Kreuz knapp hinter und fast unter einem Boot um die Höhe kämpfen!

SUI14337
VD11007(Bond,..... James Bond)

Am Sonntag fuhren wir kurz nach der Boje mit einem stehenden Spi und viel Glück im Luv an Erich und Kurt vorbei, mit dem Resultat, dass

Rangliste Maccagno 25-26 Juli 98								
Rang	Segelnr.	Skipper	Crew	1	2	3	4	Total
1	SUI 14539	M.Hofstetter	N.Krieg	4	1	1	1	3
2	SUI 14377	E.Moser	K.Liechti	2	2	2	3	6
3	ITA 14541	F.Berti	D.Comoli	3	3	5	dnf	11
4	SUI 14337	M.Läubli	R.Ingold	7	4	3	4	11
5	ITA 14381	P.Caffarena	M.Capizi	5	12	11	2	18
6	SUI 14235	T.Bossard	S.Gautschi	9	8	4	6	18
7	SUI 14147	L.Preuss	L.Preuss	8	6	8	5	19
8	GER 14658	M.Lederer	M.Schäfer	16	7	6	8	21
9	ITA 14453	R.Lavelli	A.Mevazio	14	5	10	10	25
10	ITA 14644	M.Carpinello	L.Carpinello	13	9	7	9	25
11	ITA 1430	W.Marzella	E.Bergadano	1	13	12	13	26
12	ITA 14306	Z.Varglioti	M.Richiardi	10	11	9	7	26
13	ITA 14607	M.Bassi	A.Clemente	6	DNF	14	14	34
14	ITA 14008	M.Bonacina	G.Sanchini	17	10	13	11	34
15	ITA 13763	S.Molino	C.Pregliasco	12	14	ocs	12	38
16	ITA 1278	L.Degano	D.Graglia	11	16	15	15	41
17	ITA 14309	V. Deambrogio	G.Arnaudo	15	15	16	16	46

Jollenweekend Thunersee 1998

Die Prognose

Unbeständig, wechselhaft, gewittrig, aber auf jeden Fall zu kühl für die Jahreszeit. So oder ähnlich stand es in der Zeitung. Schon seit Dienstag. Bis Freitag ist dies der arbeitserleidenden Bevölkerung noch ab und zu egal. Wenn aber Samstag und Sonntag gesegelt werden soll - und erst noch in Thun.

Wir erinnern uns an 1993: Zuerst wurde der Himmel schwarz, dann das Wasser weiss und die Mannschaft nass. Bis spät in der Nacht wurden damals Boote auf dem See gesucht.

Das Volk

Nur 13 Boote fanden den Weg. Aber immerhin: 4 Mannschaften starteten unter dem TYC, was bei einem Bestand von zwei segelbaren Fireballs und einem Froschteich eine Aktivität von 200% ergibt.

Das Wetter

Das Wetter kam wie angekündigt.

Der erste Lauf grau in grau, der zweite Lauf grau in grau mit dunkelgrau am Horizont. Und der dritte Lauf wurde bei schwarzem Himmel gestartet.

Wir schafften es bis zur Leetonne, dann tauchten wir neben dem Schiff wieder auf. Der See war weiss, die Berge verschwunden. Die einen suchten Schutz in einem Festzelt bei einer Blocher-Rede, die anderen segelten, oder versuchten es wenigstens, zum Club zurück und landeten mitten im Herzen des Gewitters.

Der Abend

Einige verbrachten den Abend am See bei Grilladen und Zutaten. Ein paar wenige landeten im Spital mit blutigen Fingern oder zerschlagenen Beinen.

Der Morgen

Der Himmel war heller, das Wasser dunkler. Sämtliche Opfer waren noch am Vorabend aus dem Spital entlassen worden, es konnte also weitergehen. Um halb zwölf wurde zum Auslaufen gehört, eine stündige Anfahrtstrecke stand bei diesem Wind auf dem Programm. Dann kam das Ritual des PerfektenStartlinien-Legens 100m vor und 100m zurück. Dieses Prozedere ermöglichte dann den perfekten Steuerbordstart. Zwei Läufe wurden gesegelt, der Himmel blieb hell.

