

SWISS FIREBALL

- Ausschreibung Thalwil
- Ausschreibung Eiserne
- Bericht WM/EM 2005
- Regattaberichte
 - Walensee
 - Davos
 - Brenzzone
 - Thun
 - Maccagno
 - Hallwil
 - Biel
 - Romanshorn
- Jolle extrem
- Occasionsmarkt

www.fireball.ch



GAZETTE 3-2005

Vorstand

Präsident François Schluchter

Wylersstr. 36, 3014 Bern

(P) 031 951 54 30

(G) 031 325 81 31

E-mail: francois.schluchter@bit.admin.ch

Sekretariat Sonja Zaugg

Rüestelweg 6, 5073 Gipf-Oberfrick

(P) 062 871 09 97

(G) 062 871 71 90

E-mail: supidu@bluewin.ch

Kassier Michael Ruchenstein

Rütelerstr. 18, 8810 Horgen

(P) 01 725 06 54

Natel: 076 414 03 04

E-mail: ruchi@beret.ch

Regattachefin Brigitte Mauchle

Chriesiweg 18, 9320 Frasnacht

(P) 071 866 24 38

(G) 071 844 12 42

E-mail: adrian-brigitte@bluewin.ch

Presse Lilly-Anne Brugger

Hallwilerweg 18, 5615 Fahrwangen

(P) 056 667 28 19

(G) 071 245 62 84

E-mail: lilly-anne.brugger@student.unisg.ch

Webmaster Roger Leemann

Rütistrasse 58, 8032 Zürich

(P) 01 252 00 26

E-Mail: rcl@datacomm.ch

Gazette Redaktion Barbara Carmody

Walzistrasse 3, 5737 Menziken

(P) 062 772 03 24

Natel: 079 628 72 10

(G) 062 771 57 55

E-mail: bacar@freesurf.ch

Gazette Layout Michael Schäfer

Schulstrasse 6b, 8590 Romanshorn

(P) 071 460 09 76

Natel: 078 641 74 75

E-Mail: melmic@bluewin.ch

Europa-Commodore Maja Suter

Grossholzweg 14, 3073 Gümligen

(P) 031 951 29 69

Natel: 079 506 12 89

E-mail: maja.suter@gmx.net

www.fireball.ch/eurocommodore

Postadresse:

swiss fireball

Rüestelweg 6, 5073 Gipf-Oberfrick

PC – Konto: 80-61962-5

E-mail: supidu@bluewin.ch

Flotten

Flotte Bodensee

Adrian Huber

Chriesiweg 18, 9320 Frasnacht

(P) 071 866 24 38

(G) 071 844 85 07

E-Mail: adrian-brigitte@bluewin.ch

Flotte Walensee

Markus Hofstetter

Hauptstr. 48, 8867 Niederurnen

(P) 055 610 17 32

(G) 055 618 65 19

E-Mail: m.hofstetter@netstal.com

Flotte Hallwilersee

Mianne Erne

Hohlgasse 65, 5000 Aarau AG

(P) 062 824 06 49

E-Mail: mianne_e@yahoo.com

Flotte Bielersee

Rüfli Simone

Moosstr. 15, 2563 Ipsach BE

(P) 032 331 88 84

Natel: 078 821 60 11

E-mail: sruefli@gmx.ch

Flotte Bern

Mirjam Hollenwäger

Avenue de Cour 40, 1007 Lausanne

(P) 021 601 70 27

Natel: 079 484 16 14

E-Mail: mirjam@gmx.ch

Flotte Zürich

Ivo Helbig

Im Tiergarten 23, 8055 Zürich

(P) 01 461 45 66

E-Mail: ivo.helbling@ubs.com

Flotte Lac de Neuchatel

Frédéric Duvoisin

Battieux 3a, 3013 Colombier

(G) 032 841 10 66

E-Mail: info@duvoisinnautique.ch



Für die WM 07 in Silvaplana gibt es Promo-T-shirts, die Leuten zur Verfügung gestellt werden, die an internationalen Anlässen teilnehmen. Andere können ein solches Shirt zum Preis von SFR 40.- kaufen. So können alle etwas zu einer guten Promo beitragen ...

Bestellung mit Grössenangabe (S/M/L/XL) an Gery Sauer (gerhard.sauer@bluewin.ch) oder über die

WM-Homepage: www.fireball.ch/worlds/swissinfo.htm

Die WM 07 Promotion ist angelaufen. Auf der WM-Homepage www.fireball.ch/worlds findest du Informationen zu diesem Grossanlass im eigenen Land. Das Organisationskomitee ist unter fbworlds.07@gmx.ch zu erreichen.

Im speziellen SUI Teil unter www.fireball.ch/worlds/swissinfo.htm wird zur Mithilfe aufgerufen. Auch du kannst bestimmt in irgendeiner Form zum Gelingen dieser WM beitragen ...

Segeln zwischen Weihnacht und Neujahr in Antibes/Juan Le Pin

Ankunft Sonntag 25. Dezember 2005

Abreise Sonntag 1. Januar 2006

Unsere Boote konnten wir bisher immer in der Yacht-Marina Port Gallice stationieren und wenn sich jemand anschliessen möchte, dann würde ich der Marina gerne die richtige Anzahl Boote melden.

Meldet euch bei mir, seid herzlich willkommen.

SUI 14 419 Ivo Helbling

Tel. 044 461 45 66

Stand 26.9. Wolfgang Schönholzer, Elisabeth Schönholzer, Romy Schwerzmann, Ivo Helbling

Kosten: 4er-Appartment im Orion ca. 400 Euro (Autoparkplatz, Hotel), Boot mit Autotagesparkplatz keine Ahnung, ca. 60 Euro

In dieser Ausgabe:

Adressen swiss fireball

Pinboard

Ausschreibungen

Swiss Cup Thalwil

Regatta der Eisernen

Bericht EM

Bericht WM

Bericht Walensee

Bericht Davos

Bericht Grand National Brenzone

Bericht Thun

Bericht Maccagno

Bericht Beinwil

Bericht Biel

Bericht Romanshorn

Jolle Extrem

Kommentiert von Roger Leemann

Beitriffsformular

Swiss Cup 2005

Occasionsbörse

Impressum



Gestern noch Fireball-Crack, jetzt **Laser Schweizer Meister!**

Bravo Donat Hofer!



Swiss Fireball gratuliert Simone Rüfli zur Hochzeit und zur Geburt ihres Sohnes Loan

Council Meeting Fireball International in Teignmouth



Wie jedes Jahr fand anlässlich der Weltmeisterschaft in Teignmouth die Generalversammlung von Fireball International (World Council) statt.

Penny Gibbs, die FI Commodorin, eröffnete die Sitzung mit Ihrem Bericht:

- Die überarbeitete Website von FI ist in Betrieb. Das Forum steht allen Fireball-Seglern offen und kann für allerlei interessante Informationen und Gedankenaustausch benutzt werden.
- Fireball International wird ein Magazin publizieren. Es wird die Finanzen der Organisation nicht belasten, da es vollumfänglich von Sponsoren getragen wird. Der Erscheinungszeitpunkt ist noch nicht festgelegt, da der Verfasser in der Zwischenzeit von England nach Südafrika ausgewandert ist. Das Magazin sollte allerdings noch dieses Jahr erscheinen.
- Penny gibt bekannt, dass sie als Commodorin zurücktreten will. Die nationalen Organisationen sollen bis Ende Oktober Kandidaten für diese Position vorschlagen. Die Abstimmung wird im Dezember per E-Mail stattfinden. Voraussetzungen für einen Commodore sind:
 - segelt regelmässig (auch international)
 - spricht fließend englisch
 - ist per E-Mail erreichbar
 - passionierter Fireball-Segler
- Vize-Commodore sind auch Mangelware. Es sind gegenwärtig nur zwei Rear-Commodore aktiv: Rear-Commodore Europa (gegenwärtig Maja Suter) und Rear-Commodore Australia (Chris Payne)

Andrew Davies berichtet seinerseits über seine Tätigkeit:

- Andrew ist wie immer sehr beschäftigt mit der Beantwortung von E-Mails und Telefon-Anfragen.
- hat ein erwachtes Interesse für Selbstbau-Kits festgestellt.
- ist sehr erfreut darüber, dass die Schulklasse von Pittsburgh das Fireball-Projekt (Bau von zwei Fireballs) weiter führt. Vermutlich werden die Boote an der kommenden WM in Victoria anwesend sein.
- hat die Kontakte mit ISAF intensiviert und ist mit diesen sehr zufrieden.

Tom Egli, Technical Advisor, berichtet:

- freut sich über die Mitarbeit von zwei neuen „Technical Committee“ Mitgliedern: Don Greese (???) und Pierre Perdon (FRA). Beide sind erfahrene Segler und haben in ihrem Leben mehrere Boote selbst gebaut.
- hat die Verbindung mit ISAF intensiviert und kann über folgende Erfolge berichten:
 - Die Einführung der neuen Trapezhaken Regel wurde verschoben, da die technische Spezifikationen noch nicht klar genug sind.
 - Sog. „Emergency Rules“ haben prinzipiell Vorrang vor den allgemeingültigen Regeln, müssen aber in den Klassenvorschriften vermerkt werden.
- Der Verwendung von „Carbon“-Pinnen und -Spibäumen wird immer noch mit sehr viel Skepsis begegnet. Solange kein klarer Vorteil ersichtlich ist, wird FI keine diesbezügliche Regelanpassung vorschlagen. Gegenwärtig kostet ein Spibaum aus dem neuen Material doppelt so viel wie ein konventioneller.
- Das Projekt „teilbarer Mast“ wurde von uns präsentiert und stösst auf Interesse. Es müssen nun Kontakte mit Mastherstellern hergestellt, sowie weitere Tests vorgenommen werden.
- Die Zurverfügungstellung von elektronischen Bauplänen (für den Selbstbau) ist zwar noch

nicht aktuell, wird aber weiterhin verfolgt.

- 21 Boote wurden 2004 neu gebaut: 3 selbstgebaut, 18 von professionellen Bootsbauern.

Nächste internationale Anlässe:

WM	EM	Grand National
2006 Victoria (CAN)	Perros-Guirec (FRA)	Lipno (CZE)
2007 Silvaplana (SUI)		Gardasee (ITA)
2008 Thailand		

Interesse an der Durchführung eines internationalen Anlasses haben folgende NCAs gemeldet:

Irland (Worlds / Euro)
Australien (Worlds)
Tschechische Republik / Kroatien (Worlds) (in Zadar, CRO, von CZE organisiert)
Italien (Worlds /Euro)
Shetland (Euro)
Belgien (GN, Euro)
Südafrika (Worlds)

**Euer Präsident
François**



Besuchen Sie unseren neuen Onlineshop.

www.ycnautica.ch



YC Nautica-Sport Bern AG

Moserstrasse 2 3014 Bern Tel.: 031 331 92 41 Fax: 031 331 93 78

www.ycnautica.ch

Mail: info@ycnautica.ch

Postadresse: Postfach

CH - 3000 Bern 25

Schweiz

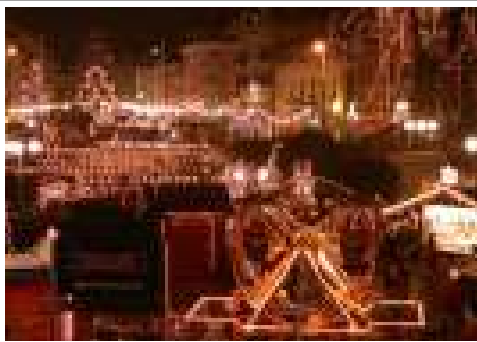
Eisbärenpokal Thalwil 5. / 6. November 2005



**Zum Saisonabschluss am Zürichsee
noch einmal alles geben und der
Kälte trotzen!
Nicht nur für Eisbären geeignet!**



30. Regatta der Eisernen am Bodensee mit Weihnachtsmarkt in Konstanz 26. November 2005



Unsere Anhänger und Ihr Boot - ein starkes Gespann.

Denn es reicht eben nicht wenn Ihr Boot nur "hinten dran hängt". Sicherheit, Fahrkomfort und optimale Passform hängt vom richtigen Anhänger ab.

Hängen Sie an Ihrem Boot, und informieren Sie sich unter: **www.imhofbootsmotoren.ch**



HARBECK[®]

Imhof Bootsmotoren AG

Herdern 9 · CH-6373 Emmetbürgen Tel 041 620 31 81 · Fax 041 620 01 81
e-mail: info@imhofbootsmotoren.ch

Die Europameisterschaft 2005 in Teignmouth, UK



Freitag Nachmittag nahmen wir den langen Weg nach Dunkerque, an der französischen Nordküste, unter die Räder. Auf dem Hintersitz (Therese, François' neue Freundin begleitete uns und sass vorne) machte ich noch ein paar organisatorische Telefonanrufe und dann war auch mein Kopf beim Segeln. Nach Luxemburg harzte es riesig, sodass wir schlussendlich erst um halb drei Uhr nachts in Dunkerque in ein Hotelbett sanken. Halb sechs wieder auf und an die Fähre, wo Adrian und Brigitte gut ausgeruht auf uns warteten. Auf dem Kanal schon am frühen Morgen schöner Wind (ca. 4-5 Bf), der uns gluschtig machte. Doch diese Vorfreude war zu früh. Da in England Ferienbeginn war, gestaltete sich die Reise von Dover nach Teignmouth als ein Geduldspiel.

Samstags um 16 Uhr fuhren wir in Teignmouth auf dem gut vorbereiteten Regattaareal ein. Schon reges Treiben liess unsere Vorfreude wieder erwachen. Jeder erhielt seine Standplatznummer entlang den Blumenrabatten des zentralen Platzes in Teignmouth, gerade vor dem breiten Strand mit feinem rotem Kies. Uff, ich habe die Spinnaker vergessen einzupacken! Was nun? Andrew Davies kommt zu Hilfe und leiht uns einen gebrauchten Spi (in besserem Zustand als unser eigener) mit einer THAI Nummer aus. Danke Andrew! Schoten rausziehen, Schwert ausbauen und dann ging's an die Vermessung am vorgängig gebuchten Termin. Das Prozedere ging ausserordentlich speditiv dank der sehr kompetenten Leitung von Pam. Wir riggten das Boot auf und machten uns auf den Weg zu unserem „Landlord“, einem Freund von mir, der im nächsten Ort wohnt. Dort nisteten wir uns für die nächsten zwei Wochen ein.

Sonntag: erster Regattatag! Schönes Wetter. 12:00 Uhr Briefing, 15:00 Uhr Start. 120 Boote aus 12 Ländern sind erschienen. Es macht Freude zu sehen, wie viele der Segler wir dennoch kennen, lauter gute Freunde um uns herum. Noch können wir uns jedoch den Start mit so vielen Booten nicht richtig vorstellen. Die Rampen werden geöffnet. Es ist Ebbe und wir müssen auf dem trockenen Strand gegen das Wasser laufen. Die Wasserungsrolli-Crew nimmt uns die Rollis ab und deponiert sie nach Standplatznummern entlang dem Strand. Ein Kompliment dem Organisationsteam!

Noch immer leichter Wind von SE-S. Die Seebrise beginnt leicht anzuziehen, um bis am Ende des Nachmittags auf 3 Bf. aufzufrischen. Gedränge am Start trotz der langen Startlinie, nur Meer hinter der „pin-end“ Boje, somit schwierig zu peilen, allgemeiner Frühstart, beim zweiten schon die schwarze Flagge, nochmals allgemeiner Frühstart, fünfzehn Boote vom Regattakomitee als Frühstart gewertet und nach Hause geschickt. Noch ein allgemeiner Frühstart mit weiteren 5 disqualifizierten Booten und dann geht's los. Wir kommen gut weg und fahren eine ausgezeichnete Kreuz. Immer noch in Tuchfühlung mit den anderen Schweizerbooten. Dann wird's schwieriger, viele Boote bei den Bojen, immer jemand, der dich packen will. Wir kommen gut über die Runden. Wir sind sehr zufrieden mit unserem 44. Rang. Die Spitze der Flotte ist breit. Unsere Schweizerkracks liegen zwischen 18. und 39. Rang!

Am Abend dann Essen im grossen Zelt und Preis für den 1. Rang wie auch einige verlorene Preise. Bemerkenswert: Die grössten Preise (je ein atmungsaktiver Trockenanzug für Steuermann und Vorschoter) gehen an die Bronze-Flotte.

Montag: Wieder schönes Wetter, warm, T-Shirt und Shorts sind angesagt. 12 Uhr erster Start geplant. Eine Stunde Startverschiebung, da die Seebrise auf sich warten lässt. Dann kommt sie und frischt an diesem Tag langsam auf 4 Bf. auf. Es werden zwei Läufe gesegelt. Im ersten fahren Laurent und Frédéric auf den exzellenten 5. Rang. Im zweiten Lauf wieder schwarze Flagge nach einem allgemeinen Frühstart. Wieder 5 Boote disqualifiziert (diesmal auch Frédéric und Laurent). Wir müssen uns am Start behaupten. Relativ flaches Wasser, jedoch mit kurzen, schwierigen Wellen. Wir sind irgendwo mitten im Feld. Nach der Luvboje sehen wir den gelb-schwarzen Spi vom Supichistli unter den ersten 10 Booten aufgehen. Super, macht's gut!

Im zweiten Lauf hat die Seebrise so aufgefrischt, dass wir runterraken. Schöner Trapezwind. Uns läuft's recht gut, bis zum ersten Spikurs auf dem zweiten Dreieck. Wir haben den hohen Kurs gewählt und überholen mit einer auffrischenden Brise ein paar Boote. Doch da nähern sich zwei Boote von tief im Lee sehr schnell. Wir werden von 14735 zum Luven gezwungen. Als er realisiert, dass dies nichts bringt, fällt er wieder ab. Wir segeln eng hinter einem anderen Boot. Da plötzlich luft 14735 unter uns mit knapper Überlappung massiv an. Ich versuche auszuweichen, doch dann passiert's. Sein Spinnakerbaum durchsticht unser Mylar-grosssegel und reisst einen Schranz von ca. 40 cm bis zum Achterliek. François ruft Protest. 14735 fällt ab, kein 720-er. François merkt sich seine Nummer und die des Bootes vor uns. Auf der letzten Kreuz ist es dann schwierig, das Grosssegel zu trimmen. So kommen wir mit dem 65. Rang nach Hause. Dann noch im Nassanzug Protestformular holen, mit Kuk und Adi und dem von Horey ausgeliehenen Regelbuch das Formular ausfüllen und abgeben. Das Boot vor uns ist gerne bereit auszusagen, dass wir wirklich keine Zeit hatten, auszuweichen. Kurz vor meiner Abgabe kommen Dominique und Konrad von Belgien zu mir und offerieren ebenfalls vor der Jury auszusagen. Sie segelten hinter 14735 und sahen, wie aggressiv er anluvte. Dann die Protestverhandlung. 14735 erscheint nicht. Meine beiden Zeugen sagen aus. 14735 wird disqualifiziert und wir sind so dumm, dass wir auf die Frage der Jury nicht sagen, dass wir am Ende viele Ränge verloren hätten (wir haben für's nächste Mal was gelernt). – Zu unserem Glück war Ian Pinnell da und nahm das Segel mit nach London, um es zu reparieren. Am nächsten Tag musste das Dacrongross genügen.





Dienstag: Wieder schönes und warmes Wetter. Die Seebrise liess heute auf sich warten, sodass der Start verschoben wird. François, Therese und ich geniessen einen Salatteller in einem Strassenrestaurant auf einem schönen autofreien Platz im Städtchen. Wirklich Sommerwetter hier in England.

Dann, mit der aufkommenden Seebrise, fahren wir aus. Ein eindrückliches Bild mit so vielen Fireballs auf dem Wasser! Wir haben einen schlechten Start und Mühe im Abwind der vielen Boote weg zu kommen. Wir landen nur auf dem 95. Rang. Dafür sehen wir den Supichistli Spi ganz vorne an zweiter Stelle schon ganz früh im Rennen. Und sie konnten diesen Platz halten, obwohl der Dritte gefährlich nahe kam. Gratulation! Auch Adrian und Brigitte fahren heute unter die top-ten!

Mittwoch, Layday: François und Therese nehmen das Auto und sehen sich Devon an. Ich gehe mit Trevor, meinem Landlord, auf seinem brandneuen, drei-Segel Hobiecat segeln. Bei wenig Wind fahren wir von Brixton, einem malerischen Fischerdörfchen aus. Gerade beim Einwassern kommen Adi und Brigitte sowie Kuk und Sonja anspaziert und entdecken, dass ich „fremd gehen“ will. Feine kleine Boote, diese neuen Hobies, aber an einen Fireball kommen sie doch nicht ran. Abends koche ich Bordereau auf einem Gemüsebett mit kleinen Ofenbratkartoffeln für meine Landlords. François verbringt die Zeit bis in die späte Nacht hinter dem Computer mit der Vorbereitung seiner Präsentation für die „Alpine Night“.

Donnerstag: Wieder schönes, warmes Wetter, aber kein Wind. Wir warteten den ganzen Tag auf die Seebrise, die jedoch nie richtig durchzog. Ungefähr um 15:30 Uhr wurde dann abgeschossen und natürlich kam um 16:00 Uhr doch noch eine feine konstante Seebrise auf, - schade.

Am Abend nach dem Nachtessen und der Preisverlosung kommt dann die „Alpine Night“, unsere Promotionsshow für die WM 2007 in Silvaplana. Die von langer Hand vom Organisationskomitee (Kuk, Gery, Ruedi und Kathy) vorbereiteten Dekorationen, Flyer, Coupons für's Freibier und die selber verpackten Fireball Worlds Schöggeli werden bereitgestellt. Und dann kommt François zum Zug. Mit einer interessanten und humorvollen Vorstellung vermag er das Publikum zu packen. Besonders der Schlagwortwettbewerb, bei welchem am Schluss der Präsentation kleine Preise verlost werden, begeistert die Segler. Immer wenn Sonja mit der grossen Kuhglocke läutet, muss man sich das Wort merken: Silvaplana, Engadin, 1750 m, 3.5 Std von Zürich, u.s.w. Die Zuhörer melden sich in Scharen. Der grösste Preis ist dann ein „Alpenflug“. Ben Schulz gewinnt ihn und geniess es, als ihn, verkleidet mit einer Pilotenbrille und einem Propeller mit Schweizerkreuzen am Rücken, unsere vier Männer über die Schweizerkarte am Boden fliegen liessen. Anklang fanden natürlich auch die in der Menge verteilten Schöggeli und das Freibier - Ein voller Erfolg. Die Iren haben sich schon entschieden, einen Container nach Silvaplana zu schicken. - Hoffentlich hält diese Stimmung bis 2007 an. Gratulation an François und das OK!



Freitag: Schon kommt der letzte Tag der Europameisterschaft! Heute hat das Wetter gewechselt: Ablandiger NE, 3-4 Bf, mit grossen Drehern und kräftigen Böen. Alle sind segelhungrig. Zwei Läufe. Wir haben Mühe mit den Wellen und kommen lange nicht so gut mit den Bedingungen zurecht wie an den Vortagen. Kuk und Sonja segeln wieder in den top-ten und werden 4. im ersten Lauf. Im letzten Lauf fuhren Laurent und Frédéric nochmals weit vorne mit. Sie kamen als 7. durchs Ziel, verloren dann aber einen Protest. Auch die anderen Schweizer Teams verbesserten ihre Lage an diesem Tag nicht.



Die Schlussbilanz war eine schöne, interessante und schwierige EM, super organisiert, mit der neuen Erfahrung in einer so grossen Flotte zu segeln. Dabei kamen Kuk und Sonja auf den hervorragenden 7. Schlussrang und Sonja war die beste „women's crew“ (dieser Preis wurde zwar an die nächste Frau, da Engländerin, vergeben): Herzliche Gratulation! In dieser sehr kompetitiven Meisterschaft (die ersten 50 Boote gehören alle zur Spitze) wurden DJ Edwards und Dan Newman Europameister, eine respektable Leistung. Tomas Musil, der Titelverteidiger und unser Port Camargue Trainer erreichte den dritten Rang. UK Fireball mit Steve Chesney als Präsident des Oks haben eine Superleistung hingelegt. Es fehlte wirklich nichts (ausser vielleicht etwas Wind).

Nun freue ich mich schon auf die nächste Europameisterschaft in Perros-Guirec, an der bretonischen Nordküste. Wer kommt mit?

Maja , SUI 14752

EM Teignmouth/GBR 6.-12.8.2005

Rang	Boot	Helm	Crew	R1	R2	R3	R4	R5	R6	Total
1	GBR 14908	David Edwards	Dan Newman	1	1	12	3	1	3	9
2	GBR 14830	Chips Howarth	Vyv Townend	3	23	2	5	8	8	26
3	CZE 14879	Tomas Musil	Jan Stantejsky	4	18	4	4	3	11	26
4	GBR 14895	Andy Smith	Jonny Mildred	120	2	9	11	2	6	30
5	GBR 14880	David Wade	Richard Wagstaff	5	5	3	18	13	5	31
6	GBR 14904	Richard Estaugh	Rob Gardner	2	6	7	15	15	4	34
7	SUI 14897	Kurt Venhoda	Sonja Zaugg	21	8	6	2	4	46	41
8	GBR 14898	Paul Cullen	Jonathon Ching	6	13	17	8	21	9	53
9	GBR 14820	Andy Pearce	Adam Broughton	7	4	15	16	19	17	59
10	GBR 14877	Phil Popple	Andy Scott	10	12	14	25	12	19	67
24	SUI 14724	Adrian Huber	Brigitte Mauchle	18	24	23	9	55	56	129
47	SUI 14863	Frédéric Duvoisin	Laurent Grob	39	120	5	14	120	33	211
74	SUI 14752	Maja Suter	François Schluchter	44	60	65	95	86	96	350
95	GER 14189	H. Troetschler	Ch. Troetschler	85	79	120	90	83	73	410



WM 05 Teignmouth

Anfang Saison noch fest überzeugt, dass es absolut unmöglich ist, die WM in England zu besuchen, konnte ich schliesslich nicht mehr widerstehen, als Gery mich anfragte, ob ich für Kathy einspringen würde. Bequemer gings nämlich nicht mehr: Boot gemeldet, Transport organisiert. Berichte darüber was sich an der Spitze abgespielt hat, findet ihr im Internet, ich habe es auch dort nachgelesen. Das Ganze spielte sich nämlich etwa 100 Plätze weiter vorne ab, ich berichte hier von meinen Erlebnissen.

Samstag: Anreise, Vermessung

Als Gery und ich ankommen ist unser Schiff (Fruit de Mer) schon bereit zum Vermessen. Danke Supi Chistlis ! Alles perfekt organisiert, nur schade, dass die Masten schon vom Hersteller mit falschen und nicht vermessbaren Marken geliefert werden. So zeichnen wir dann halt mit einem im Vermessungsbüro geklauten Filzer die Marken neu (Pam liest dies hoffentlich nicht!). Diverse Schiffe sind zu leicht, Blei wird zur Mangelware. Ein Boot ist doch tatsächlich mehr als 9 Kilo zu leicht (Gruss in die Westschweiz..)