Die Rangliste

Wie gewohnt, der erste kam vor dem zweiten und dem dritten undsoweiter.

Martin Stolz SUI 14491

Rangliste Thun 1/2 August 98

Rang	Segelnr.	Skipper	Crew	1	2	3	4	Pts
1	SUI 14540	Claude Mernod	Erich Moser	1	1	1	ocs	3
2	SUI 14495	Regula Baumgartner	Stefan Schärer	2	2	2	ocs	6
3	SUI 14491	Beat Aebischer	Martin Stolz	3	4	3	ocs	10
4	SUI 14319	Theo Ganz	Renat Roth	6	5	7	2	13
5	SUI 14604	Thomas Gautschi	Gertrud Gautschi	5	9	6	5	16
6	SUI 14337	Markus Läubli	Rolf Ingold	dns	8	8	1	17
7	SUI 14358	Thomas Wildi	Kim Schroeder	11	11	5	3	19
8	SUI 14494	Hanspeter Maurer	Nicole Stolz	ocs	3	4	ocs	21
9	SUI 14147	Lucien Preuss	Lindi Preuss	7	13	10	4	21
10	SUI 14477	Tobias Wüthrich	Dario Bischoff	4	6	dnf	dns	24
11	SUI 14583	Maja Suter	Francois Schluchter	9	7	9	ocs	25
12	SUI 14419	Ivo Helbling	Jan Wyss	8	10	11	dns	29
13	SUI 1458	Claudio Bischoff	Patric Bolz	10	12	dnf	dns	36

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

Antragsformular Juniorinnen-Subvention 1998

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

Mammern Fr. _____.-
 Kreuzlingen Fr. _____.-
 Walensee Fr. _____.-
 Biel Fr. _____.-
 Stansstaad Fr. _____.-
 Maccagno Fr. _____.-
 Thun Fr. _____.-
 Murten Fr. _____.-
 St.Blaise Fr. _____.-
 Thalwil Fr. _____.-
 SM 98 Fr. _____.-
 EM 98 Fr. _____.-

Verwendung:

Pro Juniorin übernimmt die SFA 50% des Meldegeldes für die SM 98 und 50% des Meldegeldes für die EM 98. sowie 50% des Meldegeldes von max 4 Swiss Cup 98 Regatten

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 Juniorinnen, die aktiv an Regatten teilnehmen

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

Bankverbindung.

Einsenden an:

Beitritt

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

SwissFireball Association 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: _____

Geburtsdatum / Date de naissance _____

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

Segelklub / Club de Voile: _____

Bootsliegeplatz / Lieu de stationnement du bateau: _____

Fireball SU- _____

Baujahr / Année de construction: _____

Hersteller / Constructeur: _____

Datum / Date: _____

Unterschrift / Signature: _____

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

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



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, KINGSHEATH, NORTHAMPTON NN5 7QP
TEL.: +44 1604 592808 FAX.: +44 1604 592818
E-MAIL: PINBAX@SKYNET.UK