Sonntag: Race 1 + 2

Als wir zum Start segeln, stelle ich fest, dass Gery und ich nicht die gleiche Methode beim Halsen haben. Wir klären dies beim Aufrichten. Das Komitee hat zuwenig Ankerkette und eine zu kurze Ankerrosse. Das Startboot wird dauernd abgetrieben und wir warten etwa 3 Stunden bis zum ersten Start. Kaum zu glauben. Wir sind in England und die wissen doch wie das so etwa ist mit den Wellen, dem Wind und so...

1.Lauf: Als es nach ein paar Versuchen ohne Black Flag mit Black Flag klappt, haben wir viel Platz beim Startboot. Muss die falsche Seite sein. Unglaublich viele Schiffe vor uns. Naja, auch hinter uns sind mehr als ich je in einer Regatta angetroffen habe. Adi freut sich über einen guten Platz, war aber leider Black Flag (Das Komitee hat anscheinend beim Start ein paar Nummern aufgeschrieben welche gar nicht auf der Startliste waren Beim Nachbessern hat dann Adi's Nummer am besten gepasst: Pech).

2. Lauf

Kurz vor dem Start fällt der Wind zusammen, die meisten Schweizer raken in Position 1 nur damit es beim Start wieder knattern kann. Verdammt viele Boote die starten wollen! Es tut sich da gar keine Lücke auf. Wir starten miserabel, wühlen uns durch viele Boote, machen einen super Vorwinder, um dann am Leefass beim Ausweichen eines gekenterten Konkurrenten baden zu gehen. Da sind locker wieder 20 Plätze weg. DuDu zeigt was er kann, liegt lange deutlich in Führung, patzelt auf der Zielkreuz: Platz 6. DJ Edwards erwischt die falsche Seite: Platz dreissig(!). An der Spitze wirken sich Fehler verheerend aus (bei uns zwar auch aber es interessiert nicht so viele).

Montag: Race 3

Vandalen haben 11 Blachen aufgeschlitzt, klauen die schönen Spi Rollen und schneiden die Spi Schot durch. Hektik um alles wieder klar zu machen. 60 Pfund kostet das Röllchen, man gönnt sich ja sonst nichts...Die Jury teilt uns mit dass nur noch mit Black Flag gestartet wird.

14:00 Auslaufen. Ein Leichtwindlauf (Gery steht aber schon im Trapez).

Start klappt auf Anhieb. Der sch.. Wind dreht immer auf die andere Seite. Das Komitee beschliesst keinen weiteren Start zu machen, da der Wind morgen sicher viel besser ist.

Dienstag; Kein Lauf

Kein Wind. Abbruch um 14 Uhr. Das Komitee entschliesst sich frühzeitig und behält recht.

Donnerstag: Race 4

Spät (16:00), als wir schon nicht mehr an einen Lauf glauben, laufen wir aus.

Wir haben richtig viel Platz an der Linie. So sind wir auch sicher, dass wir die falsche Seite gewählt haben. Dafür starten wir pünktlich und haben freien Wind.

WS 2 –5. Auf dem Heimweg beim Einnachten wirds richtig knackig und böig.

Ein Engländer kentert und steigt durch sein schönes Kevlar Segel. Das mit der Haltbarkeit gilt nicht in allen Situationen. Die Rettungscrew ist froh als alle drinnen sind. Wir auch. Wenn man den Gummibündel (Tally), den man beim Auslaufen kriegt, wieder vom Hangelenk zieht und abgibt, gibts ein Bier (warm, man ist ja schliesslich in England).

Freitag: Race 5 + 6

5. Lauf

Schönstes Segelwetter, drehender Wind mit 50 Grad Drehern auf der Landseite.

Nicht schlecht die erste Kreuz, kurz vor der Tonne einmal verschätzt und einem Engländer den Weg abgeschnitten ergibt: zweimal kringeln (-20 Plätze).

Der Erste Raumschenkel ist so richtig spitz. Wir packen den Spi wieder ein. Auf dem zweiten Raum machen wir den Vorwinder ganz ins Lee und freuen uns wie sich erstens die andern hochluven und zweitens, dass die Jury weit weg ist (Gery wird morgen Muskelkater haben).

- 10 Plätze. Auf der Kreuz dreht es schlimmer als auf dem Hallwilersee! Auf dem Vorwinder weils so schön war gleich nochmal im Lee. Nichts gewonnen, nichts verloren. Platz 87 (und immer noch in der ersten Hälfte).

6. Lauf

Start gleich hinter den Cracks, kurzer Blick in deren Boot, Schwert steht etwa gleich, die haben keine Tricks, die sind nur besser. Erste Kreuz: Die Dreher sind synchron mit uns, aber gegen uns... Maya hat sich vor uns gesetzt, we are not amused. Den Spi kann man auf dem ersten Raumschenkel gleich im Sack lassen. Das Komitee war zu faul den Kurs zu korrigieren, ein bisschen enttäuschend für eine WM. Auf dem 2 Raumschenkel machen wir das mit dem Lee noch einmal, (Gery wird morgen einen riesigen Muskelkater haben): locker 10 Plätze gutgemacht. Vor dem Ziel 2 Dreher korrekt mitgenommen, noch einmal ein paar Plätze schon wieder 87. Tja, das wars.

SchlussRangliste:

1.	Chips Howarth and Vyv Townend, (GBR)
16.	Duvoisin / Grob
44.	Venhoda / Zaugg
52.	Huber / Mauchle
101	Scheller / Sauer Rang
125	Suter / Schluchter
152	Trötschler / Trötschler

Fazit:

Eine gelungene WM. Die Organisation an Land perfekt.

Den Wind hätten wir ein bisschen konstanter erwartet. Wir haben dazugelernt.

Die Beach Crew sensationell. Zweimal eine Super Band im Zelt..

Das Essen entsprach den Erwartungen: Wenn man so kocht, braucht es auch keine grösseren Portionen. Wenn ich jetzt nicht diesen Bericht hätte schreiben müssen, wäre die WM ein voller Erfolg gewesen!

Richard Scheller

Walensee-Regatta vom 11./12. Juni



Les absents ont toujours tort!! Das gilt auch für Regatten. 15 Fireballs waren präsent und hatten Recht. Nach gemütlichem, sonnigem Aufmasten hiess es bei völliger Flaute auslaufen um 13:30 Uhr. Kaum auf dem See erreichte uns die Thermik, welche innert einer halben Stunde auf nette 5 Bf auffrischte und für einige Bäder schon vor dem Start sorgte. Frisch abgekühlt wurde dann auch ganz defensiv gestartet, obwohl die Leeseite klar bevorzugt war. Leider kamen wir nicht dazu, diese These zu bestätigen, weil wir nach einer interessanten Wende erst mal die Grossschot von Urs Fuss befreien mussten, was deutlich einfacher im kühlen Nass zu bewerkstelligen war. Nach erfolgreichem Manöver brauchten wir allerdings eine Weile, um festzustellen, dass ein

dicht belegtes Gross nicht wirklich förderlich ist, um das Schiff wieder aufzurichten. Aber gelernt ist gelernt. Die nächste Kenterung hatte völlig andere Ursachen: Sprich eine klassische Rolle vorwärts unter Spi. Damit ist mir nun klar, dass auch breite Rümpfe ohne Spitüte fähig sind, im Wellental unten einfach weiter nach unten zu fahren.

So trainiert beschlossen wir, im 2. Lauf unser Können unter Beweis zu stellen. Eine etwas reduzierte Flotte (ich erinnere mich hier irgendwie an Estavayer) reihte sich locker auf die grosszügige Startlinie, um erneut zu versuchen, über die kurze Welle zu hüpfen anstatt zu stampfen (Von wem ich das wohl wieder habe?). Nun ja, es geriet nicht immer, aber immer öfter (siehe Rangliste).

Beim 3. Lauf und etwas abgeflauter Thermik hatten wir dann sogar wieder Zeit, uns Gedanken über Richtung und Taktik zu machen und bekamen daher mit, was sich weiter vorne so abspielte. Mit einem komfortablen Vorsprung demonstrierten Mosers, dass sie die Ideallinie zwischen Windstärke (Mitte See) und Höhe (am rechten Ufer) offensichtlich am besten gefunden hatten. Melmics hatten ihren FunKey aber auch gut im Griff und fuhren Kuks locker um die Ohren. (Vielleicht hatten sie's auch einfach etwas pressant, weil sie ja im Shorty unterwegs waren, vielleicht war aber auch schon Neptun im Spiel, der versuchte, dem Supichischtli Milkyways in den Spi zu wickeln!). Als 4., wir trauten unsern Augen kaum, meisterte Frau Bademeister die 3 Läufe ohne Kenterung. Ich glaube, dass dies ein grossartiger Werbespot für Port Camargue ist. (Wer sein Schiff bei solchen Verhältnissen beherrschen will, für den ist das Training 1x jährlich ein Muss. Für



Nebenwirkungen fragen Sie bitte Frau Prof. Dr. M. Suter). Ebenfalls mit Mast meist nach oben sah man dann Michis, Giovanolis folgten, obwohl sie auch mal das Schwert kontrollierten, und dann eben wir, mit gut genutzten Trockenanzügen. Gut gebadet kamen auch Gery (am Ruder mit Linus am Draht) und Hansueli und Mirijam 3x ans Ziel. Soweit zur konventionellen Rangliste.

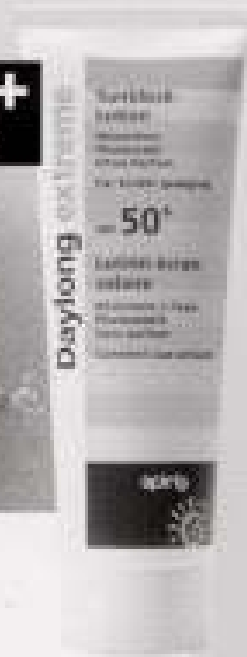
Auf den Bademeistertitel erhebe hiermit ich Anspruch! Einen Pokal für's Schiff aufstellen hat sich Wolfgang redlich verdient. Er legte anfänglich noch mit Hilfe von Lisa, anschliessend aber ganz alleine, und immer gut



Die Sonne wird
immer stärker.
Daylong auch.

www.spring.ch

Neu 50+



Hochwirksamer Sonnenschutz.



partner der krebsliga schweiz

Erhältlich in Apotheken und Drogerien

spring

behütet von einem (nicht wirklich hilfreichen?) Motorboot, sein Schiff noch und nöcher ab und stellte es wieder auf (auf dem Vorwind sahen wir's, aber auf der Kreuz waren sie immer noch da) und ich nehme an, dass es jetzt ganz grünlich sammetig glänzt.

Abends wurde das neue Supi Chischtli über Top beflaggt und gleich 3 luftige Erdbälle flatterten mit den Schweizerkreuzen mit: Juhui, der Neptun, diesmal blond gelockt und vom Hallwilersee, kam schon wieder zu Besuch und taufte Kuks Schiff im Namen der christlichen Seefahrt. Er legte sich aber auch für die ganze Fireballflotte ins Zeug und nahm Gotte Nelly das Versprechen ab, Markus dahin zu bringen, für Fireballs die Mühlehornrampe frei zugänglich zu machen.

Nach dem Tauf-Aperitif konnten wir unsere Kalorienbilanz mit Spaghetti wieder ins Gleichgewicht bringen.

Ach ja... sonntags wär's ja noch weiter gegangen. Aber wie das halt so ist, die Thermik mochte nicht mehr. So bastelten wir noch etwas, und der Fireball-Vorstand fasste Vorstandsbeschlüsse, und alle waren eigentlich ganz zufrieden, dass um 14:00 Schluss war. Es hatte sich jedenfalls gelohnt, nach Unterterzen zu kommen!

SUI 14859 (vu Chüblisch)



Walensee 11./12.6.2005

Rang	Boot	Team	Club	R1	R2	R3	Total
1	SUI 14799	Moser / Moser	SCoW	1	1	1	3
2	SUI 14658	Lederer / Schäfer	YCRo	2	2	2	6
3	SUI 14897	Venhoda / Zaugg	SCoW	3	3	3	9
4	SUI 14752	Suter / Schluchter	YCB	4	4	5	13
5	SUI 14542	Osann / Ruchenstein	YCAu	9	5	4	18
6	SUI 14802	Giovanoli / Giovanoli	DSSC	5	9	7	21
7	SUI 14859	Härdi / Härdi	DSSC	10	6	6	22
8	SUI 14890	Sauer / Eberle	SCH	8	8	9	25
9	SUI 14149	Bacher / Hollenwäger	SCWe	11	7	8	26
10	SUI 14540	Schlötzer / Carmody	RVS	6	DNS	DNS	38
11	SUI 14419	Schwerzmann / Helbling	SCoZ	7	DNS	DNS	39
12	SUI 14594	Brugger / Erne	SCH	DNF	DNS	DNS	48
12	SUI 14293	Hausammann / Hofmann	SCH	DNF	DNS	DNS	48
12	SUI 14718	Schönholzer / Schönholzer	CCSRC	DNF	DNS	DNS	48
12	SUI 12152	Düscher / Düscher	DSSC	DNF	DNS	DNS	48

Nur Live ist besser

Die LCD-Fernseher von JVC

LCD-Fernseher mit PAL Progressive

LT-32C50

82 cm TFT-Display, Wiedergabe PAL Progressive, D.I.S.T., HighVision, HDTV tauglich, PC-Anschluss, Megatext (1500 Seiten Level 2.5), Bid-in-Bild, integrierter Tuner, Tischlack mitgeliefert. Das gleiche Modell ist auch als 67 cm LCD-Fernseher (LT-26C50) lieferbar. Beide Modelle sind in Schwarz oder Silber erhältlich.

Fr. 4999.-



JVC

The Perfect Experience

expert  Venhoda

5070 Frick, Hauptstrasse 69, Telefon 062 871 39 32
www.expert-venhoda.ch

Regatta Davos vom 25. und 26. Juni 05

Für mich fing die Regatta schon am Freitag an. 10 min. vor 12.00 Uhr SMS, (hallo bin noch am See mit Susi vorbereiten für Apero und essen von Samstag, kannst du das Mittagessen kochen?). Klar machen wir doch! Viel brauchen wir nicht, wir sind ja bei Härdis zum Znacht eingeladen. Dort langen wir zu.

Abends trafen schon die ersten Gäste, Barbara und Achim, im Hotel Düscher ein. So konnten wir gegen 19.00 zu Härdis nach Küblis fahren. Wir wurden verwöhnt mit Grilladen, Salate und einem guten Dessert. Es war ein gemütliches Beisammensein im Wintergarten. Draussen stürmt und gewittert es. Die Gemütlichkeit endet abrupt nach dem Telefon von Gery (ich habe noch keinen Vorschoter!). Gery, du kannst dir nicht vorstellen, was du da ausgelöst hast „der könnte doch noch“,.....anrufen: „ vor 5 Jahren war doch der,.....anrufen! Ca. 1 Stunde lang standen 4 Handys und 1 Festnetztelefon in Dauerbetrieb. Die Hälfte der DSSC Mitglieder wurden angerufen und die Fireball Mitgliederliste 2 mal durchgestöbert. 10 Uhr jetzt muss jemand her!

Tel. an Herrn Präsident DSSC persönlich sein Sohn segelt doch auch.

Ein Ausruf von Gian Hurra Oliver kommt.

Da zeigte sich wieder mal was für Leute FB segeln, wir sind doch wie eine Familie.

Nach diesem geselligen Abend, wir waren 12 Personen plus Familie Härdi ging es wieder nach Hause. Neu zu uns gesellten sich Brigitte und Adi.

Da wir keine lange Anreise hatten, konnten wir mit unseren Gästen ausgiebig Zmörgele, dann ging's ab an den See.

Der Wind bläst mit 3-4 Bft. Böig und mit Drehern so wie wir das hier gewöhnt sind. Ca. 14.00 Start. Unser erster „Richtiger“ Start.

Ich stellte mir den Start immer so vor: „ Startschuss Peng, alle weg und wir segeln hinten nach.“ Aber Ohalätz das stimmt gar nicht! Als Monika sagt, wir sind fast zuvorderst traute ich meinen Ohren nicht. Ein super Gefühl, das jedoch nicht lange anhielt. Ein paar falsche Schläge und es traf ein was ich befürchtete. Wir sahen das Feld von hinten. Bei der Seehorn Boje, erwischte uns gleich nach der Halse eine starke Böe, so dass wir kenterten. Für die Zuschauer auf dem Bänkli boten wir eine super Show. Bei der SM nächstes Jahr könnte man ja eine Tribüne bauen und Eintritt verlangen. Wir beendeten diesen, sowie auch den zweiten Lauf auf dem für uns guten 11. Rang. Immerhin nicht Letzte!

Der zweite Lauf begann bei einigermaßen gutem Wetter. Doch plötzlich zogen immer mehr Wolken auf, so dass wir in strömenden Regen, -strömend ist nur der Vorname, es goss aus vollen Kübeln-, den zweiten Lauf beenden mussten.

Was Vorne ablief, müsst ihr jemand anders fragen. Wir hatten unsere harten Kämpfe um die hinteren Ränge.

So, jetzt schnell an Land ins Trockene! Doch plötzlich Windstille, die Ruhe vor dem Sturm! Nicht lange und es kam eine Gewitterwand schwarz wie die Nacht. So schnell habt ihr noch kein Hängerli paddeln gesehen! Wir kamen fast ins Gleiten und das ohne Wind. Boot raus Segel runter und schon fing es an. Ein Gewitter vom Feinsten.

Noch schnell Mianne, Evi und Christina helfen die versuchten das Boot von Mianne zu retten, denn bereits stürmt und hagelt es. Das Boot raus und Segel runter geschafft!

Leichte Angst um Gery der ganz alleine auf die andere Seite segelt.

Es ist schön, Mitglied im DSSC zu sein: warme Garderobe, Klubraum mit eingheiztem Chemine, Toll. Die restlichen Teilnehmer mussten den Weg vom Parkplatz zum Klubraum zu Fuss oder mit dem Velo zurück legen.

In Davos spricht sich schon rum, dass am Samstagabend die Männer reihenweise in den See fielen, weil sie einer Dame in Unterhosen auf dem Velo nach blickten. Das geht ja vielleicht in Gümligen, aber doch nicht in Davos!

Nach dem super Nachtessen und dem noch besseren Dessertbuffet konnten wir unsere Künste oder Missgeschicke bereits auf der Leinwand betrachten.

Am Sonntag, starteten wir ca. 12.00 Uhr bei schwachem Wind (1-3 Bft.), zu 3 Läufen. Lauf 1 und 2 beendeten wir leider auf dem Letzten Rang, an unseren Spimanövern müssen wir unbedingt noch arbeiten. Im dritten Lauf waren wir lange mitten im Feld. Da läuft ja richtig was um die Bojen, 3 Boote rechts von uns, 2 Boote links hinter uns, ich hätte die Vortrittsregeln doch besser studieren sollen! Aber wer hätte schon gedacht, dass wir in solche Kämpfe verwickelt würden. Na ja Innenposition keiner schreit Raum, ging ja gut. Doch leider stellte der Wind auf der zweiten Kreuz ab und drehte kurz auf Süd ... Abbruch!!

Also zurück an Land zur Preisverteilung. Vorher gibt es noch eine feine Gerstensuppe mit explodierten Wienerli, (sie schmeckten aber trotzdem gut, gäll Susi).

Bei den Aufräumarbeiten gab es noch einen kleinen Zwischenfall: Wie schmerzhaft die Klappstühle im Klubraum sein können, wenn sie auf das Nagelbett der grossen Zehe fallen, hat Monika gespürt. Nun hat sie eine kaputte Zehe und die Beine mit ca. 40 % Bläuelen bedeckt und das alles vom Segeln und Kentern.

Uns hat es Spass gemacht, euch hoffentlich auch. Ich glaube, von dieser Regatta wird noch lange erzählt.

Na, dann bis Thun, falls mich die Polizei nicht vorher als Frauenschänder verhaftet.

Urs

Davos, 25./26.6.2005								
Rang	Boot	Team	Club	R1	R2	R3	R4	To-
1	SUI 14799	E.Moser/R.Moser	SCoW	1	1	4	3	5
2	SUI 14724	Huber / Mauchle	YCRo	4	2	1	2	5
3	SUI 14897	K.Venhoda/S.Zaugg	SCoW	2	3	3	1	6
4	SUI 14419	R.Schwerzmann/I.Helbling	SCOZ	3	4	2	4	9
5	SUI 14859	Ch.Härdi/U.Härdi	DSSC	5	5	6	5	15
6	SUI 14752	M.Suter/F.Schluchter	YCB	9	7	5	7	19
7	SUI 14802	G.Giovanoli/S.Giovanoli	DSSC	6	DNF	9	6	21
8	SUI 14540	A.Schlötzer/B.Carmody	RVS	7	6	11	8	21
9	SUI 14594	L.Brugger/F.Camusso	SCH/DSCC	12	10	7	9	26
10	SUI 14542	M.Osann/M.Ruchenstein	YCAu	8	8	10	10	26
11	SUI 14890	G.Sauer /Rijssenbeeck	SCH/RVS	10	9	8	12	27
12	SUI 12152	U.Düscher/M.Düscher	DSSC	11	11	13	13	35
13	SUI 14594	M.Erne/E.Schluchter	SCH/YCB	13	12	12	11	35

Grand National Brenzone 2005

Wind: Wenig an den Nachmittagen von der Ebene, guter Wind am Morgen vom Berg, 1-5 Bft.
48 Boote am Start
15 SUI-Boote
7 Läufe, 1 Streicher

Vom Vierspänner zum Einspänner

Dank der Aufwertung der diesjährigen italienischen Meisterschaft zum „GRAND NATIONAL“ haben 48 Boote aus 7 Nationen den Weg an den Gardasee unter die Räder, beziehungsweise unter die Flügel genommen. Einige Schweizer Bootsbelegungen nahmen das Training bereits zu Wochenbeginn auf, was sich natürlich auf das Resultat auswirkte. Die Engländer und Iren schickten eine Steuerfrau mit Transporter und Mega-Hänger und 7 Booten allein auf die Reise und begaben sich aufs Flugzeug. Unser Kollege aus Ljubiana musste nicht, wie während der SM vom letzten Jahr in Silvaplana, noch schnell für einen Tag nach Hause um eine Prüfung zu schreiben und konnte sich voll aufs Segeln konzentrieren. Auf „Schnüggel-8“ war Segelschule angesagt. Die Kursteilnehmerin hatte zwar reichlich Erfahrung mit den Zügeln, um einen Vierspänner über den Parcours zu jagen, die Spinnakerschoten in gleicher Handhaltung waren indes völliges Neuland. Ebenso in einer komischen Hose mit Hacken ausserhalb eines Bootes an einem Draht hängend das Leben schön zu finden war eine neue Erfahrung. Das erste Training auf dem Schulboot „Schnüggel-8“ sollte am Donnerstag stattfinden. Infolge verkehrstechnisch verursachtem verspäteten Eintreffen beider Besatzungsmitglieder, gab es am Donnerstag doch kein erstes Üben, denn als wir gerade das Boot einwassern wollten, kam recht plötzlich eine Gewitterfront über den See gezogen. Somit haben wir die erste Lektion mit anplünnen und ausplünnen verbracht. Auch das muss gelernt sein. Die Plünnen sind auf norddeutsch die Kleider. Norddeutsch war angesagt, weil die Kursteilnehmerin, Doris, eigentlich aus Hamburg stammt, zur Zeit jedoch in Bern am gleichen Ort wie Maja ihrer tierischen Bestimmung nachgeht. Nach dem Eindunkeln hatte sich das Gewitter dann verzogen und während der ganzen Nacht fegte ein satter Nordwind aus den Bergen in die Poebene. Ich wollte gar nicht daran denken, wie wir die allererste Segellektion gleich am Morgen vor dem ersten Lauf bei ca. 4 bis 5 Beaufort heil für Menschen und Maschine überstehen sollten.

Die erste Lektion „Jollensegeln vor der Regatta“ verlief dann überraschend gut, der Wind war nicht mehr so stark, wie in der Nacht. Ich gebe zu, wir wasserten den Schnüggel etwas später, als ursprünglich geplant, in der Hoffnung, dass es weniger würde. Auch die Regatten an diesem nicht unbedingt typischen Gardasee-Tag überstanden wir mit Bravour. Es macht ganz den Eindruck, dass Doris ein noch nicht entdecktes Seglertalent ist. „Wie kommt dat, dat een seute Deern die Segelei so locker vom Hocker in die Bux kriecht?“. Ganz einfach. „Nich wissen wat Angst iss und vorher jahrelanges Üben mit dem Vierspänner“. Der geht zwar nicht so eng um die Hindernisse, wie wir um die Bojen, aber aus der optimalen Haltung der Zügel ergibt sich offenbar die optimale Haltung der Spinnakerschoten: um die Ringfinger. Die folgenden Tage und Regatten gaben uns immer mehr Sicherheit und Übung in den Manöverabläufen, so dass wir manchmal an der Luvtonne ganz nette, bekannte Leute traf, die wir manchmal fast bis ins Ziel begleiten durften. Wir fühlten uns nicht alleine, wir hatten Gesellschaft. Doris, auf dem Rücken von Pferden aufgewachsen, ist sich offenbar die Schaukelei so gewohnt, dass es keinen Unterschied machte, ob sie den Bewegungen des Pferdes oder des Schnüggels in den Wellen folgen musste. Ich glaube fast es wird auch klappen, wenn mal ein richtiger Rodeo-Kurs anliegt?! Von der Front wo McCarthy/Thompson, Venhoda/Zaugg, Duvoisin/Grob und Huber/Mauchle um die Plätze kämpften, hatten wir nicht viel mitbekommen, wir waren mit uns beschäftigt. Aber wie üblich haben die Besten die Regattaserie gewonnen und wir an Erfahrung. Während in der Schweiz das Wetter zum Abgewöhnen kalt und nass war, genossen wir alle am Gardasee relativ mildes Wetter und laue Abende. Obwohl der Gardasee an keinem der Regattatage seine beste Seite zeigte, hat sich der Weg an den Südrand der Alpen gelohnt.