THE FIREBALL SPECIALISTS

Swiss-Cup 98



Regatta Datum Club Klassen Meldeadresse Meldeschluss Nachmeldung Meldegeld Liegeplätze Erster Start Letzter Start Besonderes Kontaktperson Anfahrtsweg	MURTEN 26./27. September 1998 SCM Fireball, 470 - - Clubhaus bis 13.00 Fr. 30.-- Hafenareal Murten, bei Parkplatz Sa, 14.00 So, 13.00 Nachtessen anschl. Diskussionsforum Dario Bischoff (Flottenchef Bern) Autobahn bis Murten	HALLWIL 1.-4. Oktober 1998 SCH Fireball, FD, 505, Laser vor Ort - Clubhaus bis 12.00 Fr. 25.-- Jollen Einwasserungssteg Sa, 13.00 Skippermeeting So, 15.00 Freibier von Fön!!!! Thomas Bossard Lenzburg, Hallwil bis Beinwil am See
Regatta Datum Club Klassen Meldeadresse Meldeschluss Nachmeldung Meldegeld Liegeplätze Erster Start Letzter Start Besonderes Kontaktperson Anfahrtsweg	ST. BLAISE (NEUENBURGERSEE) 17./18. Oktober 1998 Cercle de la voile de St. Blaise Fireball Markus Läubli 079 311 74 72 (Combox) Freitag 16. Oktober 1998, 24.00 Uhr Clubhaus bis 13.00 - Hafenareal St. Blaise Sa, 14.00 So, 13.00 Fondue!!! Frederic Duvoisin (Flottenchef) Autobahnausfahrt St. Blaise	THALWIL 7./8. November 1998 SVT Fireball, Laser, 420, Korsar, 49-er - 30. Oktober 1998 Clubhaus bis 12.00 Fr. 30.-- Hafenanlage bei Parkplatz Sa, 14.00 So, 14.00 Enge Platzverhältnisse, früh anreisen! - via Seestrasse Kilchberg
Regatta Datum Club Klassen Meldeadresse Meldeschluss Nachmeldung Meldegeld Liegeplätze Erster Start Letzter Start Besonderes Kontaktperson Anfahrtsweg	ANTIBES (SKI+VOILE!) Anfang Februar 1998 - diverse Markus Läubli 079 311 74 72 - kurzfristig möglich - - Das Erlebnis für Fireball-Freaks! Regattachef Italien	

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

Z 12 146

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

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

Fränzi Bühlmann

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

SUI 14377

Winder composite, 1993, 2 Satz Segel, Mast eine Saison alt,
schnelles Boot, top Zustand,

Preis: sFr. 9500.-

Kurt Liechti

(P) 062 771 08 88
(G) 041 910 00 77

SUI 10 479

Holz (David Trott, GBR), Regattaboot mit allen
modernen Trimmöglichkeiten. Deck vor 1 Jahr lackiert.
Rigg erst 1 Saison alt (Superspars 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 + Rolli
Keine passenden Auflagen für Fireball

Ruedi Moser

Heiniweg 11
8904 Winterthur

Besonders schönes Holzboot,

komplett, immer im Trockenen, Wasserungsrolli,

Preis: 1950.- ab Platz Meilen (ZH)

Marc Meyer

Titlisstrasse 29
8032 Zürich
Tel. 079 419 63 18

Redaktionsschluss Gazette Nr. 4-98:

10. November 1998

Impressum:

Swiss Fireball Association

Vierteljährlich erscheinendes Vereinsorgan mit ca 320 Exemplaren

Redaktion:

Maja Suter, Grossholzweg 19, 3073 Gümlingen

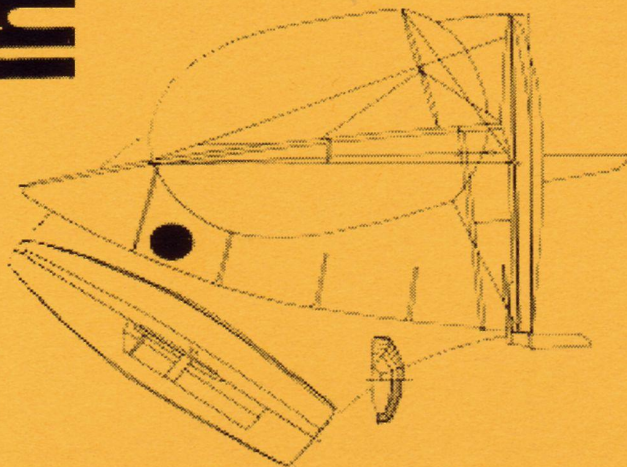
Layout:

Michael Schäfer, Sonnenstr.51, 8280 Kreuzlingen

Druck:

Copy Quick, Bern

international Fireball



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

über 14400 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 beissen Tips und
Tricks der Cracks verhalfen zu
unvergleichlichem Segelspass
und Regatta-Erfolg...

PP
3000 Bern 9

Adressberichtigung an:
Swiss Fireball Association
Grossholzweg 16
3073 Gümlingen