Grand National, Brenzone, Gardasee, 8.-10.7.2005

Rang	Boot	Team	Club	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	To-
1	GBR	S.McCarthy/Thompson		5	1	3	14	3	7	5	24
2	SUI 14897	K.Venhoda/S.Zaugg	SCoW	1	12	8	1	12	2	1	25
3	GBR	V.Horey/G.Tilson		13	5	2	2	1	9	6	25
4	GBR	R.Estaugh/D.Braken		19	6	10	8	2	1	4	31
5	IRL	N.Butler/H.Butler		4	3	4	12	7	6	10	34
6	GBR	P.Gibbs/I.Gibbs		9	7	1	6	5	21	7	35
7	SUI 14863	F.Duvoisin /L.Grob	GCN	10	10	6	18	6	11	3	46
8	SUI 14724	A.Huber/B.Mauchle	YCRo	17	14	16	3	10	5	2	50
9	GBR	D.Chandler/A.Scott		18	9	11	5	14	3	8	50
10	FRA	T.Rush/F.Sotteau		16	8	5	4	8	13	<i>dnc</i>	54
13	SUI 14739	T.Ganz/B.Carmodi	YCB/RVS	11	25	7	9	18	16	17	78
16	SUI 14658	M.Lederer/R.Leemann	YCRo	20	13	15	24	29	8	15	95
22	SUI 14896	R.Scheller/L.Eberle	SCH	14	22	22	11	23	26	<i>dnc</i>	118
24	SUI 14542	M.Osann/H.Brauchli	YCAu	6	23	27	30	28	29	13	126
25	SUI 14760	W.Aebi/U.Aebi	YCB	22	20	25	19	35	14	<i>dnc</i>	135
27	SUI 14752	M.Suter/F.Schluchter	YCB	3	41	<i>dnf</i>	17	32	24	21	138
28	SUI 14859	C.Haerdi/U.Haerdi	DSCC	27	17	26	27	33	20	<i>dnc</i>	150
31	SUI 14802	G.Giovanoli/S.Giovanoli	DSCC	32	28	32	22	30	30	26	168
32	SUI 14890	K.Pletscher/G.Sauer	SCH	29	dns	30	28	27	27	30	171
38	SUI 14602	F.Widmer/D.Timmann	YCK	37	35	40	38	34	33	<i>dnc</i>	217
39	SUI 14594	M.Erne /J.P.Weber	SCH	36	43	39	31	43	42	33	224
47	SUI 12147	D.Müller/C.Mebes	SNC	45	42	45	46	44	41	<i>dnc</i>	263

Regatta Thun

Nachdem alle François's neuen Jaguar, das einzige TYC komforme Auto, bestaunt und Maja die Alarmanlage des selben demonstriert hatte, konnte pünktlich um 14.00 Uhr bei leichtem Westwind gestartet werden. Den ersten Lauf gewann das Supichistli. Da der Wind abflaute und drehte musste der zweite Lauf abgebrochen werden. Bald drehte er auf Ost und so konnten wir bei 3-4 Bft. einen 3. Lauf absolvieren, den Moser/Moser gewannen. Ueber Thun braute sich eine bedrohlich wirkende schwarze Wand zusammen. Zwei Mannschaften entschieden sich, nicht mehr an den Start zu gehen, kehrten zurück und kamen völlig durchnässt in Thun an. Die restlichen Boote starteten zu einem 4. Lauf. Weil der Wind wieder auf West drehte, wurde die Regattaleitung plötzlich nervös, wegen des Gewitters und piff uns zurück an Land. Das Gewitter kam nicht über den See, so konnten wir bei einer wunderschönen Stimmung unter einem Regenbogen ca.1 Stunde an Land segeln. Alle freuten sich nun auf den Geburtstags Apero von Sofia. Bei schöner Aussicht auf den See feierten wir sie mit Campagner und schwedischem Princesskuchen „Super gut“. Vielen Dank Sofia!!!

Danach gings zum Italiener, wir liessen uns die gute Laune durch die langen Wartezeiten nicht verderben und genossen unser Nachtessen.

Der Start am Sonntag war wohl einigen Mannschaften zu früh..., so dass es nicht alle rechtzeitig an den Start schafften. Es wurden noch 4 Läufe gefahren, die alle Venhoda/Zaugg gewannen. Somit ging der Gesamtsieg klar an sie.

Der Höhepunkt des Nebenprogramms war sicherlich die Party bei Maja und Max. Er stand den ganzen Tag in der Küche und verwöhnte uns mit Gulasch, Zigerspätzli und Salat. Es schmeckte wie gewohnt super. Die Nachbarn krönten das gute Essen noch mit Tiramisu und gebrannter Creme. Allen ein herzliches Dankeschön!!!

Francois nutzte die Gelegenheit zur Hauptprobe und stellte uns die Promotion für die Fireball Worlds 2007 in St.Moritz vor. Es war ein gelungener Abend.

Am Montag 1. August nutzten ca. 7 Boote die Gelegenheit ein paar Stunden, zum freien segeln auf dem Thunersee bei super Wind und schönem Wetter.

Uns haben die drei Tage Spass gemacht!

Nepomuk

Thun 30./31.7.2005										
	Boot	Team	Club	R1	R2	R3	R4	R5	R6	To-
1	SUI 14897	K.Venhoda/S.Zaugg	SCoW	1	2	1	1	1	1	5
2	SUI 14799	E.Moser/R.Moser	SCoW	2	1	3	3	4	2	11
3	SUI 14495	R.Baumgartner/S.Schärer	SCM	6	4	2	2	2	4	14
4	SUI 14419	R.Schwerzmann/I.Helbling	SCOZ	4	5	4	4	3	3	18
5	SUI 14760	W.Aebi/U.Aebi	YCB	7	3	6	5	9	5	26
6	SUI 14752	M.Suter/F.Schluchter	YCB	5	6	11	7	8	6	32
7	SUI 14055	L.Brugger/M.Hollenwäger	S C H /	8	8	10	6	7	8	37
8	SUI 14859	Ch.Härdi/S.Pearce	DSSC	3	7	9	11	11	9	39
9	SUI 14149	R.Bacher/H.Bacher	SCWe	DNS	DN	5	8	6	10	46
10	SUI 14542	M.Osann/M.Ruchenstein	YCAu	10	10	7	9	10	11	46
11	SUI 14594	M.Erne/E.Schluchter	SCH/YCB	11	12	13	10	5	14	51
12	SUI 14726	G.Ernst/U.Mosimann	SCH	9	9	14	14	14	7	53
13	SUI 12152	U.Düscher/M.Düscher	DSSC	14	11	8	12	13	15	58
14	SUI 14293	Ch.Hausammann/C.Hofmann	SCH	15	15	12	15	12	12	66
15	SUI 14718	W.Schönholzer/L.Schönholzer	CCSRO	12	13	15	16	16	13	69
16	SUI 14147	S.Galbraith/D.Faller	YCB	13	14	16	13	15	16	71



P&B

NEW MAIL ORDER CATALOGUE

Contact us now
for your FREE copy

CHAMPIONSHIP WINNING RESULTS

2002

1st, 3rd, 4th, 5th Worlds
1st, 2nd, 3rd UK Nationals
1st, 3rd, 4th, 5th Europeans
1st, 2nd Czech Nationals
1st Scottish Nationals
1st Swiss Nationals
1st Hayling Island
1st Datchet

2003

1st, 2nd, 3rd
Worlds & Pre Worlds

FIREBALL by Winder finished
to our Championship Winning
Specification. Ring for prices
and specification

SHOP ONLINE AT www.pinbax.com

**FOR SAILS, COVERS, FITTINGS, SPARS,
BOOKS & CLOTHING**

**Tel: 01604 592808 Fax: 01604 592818
Email: info@pinbax.com**

Maccagno 2005

Die Vorfreude war riesig: meine erste richtige Regatta und erst noch in Italien! Nur stellte sich da ein Problem ein: wie kommt man dorthin, wenn die halben Alpen ins überflutete Mittelland abgerutscht und ein grosser Teil der Pässe geschlossen sind? Im Verlauf von wenigen Tagen kam eine ganze Menge Vorschläge zusammen.

Variante Liechti: per Helikopter (man stelle sich das Aufsehen beim Einwassern direkt aus der Luft vor, möglichst nur ein paar Minuten vor dem ersten Start!)

Variante Camusso: Boot vor statt hinter das Auto spannen (und dann bitte gleich ein zweites Boot mitbringen – egal ob vorne oder hinten)

Variante Bahn: durch den Lötschberg verladen, aber wie weiter? SwissRoute schlägt vor, auf den Simplon hinauf, dann zurück und via Luzern – hartnäckig – doch noch den Gotthard versuchen

Variante „auf sicher“: via San Bernardino – und das taten denn auch fast alle Schweizer Teilnehmer, mit mehr oder weniger Stau.

Auch wir entschieden uns für die Variante sicher aber länger. Nach einer langen Reise fanden wir gegen 2 Uhr in Maccagno rasch Bekannte in Form von Autos, aus denen Schnarchen ertönte. Bei einer Nacht- und Nebelaktion stellten wir unser Stoffhaus genannt Zelt auf. Noch verschlafen beim Morgenkaffe wurden auf dem Camping eifrig Wagenburgen gebaut. Überall fanden diverse Diskussionen über die Startzeit statt – ist es 13.00 oder 14.00?

Plötzlich brach die Hektik aus, doch wozu all die Eile, da noch ein Gespann namens Giovannoli angebraust kam und uns vormachte, wie man in Rekordzeit zum Start kommt.

Bald erlebte ich meinen ersten Start mit 21 Booten. An den bisher mitgemachten 7-o'clocks in Beinwil war das Ganze noch sehr gemächlich zu und her gegangen, auch der Wind hatte noch nie die Windstärke 3 erreicht. Wo man hinsah waren nur Fireballs anzutreffen. Sie kamen von hinten, von vorne, von back- und steuerbord und riefen immer so komische Wörter wie „Raum“ oder „Aqua“. Da wir noch kein eingeschweisstes Team waren und meine Wenden Mianne zu lahm waren, rächte sich unser Einsatz mit dem 20. Rang. Damit wir jedoch etwas Beachtung fanden, kenterten wir gleich nach der Zieldurchfahrt – natürlich noch unter Spi. Die Segel waren noch nicht trocken, als bereits das Signal zum zweiten Lauf gegeben wurde. Zum Glück wusste ich mittlerweile, wie ich auf den Zuruf „klar zur Wende“ zu reagieren hatte und somit konnte sich Mianne auf das Steuern konzentrieren. Als Belohnung für meine akrobatische Leistung konnten wir sogar einige Plätze im Klassement gut machen. Im dritten und letzten Lauf an diesem Tag spürte man langsam den Teamgeist auf dem Boot. Endlich konnte ich ab und zu meine Position im Trapez geniessen und meine weiteren Jobs wie Windsuchen etc. wahrnehmen. Das Fazit von diesem Lauf kann sich sehen lassen, denn wir erreichten unser bestes Resultat, den 13. Rang. Nach diesem anstrengenden aber sehr erfüllten Tag waren gleich 2 Apéros angesagt. Der erste im Club Nautico Maccagno und anschliessend die Bootstaufe von SUI 14540. Der Neptun entsprang dem Paddelboot mit zwei Badenixen und taufte das Boot auf den Namen Alegria. Wegen dem einsetzenden Regen musste der Neptun einen langen Weg bis zu den Bäumen unter die Füsse nehmen – zum Glück waren die Nixen nicht mit den Fischschwänzen zur Taufe unterwegs. Nach der Taufe spazierten wir im strömenden Regen zur Pizzeria (in Basel schien die Sonne und es war sehr heiss!). Beim Essen realisierte ich überrascht, dass unsere Gegner eigentlich sehr angenehme Leute sind, schliesslich hatte ich auf dem Wasser das Gefühl von Rivalität mit viel Geschrei gehabt (Raum, Raum!). Nach einer sehr kurzen Nacht waren die Regatten 4 und 5 angesagt. Der Start erfolgte bereits um 9 Uhr und dies an einem Sonntag, das finde ich unmenschlich, zumal bald der erste Lauf wegen einschlafendem Wind abgebrochen wurde. Der Wind war offenbar noch nicht wacher als ich...

So sassen wir gemütlich im Café, als schon wieder Hektik ausbrach. Diesmal war der Wind wieder mit der Stärke 3 präsent und wir konnten die Läufe 4 und 5 segeln.

Dieses Wochenende war ein super Start für meine geplante Vorschoterkarriere auf dem Fireball. Ich komme gerne wieder.

Swiss-Italo Cup Maccagno 27./28.8.2005

Rang	Boot	Team	Club	R1	R2	R3	R4	R5	Total
1	SUI 14799	E.Moser/R.Moser	SCOW	1	1	1	1	6	4
2	SUI 14897	K.Venhoda/S.Zaugg	SCOW	3	2	3	2	1	8
3	SUI 14724	Huber/Mauchle	YCRo	2	4	2	3	8	11
4	SUI 14726	K.Liechti/T.Wildi	SCH	4	3	5	6	10	18
5	ITA 14856	M.Dinale/P.deBernardis	CNB	10	5	7	10	2	24
6	ITA 14701	M.Bassi/G.Polese	CNA	5	7	4	8	12	24
7	SUI 14802	G.Giovanoli/S.Giovanoli	DSCC	11	8	11	5	3	27
8	ITA 14858	F.Baretti/D.Comoli	CVM	6	9	8	9	5	28
9	SUI 14890	K.Pletscher/G.Sauer	SCH	8	13	DN	4	7	32
10	SUI 14859	Ch.Härdis/S.Pearce	DSSC	9	6	6	11	11	32
11	ITA 14762	F.Palermi/N.Pacini	YCBE	7	12	10	13	4	33
12	SUI 14540	A.Schlötzer/B.Carmody	RVS	12	10	9	OCS	9	40
13	ITA 1438	S.Puma/S.Todescato	CNA	13	14	14	7	13	47
14	SUI 14542	M.Osann/H.Brauchli	YCAu	15	11	18	12	21	56
15	SUI 14752	F.Camusso/S.Camusso	DSSC	14	16	15	14	15	58
16	ITA-13119	U.Cocuzza/G.S.Lippolis	CVA	18	15	16	15	16	62
17	SUI 14594	M.Erne/P.Koebel	SCH	20	17	13	16	18	64
18	SUI 14776	L.Preuss/L.Preuss	SVT	16	DNC	12	DNC	17	68
19	ITA 14842	P.Caffarena/P.Cotella	CNB	21	20	19	19	14	72
20	ITA-13763	C.Pregliasco/A.Belluco	GLT	19	18	17	18	DSQ	72
21	SUI 14718	W.Schönholzer/L.Schönholzer	CCSRO	17	19	20	20	20	76
22	ITA 12518	E.Musso/A.Musso	GLT	DNC	DNC	DN	17	19	82

Regattabericht vom 10. und 11. September in Beinwil

Kurz und bündig: Am Samstag wurden zwei Läufe gestartet, wovon einer abgeschossen wurde und am Sonntag einer gestartet und wieder abgeschossen.

Nun zu den Details.

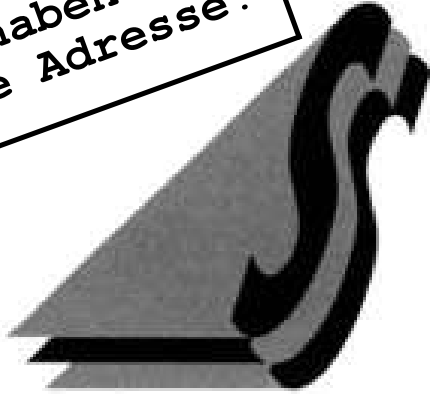
Wir lieben den Hallwilersee! Kein anderer See lädt so zum Wandersegeln ein. Als sich der erste Windhauch zeigte, wasserten wir unser Schiffchen unter Gelächter und faulen Sprüchen wie „habt ihr ein Paddel“ oder „es ist Segelsport, nicht Rudersport“ ein. Nachdem wir einen schwimmenden Piraten verscheucht hatten, konnten wir ungestört dem meditativen Dahingleiten frönen. Kaum hatten wir den Spi zum ersten Mal zum Stehen gebracht, begann auch schon jemand an Land zu schiessen. Die allgemeine Hektik schwappte von der Einwasserungsrampe in den See, vom Lukas warf jemand Bojen ins Wasser – der Regatta-Stress hatte uns wieder einmal eingeholt. Da wir aber schon ein paar Runden gedreht hatten, wusste wenigstens unser Schiff, wo die grössten Windlöcher waren. So wurden wir vom Glück begünstigt und in der Rangliste unglaublich weit nach vorn gespült, immerhin. Der Wind wurde schwächer und schwächer, sodass die „Regattiererei“ nur von kurzer Dauer war und wir den See bald wieder für uns alleine hatten. Kaum war das Startschiff wieder an Land, dreht der Wind wieder etwas auf und bescherte uns ein feines Feierabendlüftchen, welches wir ausgiebig genossen. Der Abend war wie gewohnt vom Feinsten: ausgezeichnete Gastfreundschaft, Live-Band, Bar und viel Gelächter – typisch Fireball eben.

Der Sonntag begann überhaupt nicht erfreulich. Grau und windstill lag der See da. Nach ausgiebigem Zeitungsstudium und einem wilden Volleyballintermezzo (nein, es kamen keine Fireballs zu Schaden – nur andere Schiffe; ich weiss nicht, wie die heissen...) zog es uns wieder zum Ultra-Leichtwindsegeln aufs Wasser. Kaum zu glauben: nach der zweiten Spi-Halse knallte es schon wieder. „Alles nur wegen euch!!“ tönte es von den auslaufenden Schiffen, und wir fürchteten, beim Einlaufen gesteinigt zu werden. Der Wind hielt nämlich nichts von der sich anbahnenden Aufregung und verzog sich prompt. Trotz allem guten Willen auf dem Startschiff und den Regattabooten musste auch dieser Versuch aufgegeben werden. Als die Regattaleitung wieder verschwunden war, kam langsam auch der Wind wieder zaghaft aus seinem Versteck zurück. Wir konnte noch eine Stunde Freizeitsegeln geniessen – es sollen ja die Stunden auf dem Wasser sein, die einem weiterbringen, sagt ein bekannter Fireball-Segler. (Ein anderer soll aber mit seiner Vorschoterin die Rollwenden immer vor dem Einschlafen üben – und hat auch keinen schlechten Erfolg damit.) Wir hatten einige Stunden Segelspass und einen glückhaften Ranglistenplatz in den „top ten“ – der Hallwilersee scheint uns zu mögen. Wir kommen wieder

SUI 14718, velvet green

Halwilersee 10./11.9.2005					
Rang	Boot	Team	Club	R1	Total
1	SUI 14799	E.Moser/R.Moser	SCoW	1	1
2	SUI 14897	K.Venhoda/S.Zaugg	SCCW	2	2
3	SUI 14896	R.Scheller/L.Eberle	SCH	3	3
4	SUI 14760	W.Aebi/U.Aebi	YCB	4	4
5	SUI 13758	T. Zobrist/U.Schnetzler	SCH	5	5
6	SUI 14055	L.Brugger/F.Steimen	SCH/SCWe	6	6
7	SUI 14540	A.Schlötzer/B.Carmody	RVS	7	7
8	SUI 14726	G.Ernst/U.Mosimann	SCH	8	8
9	SUI 14542	M.Osann/E.Streuli	YCAu	9	9
10	SUI 14718	W.Schönholzer/L.Schönholzer	CCSRO	10	10
11	SUI 14802	G.Giovanoli/S.Giovanoli	DSSC	11	11
12	SUI 14594	M.Erne/E.Schluchter	SCH/YCB	12	12
13	SUI 14293	Ch.Hausammann/C.Hofmann	SCH	13	13
14	SUI 12152	U.Düscher/M.Düscher	DSSC	14	14
15	SUI 14890	K.Pletscher/G.Sauer	SCH	15	15
16	GER 9746	C.Meijlink /B.Adler	HRSC	dnf	18
16	SUI 14149	R.Bacher/H.Bacher	SCWe	dnf	18

Achtung,
wir haben eine
neue Adresse!



SAIDA • SAILOR SPORT AG

Boots- und Sportbedarf

Mitteldorfstrasse 76, 5033 Buchs AG

Telefon 062 723 87 10
Fax 062 723 38 73
E-Mail saida@saida.ch
Website www.saida.ch

Öffnungszeiten:
Dienstag bis Freitag 9.00-11.45
und 14.00-18.30
Samstag 9.00-16.00
Abendverkauf auf Anmeldung

Segelbekleidung

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



Bericht Swisscup Biel 24. / 25. September 2005

Die Wettervoraussagen für den Swisscup in Biel verhiessen nichts gutes und prompt: herrliches Spätsommerwetter und dafür keinen Wind. Trotzdem liessen es sich 21 Fireball Teams nicht nehmen, nach Biel zu kommen. Doch Äolus hatte kein Verständnis für die Wünsche der stattlichen Fireball Flotte (und der zahlreichen Finnsegler) und so liess der Wind den ganzen Nachmittag auf sich warten. Dass Segeln eben doch ein sehr gesunder und ungefährlicher



Sport ist, zeigte sich beim Missgeschick von Stefan Eigen. Dieser hatte sich beim Joggen mit Jasmin auf unebenem Gelände den Fuss vertreten und so blieb den zweien nichts anders übrig, als schon am Samstag wieder heimzukehren, um den Knöchel zu schonen. Doch auch den Nicht-Joggern wurde dank Werner und Ursi nicht langweilig: In weiser Voraussicht hatten sie ihren Töggelikasten mitgenommen. So wurde statt auf dem Wasser an Land um Ruhm und Siege

gekämpft. Da der Autor die meisten Matches verpasste, gibt es in der Sportzusammenfassung nur eine Übersicht über eines der vielen Cupspiele: Barbara und Achim gegen das Autorenteam.

Nachdem Mirjam und Hansueli scheinbar matchentscheidend auf 6 zu 1 davongezogen waren und somit 6 Matchbälle hatten, riss der Faden: Nichts lief mehr. Die Töggeli bewegten sich zwar noch synchron und in einer Reihe, aber brachten sonst nichts Zählbares mehr zusammen. Und wie immer im Fussball: wer die Tore nicht schiesst, kriegt sie. So kam es wie es kommen musste und die erste Mannschaft des FCB's (FC Barbarachim) kam nach einer unglaublichen Aufholjagd gegen die Thuner eine Runde weiter. Doch auch für sie kam in der nächsten Runde das Aus. Nicht so für die überlegenen Sieger des SF Tischfussball Cups 2005, Michi & Michi. Ohne wirklich gefordert zu werden, gewannen sie Spiel um Spiel und liessen keinem ihrer Gegner eine Chance. Zu eingespielt die Mannschaft, zu treffsicher die Stürmer und zu sicher die Verteidigung. Wie unserem Reporter vor Ort zu Ohren kam, gab es Gerüchte, dass sie mit Kuk's Bierrestbestand von der WM in England gedopt gewesen sein sollen. Trotz Nachfrage wollten Michi & Michi dazu jedoch keine Stellung nehmen...

In der Zwischenzeit heizten Thomas und Trudi den Pizzaholzofen an und bereiteten die Zutaten für die Pizzas vor. Ihre Idee, dass jeder seine eigene Pizza zusammenstellen kann, war ein Renner: die Pizzen gingen weg wie die warmen Brötchen.



So verging der Abend im Nu und manch einer freute sich auf die wohlverdiente Nachtruhe. Diese wurde für einige, welche vor Ort campierten, gestört durch die (hoffentlich) letzten, dafür umso gefräßigeren Mücken.

Nach einer durchkämpften Nacht hiess es früh aufzustehen, hoffte doch die Regattaleitung auf eine Morgenbrise. Alles hoffen war jedoch vergebens, der Wind wollte einfach nicht dieses Wochenende. Da es erneut spätsommerlich warm war, konnte man wenigstens das schöne Wetter geniessen, Boote und Anhänger reparieren, Fachsimpeln usw.

Als am frühen Nachmittag absehbar war, dass es keinen Wind mehr geben sollte, beschloss die Regattaleitung die Preise zu verlosen. Dass die Vorschoterin des Berichtschreibers als Glücksfee den ersten Preis an sich selber verlor, war dann aber purer Zufall (Ehrenwort!!). Dank dem grossartigen Einsatz der Helfer und der Bieler Teams war der Swissscup in Biel trotz fehlendem Wind ein durch und durch gelungener Anlass. Herzlichen Dank!



Hansueli Bacher

HENRI LLOYD

Schiffsladen Lager Werft
Jörg und Rosmarie
 Tischmeyer

www.schiffsladen-steckborn.ch
 Tel. 052 761 28 55 · Fax 052 761 34 00

Advanced Marine Technology **HENRI LLOYD**

Bericht vom Weekend in Romanshorn am 8./9. Oktober 05 mit Zusatzbericht von einer Reise mit dem Glacier-Express am 13.10. und kleinem Zusatzbericht vom Alltag am Bielersee resp. von der Laser und 470er SM

**Aarberg ab 7:19, Lyss ab 7:30, Müchenbuchsee ab 7:39, schnell Gipfeli und Kaffee geholt,
Bern ab 8:09, Thun ab 8:31, Spiez ab 8:43, Frutigen ab 8:55, Kandersteg ab 9:12**

Um 6.30 Uhr schrillt der Wecker: duschen.....pressieren....wir gehen auf den Zug in Aarberg!
Heute (13.Okt.) haben wir einen besonderen Tag geplant. Wir setzen das 1.Kl.-Tages GA für 2
Pers. ein, welches Werner von seiner Bude geschenkt bekam und reisen mit dem Glacier-Express
quer durch die Schweiz. Ziel der Reise: am Abend soll der Regattabericht aufgesetzt sein -
schliesslich sitzen wir ja stundenlang im Zug.

**So, kurz vor Goppenstein haben wir nun doch die Einleitung geschafft. Goppenstein ab:
9:24**

Fast um die gleiche Zeit wie heute morgen sind wir letzten Samstag Richtung Romanshorn losge-
fahren. Die von Werner versprochene Kaffeepause fiel leider ins Wasser da in der Raststätte
Kemptal ein Car voll Rentner Innenposition an der Kaffeetaste hatte. Also rechtsumkehrt, wieder ins
Auto und weiter.

Im Clubhaus gab's dann den ersehnten Kaffee. Romanshorn wäre ja schön...aber dieser Nebel...
den kennen wir ja schon zur genüge von zu Hause.

Beim Einschreiben dann die grosse Überraschung: das Ganze kostet nur 30 Franken inklusive
Spaghetti zum Nachtessen. Besten Dank dem YCRO für die grosszügige Bewirtung.

1. Start dann um 14 Uhr. Da sich eine Gruppe im Lee und die andere im Luv bildete, hatten wir in
der Mitte schön Platz zum Starten. Endlich mal ein schöner Start und keine Abwinde schon nach
ein paar Metern. Es läuft gut und fast sieht es nach Bergpreis aus. Aber leider nur fast. Wir wenden
zu früh und es reicht nicht ganz zur Boje. Adi und Brigitte setzen sich vor unseren Bug - wir wen-
den noch mal und gerieten Melmics in die Quere. Nach dem 720er die grosse Ernüchterung: wir
landen im Mittelfeld.

In Brig umsteigen in den Glacierexpress. Brig ab 9:47

Bei Freibier, Weisswürstchen, Sandwiches und Bouillon geht's uns dann schon wieder besser.
Mit Trudi und Thomas geniessen wir draussen diese weissen Würste mit dieser unappetitlichen
Verpackung. Es wird viel gelacht und dumme Witze gemacht betr. der weiteren Verwendung der
Wursthüllen. Aber die Würste schmeckten vorzüglich! Besten Dank Michael und Melanie für die
Spende.

Unterdessen sind wir schon im Furkatunnel gelandet und kommen in Andermatt wieder ans Tages-
licht. Andermatt ab 11:55

Gleich darauf gibt's schon Spaghetti mit den angekündigten Steuerbord-/Backbordsaucen. Beim
Anstehen gab's doch kleine Gerangel um die Innenposition aber schlussendlich lief alles ohne Pro-
testverhandlungen ab.

Übernachten konnten wir bei Brigitte und Adi im "kugelrunden Kellerbett". Mit Spiegeln an der De-
cke hätte uns das prompt an unsere Puffsuite in Stanstad erinnert. Nachdem die Schweizer gegen
Frankreich noch zum 1:1 ausglich, konnten wir ruhig schlafen gehen. Zum Z'morgen gab's Me-
ga-2-Meter-Züpfle von Gautschis.



Nun kriecht der Zug mit Zahnradhilfe den Oberalppass hoch. Die wunderschöne Landschaft inspiriert uns leider nicht zum Schreiben. Wir haben Mühe noch etwas Vernünftiges zusammen zu brünzlen. Sedrun ab 12:37

Wo sind wir verblieben? Ja doch beim Zmorgenessen. Nein das ist jetzt vorbei. Bleibt uns nur noch im Namen aller Hotelgäste Brigitte und Adi herzlich für die Gastfreundschaft zu danken. Herzlichen Dank an Melmics von ihren Gästen für die Beherbergung sei hier auch noch erwähnt.

Obwohl es laut Prospekt der langsamste Schnellzug ist, fährt er schneller als wir schreiben. In Disentis wird die Lok gewechselt. Es ist von nun an nicht mehr die Zermatt-Gotthard-Bahn sondern die Rhätische Bahn. Disentis ab 13:28

Was gibt's vom Sonntag noch zu erzählen? Wunderschöne Herbststimmung auf dem See. Es wird ein Lauf gesegelt, wir schleichen uns durch die Mitte auf den 6. Rang. So richtig glücklich sind wir nicht. War eher ein Murks. Wind war auch nicht mehr da, wir gehen ans Land.

Chur an 14:39. Hier verlassen wir den Glacier-Express und lassen ihn ohne uns nach St.Moritz fahren. Endlich wieder ein bisschen zu Fuss gehen. Bevor wir weiter Richtung Zürich fahren, beichtigen wir die Altstadt und geniessen ein Espresso in einem Gassenbeizli. Wir spielen mit dem Gedanken, noch nach Küblis zu fahren und Härdis einen Überraschungsbesuch zu machen. Wir lassens beim Gedanken bleiben (Stalldrang). Chur ab 16:16

Die Aussicht auf viel Verkehr und eine lange Heimreise lässt bei uns schon wieder Stalldrang aufkommen (ist uns wohl angeboren). Obwohl wieder zum Auslaufen geschossen wird, Masten wir ab und laden unsere espressa auf den Anhänger. Gerade richtig zum Aufwiedersehensagen kommen alle wieder an Land. Schöne Weihnachten, es Guets Nöis und bis bald wieder nächstes Jahr an der GV - es gibt fast Tränen!

Zusammenfassend: Herrliches Wetter, grosszügige Anlage, wunderschöne Gegend und liebe Freunde, ein Ort zum Verweilen - leider hatten wir Stalldrang, wir versuchens ein andermal.

Biel ab 19:18 (mit dem Postauto)

Wir fahren durch bis zum obligaten Halt in der Raststätte Deitingen Nord. Früher (ist noch nicht so lange her) verabschiedeten wir uns dort immer von Theo, da kurz nachher die Autobahn Richtung Biel abzweigt. Ein Espresso und ein SMS an Theo und dann geht's schon wieder weiter. Um 18:30 sind wir zu Hause.

Aarberg an 19:43

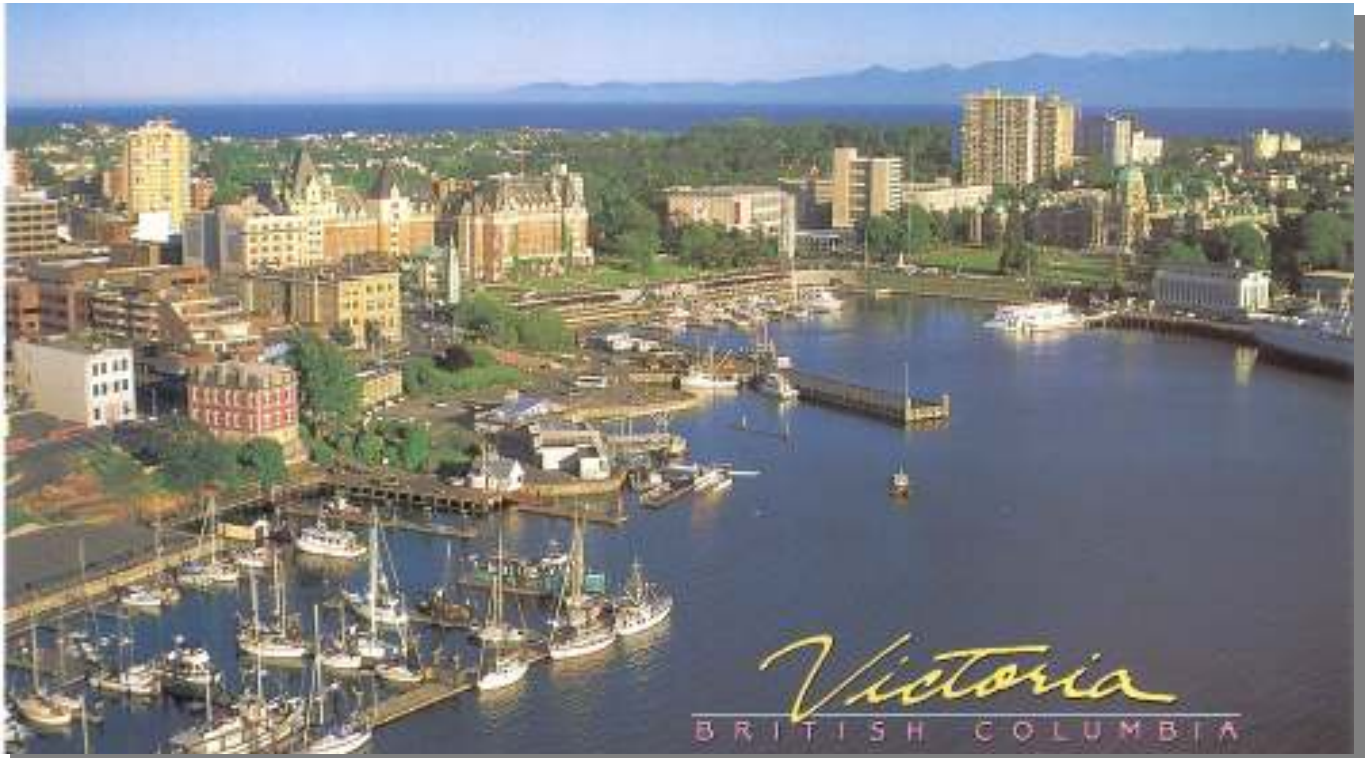
Heute, 14.10.05 sollte nun der Bericht auf dem Kompi ins Reine geschrieben werden. Aber wir schlafen lange aus und nach dem Aufstehen hat's schon eine schöne Bise. Nichts wie auf den See. Es reicht noch um den 3. und 4. Lauf der Laser und 470er SM zu beobachten. Bei herbstlichem Wetter und 2-3 BF Bise haben die ihre Tagesration um 14:30 Uhr schon erledigt und segeln zurück ins Baspo. Da sind wir Feierböller doch "herti Sieche", da müssen 12 Läufe her und wenn's grad geht 5 an einem Tag. Die Laser- und 470er schreiben für Do -So nur 10 Läufe aus und max. 4 pro Tag (dies hier nur als kleiner Seitenhieb an all jene, welche am liebsten 16 Läufe in 3 Tagen und 6 Läufe pro Tag hätten.)

Wir treffen noch Theo, welcher den See mit seinem Musto-Skiff unsicher macht. Die Stimmung mit leichtem Nebel und Sonne ist gewaltig. Am späten Nachmittag fahren wir in den Hafen. Wir hatten das Boot kaum hinaufgezogen kommen Gery und Charlotte um die Ecke. Was für eine freudige Überraschung. Die hatten uns schon lange vom Rebenweg aus beobachtet. Bei Sauser auf der Bärenterrasse genossen wir die letzten Sonnenstrahlen. Mit Theo als Chauffeur gabs dann Sightseeingtour nach Ligerz, Schernelz und dann zum Schlemmern nach Gaicht. Der Abend

war gerettet, wir hatten einen guten Grund nicht am Bericht schreiben zu müssen. Nach dem Motto "sail now, work later" gings am anderen Tag gleich wieder auf den See. Die Bise setzte etwas später und leicht schwächer ein. Bei der 470er und Laser SM reichte es nur für drei Läufe. Und hier nun das Grandiose: Donat Hofer fährt heute mit Rängen 1, 2 und 3 wieder super und führt auch am zweiten Tag noch souverän. Silvan hatte leider 2 Frühstärkte, wäre sonst auch unter den ersten 5. Da heute Sonntag die Bise noch später als gestern einsetzte gabs keinen Lauf mehr. Im Namen aller Fireballer gratuliere ich hier Donat für die sensationelle Leistung! Voilà, geschafft, that's it, der Bericht ist geschrieben.

Liebe Grüsse, schöne Weihnachten, es guets Nöis und bis bald an der GV
Ursi, Werner und espressa SUI 14760

Romanshorn 8./9.10.2005						
Rang	Boot	Team	Club	R1	R2	Total
1	SUI 14799	E.Moser/R.Moser	SCOW	2	3	5
2	GER 14508	J.Nolle/R.Leemann	SVD / ASC	3	4	7
3	SUI 14724	A.Huber/B.Mauchle	YCRo	1	7	8
4	SUI 14802	G.Giovanoli/S.Giovanoli	DSSC	7	2	9
5	SUI 14824	T.Gautschi/T.Gautschi	YCB	11	1	12
6	SUI 14752	R.Schwerzmann/I.Helbling	SCoZ	4	8	12
7	SUI 14760	W.Aebi/U.Aebi	YCB	8	6	14
8	SUI 14658	M.Lederer/M.Schäfer	YCRo	6	11	17
9	SUI 14752	M.Suter/P.Girling	YCB	10	9	19
10	SUI 14602	F.Widmer/P.Köebel	YCK	9	10	19
11	GER 14538	L.Brugger/F.Senn	SCH / ScS	16	5	21
12	SUI 14149	H.Bacher/M.Hollenwäger	SCWe	5	17	22
13	SUI 14542	M.Osann/M.Ruchenstein	YCAu	12	12	24
14	SUI 14776	L.Preuss/L.Preuss	SVT	13	16	29
15	SUI 12152	U.Düscher/M.Düscher	DSSC	15	14	29
16	SUI 14726	G.Ernst/U.Mosimann	SCH	14	15	29
17	SUI 14293	C.Hausamann/C.Hofmann	SCH	17	13	30



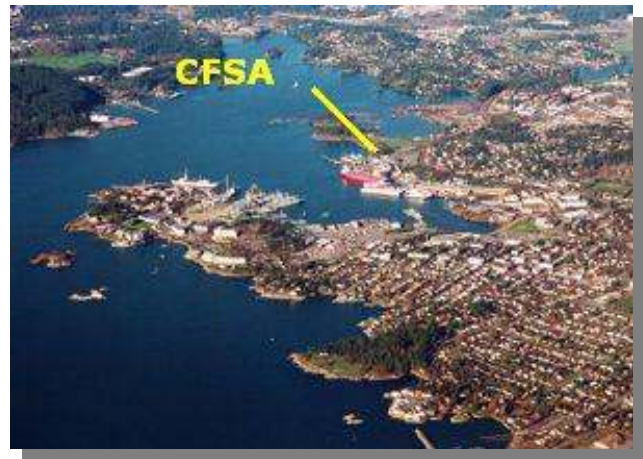
2006 Fireball World Championship Victoria, British Columbia, Canada 13. – 26. Mai, 2006

Victoria, die Hauptstadt von British Columbia, liegt am Südende der Vancouver Island, der grossen, ca. 600 km langen, dem Kanadischen Festland vorgelagerten Insel im Pazifischen Ozean. Vancouver Island ist eine wunderschöne Insel mit Natur pur, so der überwältigend schönen Westküste, die ein Eldorado der Body Surfer darstellt, mit schönen Sandstränden, einsamen Wanderwegen und attraktiven Küsten. Im Innern liegen weite, eindruckliche, naturbelassene Regenwälder. Vancouver Island ist deshalb eine sehr beliebte Feriendestination. – Kommt und seht es selber!

Victoria selber, das am Golfstrom gelegen, hat das mildeste Klima in Canada. Im Mai erwartet man Lufttemperaturen zwischen 8 und 16°C. Die Stadt selber und die direkte Umgebung offerieren zahlreiche schöne Attraktionen, wie z.B. das „harbour festival“ im Mai, sowie „whale watching“ Touren, schön präparierten Velowegen und langen Stränden und Küsten. Auch der „Olympic Mountain“ vor Seattle ist nur eine kurze Fährfahrt weg.



Die Weltmeisterschaft wird auf dem Areal der Canadian Forces Sailing Association (CSF A) abgehalten. Dieses liegt neben der Marine Pacific Fleet Base in Esquimalt, dem östlichen Stadtteil von Victoria. So können die Container direkt neben dem Clubhaus platziert werden. Der Royal Victoria Yacht Club ist Mitorganisator. Das Regattafeld liegt an der Mündung des Hafens von Esquimalt, einem Gebiet, das „the Royal Roads“ genannt wird. In dieser Royal Roads ist mit wenig Strömung zu rechnen, hingegen könnten Seelöwen, Seehunde und vielleicht selten einmal ein Wal die Regattierenden stören.



Wie kommen wir hin?

Am besten einen Flug nach Vancouver mit einem kurzen 30-minütigen Verbindungsflug nach Victoria buchen. Der Flughafen in Victoria ist 30 Min. per Bus oder Auto von Victoria weg. Eine Alternative wäre, dass man in Vancouver ein Auto oder einen Camper mietet und mit der Fähre nach Vancouver Island fährt (90 Min. Überfahrt). Ebenfalls möglich ist die sehr malerische Anfahrt mit der Fähre von Seattle.

Geschätzte Kosten pro Person:

Kontainerplatz für das Boot:	ca. CHF 1000 (abhängig von der Anzahl Boote)
Flug:	CHF 1300 Flugzeit: zwischen 14 und 20 Std
Unterkunft	CHF 50 - 150 Can \$/Nacht:

Spezialangebote für Camperreisende: Bitte schau dir diese website an: www.cdr.de. Z.B. zwei Wochen Camper für 4 Personen plus Flug von Frankfurt nach Vancouver kosten Euro 750/Person.



Die folgenden Teams haben sich schon entschieden zu gehen:

SUI 14799 Moser/Moser

SUI 14658 Lederer/Schäfer

SUI 14752 Suter/Schluchter

GER 14508 Nolle/Leemann

Auf den Spuren von Odysseus

Als Segler kenne ich sie, die Meere mit Ihren Inseln. Besonders kenne ich aber die Inseln und weniger die Meere.

Die traumhafte Adria mit ihren Dalmatinischen Inseln ist schon den meisten Seglern ein zweites Zuhause geworden. Nicht nur das Land ist schön, auch die gastfreundlichen Leute bleiben vielen Seglern im Herzen erhalten. Um Dalmatien richtig zu erleben ist aber empfehlenswert, vorher ein wenig in Dalmatiens Geschichte zu blättern. Die zauberhaften Ionischen Inseln, der wilde Peloponnes und das windreichste Ägäische Meer mit seinen einzigartigen antiken Kykladen Inseln und Kreta haben mich ebenso immer wieder aus der Fassung gebracht. Erinnerungen von dort gehen niemals verloren. Die alte Kykladenkultur begeistert mich auch noch heute. Ein Traumrevier ist aber auch die Türkische Küste, die immer eine stetig ansteigende Zahl von Seglern anlockt und begeistert. Kristallklares Wasser in traumhaft zerklüfteten Buchten laden zum Relaxen ein. Homers Troia, die Legendenstadt, war in den Dardanellen erbaut. Die interessanteste Insel im Mittelmeer ist aber Malta. Die Hafenstadt Valletta muss jeder Segler einmal anlaufen. Valletta ist eine historische Stadt mit einer ruhmreichen und glanzvollen Geschichte.

Nur diesmal möchte ich nicht dieser wundervollen Inselwelt gehören. Dem tiefblauen unergründlichen Meer gehört nun mein Herz.

Immer, wenn ich die Weiten des Meeres erblicke, stehe ich mit glühendem Herzen vor der Unendlichkeit. In der Ferne, wo Himmel und Wasser, Wasser und Luft sich umarmen, sich berühren und zu eins vereinen, dort wartet meine Sehnsucht auf mich. Die Ferne des Horizonts und die Unendlichkeit dahinter, sie sind mein Ziel und für lange Zeit mein Zuhause.

Hautnah möchte ich durch die schäumenden Wellen segeln, mit den Händen das Wasser berühren, den Wind und die Gischt im Gesicht fühlen, mich hingeben dem Wasser und den Wogen, gleiten, schweben, den Wellen folgend, den Wind spüren, sich umströmen lassen, sich treiben lassen, versinken, um mein Leben wahrzunehmen.

Die Jolle ist mein Boot. Ich muss das tun, was ich schon immer tun wollte



Vorbereitung der Jolle Quand meme für Jolle Extrem.

Normalerweise sind leichtgewichtige Jollen zumindest in den vorgegebenen Beschlagsbereichen stärker dimensioniert oder zumindest mit Marinesperrholz hinterlegt, für ein robustes Anbringen von Beschlägen. Diese Anforderungen hat der Erbauer der Quand meme 1968 nicht im richtigen Ausmaß beachten können. Die Sandwichbauweise aus Epoxy mit Schaumkern, die hochfeste robuste Rümpfe ergibt, wurde erst 20 Jahre später angewendet.

Die meisten Beschläge waren bei der Quand meme nur mit Niro-Blechschaublen befestigt, da ein Hinterlegen mit Gegenplatten wegen der geschlossenen Bauweise nicht möglich war. Losgerissene Beschläge waren für die Eigner wahrscheinlich keine Überraschung mehr.

Selbstverständlich hat das sichtbare Beschädigungen auf der Quand meme hinterlassen, die aber bereits bei der ersten Sanierung beseitigt wurden. Quand meme erstrahlte im neuen Glanz

Erste windreiche Segeltage am Neusiedlersee nach der Sanierung im Frühling 2005 deckten die oben beschriebenen Fakten gnadenlos auf. Auch bei härterem Einsatz machte der Rumpf einen durchaus soliden Eindruck, die Schwachstellen zeigten sich aber unweigerlich wieder in den Beschlagsbereichen. Locker gewordene Beschläge und eine losgerissene Fockschot-Klemme am Ende einer killenden Schot machten keinen guten Eindruck.

Ein ungutes Gefühl hatte ich während der Speedfahrten bei härterem Aufschlagen in die Wellen, da sich der Cockpitboden relativ spürbar nach oben wölbte.

Auffallend war auch die eher unkundige Anordnung der Beschläge, die den Anforderungen des Solosegelns keinesfalls entsprechen konnte.

Als Nachteil erkannte ich auch die niedrig montierte Travellerschiene und die quer liegende Schwertkastenabstützung im Cockpit.. Schlafen am Cockpitboden wäre so zu gefährlich, da man kaum Bewegungsfreiheit hatte und sich leicht verhängen konnte.

Ich bin fest überzeugt, dass nach dieser Umgestaltung die Jolle ideal vorbereitet ist, und den Anforderungen standhalten wird.

Die Segeleigenschaften sind hervorragend, sie ist schnell und war beim Test auch in den Böen leicht zu beherrschen.

Von Marjan Einspieler

www.duvoisinnautique.ch

Les meilleures voiles:



Les meilleures mâts:



Les meilleurs habits:



+ bâches, chariots, remorques, vêtements...

Fireball spécialistes!



032 841 10 66

Auf Wunsch des Red. berichte ich hier über das Projekt „Jolle Extrem“, das diesen Sommer auch im Forum von fireball.ch ausgiebig diskutiert wurde. Es gibt da ein Lied von „Matrose Schönfeld und die Schwimmwesten“, das mir immer in den Sinn kommt, wenn ich an die Geschichte denke. Und das beginnt so:

*Herta ist kein Schlachtruf, Herta ist ein Schiff,
Herta ist verrottet und deshalb ein Begriff.
Knut hat dieses Boot gekauft, als ob er es nicht wüsste.
Ja, Knut und sein Tatendrang, darüber lacht die Küste.
Er hat das Boot nach seiner Frau benannt
und nun will er ohne sie nach Helgoland!*

Allerdings muss ich zugeben, dass das Lied in wesentlichen Punkten überhaupt nicht zu der Geschichte passt. Das Schiff in der Geschichte heisst nämlich nicht „Herta“ sondern „Quand mème“, der tollkühne Skipper nicht Knut sondern Marjan und die Sache spielte sich nicht auf der Nordsee ab sondern im Dreieck Piran (Slovenien) – Marmaris (Türkei) – Malta. Das allein würde es vielleicht noch nicht rechtfertigen, darüber in der Gazette zu berichten, aber, man lese und staune, die „Quand mème“ ist ein – Fireball.

Und erst noch ein recht alter mit der Segelnummer Z-2574, gebaut im Mai 1968 von der Werft Sigfried Meier in Dintikon. Der Erstbesitzer laut Messbrief war ein Albert Rohner aus Olten, Mitglied im YC Romanshorn. Die „Quand mème“ war zwar für die Anforderungen von „Jolle Extrem“ etwas zu fragil gebaut, aber mit viel Aufwand wurde daraus ein hochseegängiges Schiff gemacht, wie auf der Webseite <http://www.einspieler-marjan.com/Deutsch/QuandMeme.html> dokumentiert ist. Da wurden z.B. Verstärkungen hinter den Beschlägen angebracht, die Ducht und der Traveller höher gelegt, damit man darunter schlafen konnte, wasserdichte Stauräume eingebaut, ein Bordnetz mit Batterie für Positionsleuchten und Satellitentelefon installiert und auf Höhe der Trapezdrähte ein Ausleger zum Ausreiten montiert.

*Seekarten besitzt er nicht, die sind ihm zu teuer,
Einen Autoatlas hat er - natürlich kein neuer.
Doch so weit kann es nicht sein, er rechnet's um in Meter.
Auf seinem kleinen Shellatlas nur sechs Zentimeter.*

Im Gegensatz zu Knut hat sich Marjan sehr gewissenhaft und gründlich auf dieses Abenteuer vorbereitet: Zu erwartende Wind- und Wetterbedingungen, Nahrungs- und Schlafbedarf, Gefahren und Erschwernisse, alles wurden genau analysiert und für jedes Problem eine Lösung gesucht. Seekarten hatte Marjan natürlich auch keine an Bord, wohl aber ein GPS-Gerät, Radarreflektor, Xenonblitz, Telefon. Der Kentergefahr beim Schlafen begegnete er mit zwei grossen Wassersäcken, die er backbords und steuerbords ins Wasser hängte: Krängt das Boot, dann zieht es den einen Sack aus dem Wasser und er wirkt als Ballast, der das Schiff wieder aufrichtet. Ausserdem wurde ein Schwert aus Eisen eingesetzt, als Ersatz für das fehlende Mannschaftsgewicht und der Mast ausgeschäumt gegen das Durchkentern.

Als Proviant rechnete er vier Liter Wasser sowie drei Sportler-Menüs in Pulverform pro Tag, total 38 kg für die acht Tage, in denen er die erste Etappe von 1200 sm zurückzulegen plante.

*Sechseinhalb Stunden ist Knut schon auf See
Er würd gern wass essen, was leider nicht geht.
In der Kajüte steht das Wasser hüfthoch.
Knut wird das Gefühl nicht los, dass man ihn betrog.
Er hält das Ruder fest in seiner Hand.
Nur noch vier Zentimeter bis Helgoland.*

Grosse Probleme machten starker Regen und überkommendes Wasser, das von Hand ausgeschöpft werden musste, weil das Boot wegen der Wellen und wohl auch wegen des Gewichts (ca. 200 kg ohne Besatzung) zu wenig Fahrt machte, so dass die Elvström-Lenzer nicht effektiv arbeiteten. Das Meer kam schneller oben herein, als es unten hinaus floss. Man muss sich die gespenstische Szene vorstellen: stockdunkle Nacht, das Heulen des Windes im Mast, ringsum tost das Meer,

das Boot schaukelt wie wild und ohne Vorwarnung schäumt der nächste Brecher übers Deck und füllt die Wanne, wieder und wieder. „Auspuffrohre“ waren meines Wissen in der Quand même nicht eingebaut und man versteht Marjans Wunsch nach einem offenen Heck.

*Sie haben ihn gefunden, querab von Borkum Riff.
Es war fast nicht mehr da von seinem alten Schiff.
Die Retter, die ihn fanden, hätt's fast übermannt,
er hing an einer Planke, noch den Atlas in der Hand.
Seine letzten Worte, so erzählt man später:
„Da vorne kommt gleich Helgoland, es sind nur noch Millimeter!“*

Marjan erreichte sein Ziel bei weitem nicht, aber das heisst nicht, dass er gescheitert wäre. Denn Marjan hatte grosses Wetterpech. Er fand Sturm oder Flaute vor statt der im langjährigen Mittel zu erwartenden moderaten Bedingungen. Und so unterbrach manche Zwangspause – einmal beschlagnahmten die italienischen Hafenbehörden seinen Pass, um ihn wegen unstabiler Wetterlage an der Weiterfahrt zu hindern – den geplanten Non-Stop-Kurs. Abgetrieben ist er dabei nicht, trotz aller Widrigkeiten hielt er tapfer seinen Kurs bis Korfu. Dort war nach 484 Seemeilen das vorläufige Ende. Man darf gespannt sein auf die Fortsetzung.

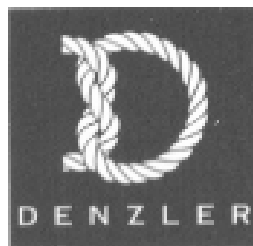
*Keiner ist wie Du, das geben sie alle zu
Keiner hat den Mut, nur Knut.*

PS: Marjan wusste nicht, was „Quand même“ bedeutet. Für alle, die es auch nicht mehr wissen: es heisst „Trotzdem“. Irgendwie passend.

Roger Leemann

MUSTO
ESTABLISHED 1983
Separater Shop mit MUSTO -
Segelbekleidung

**Bootzubehör
Abdeckplanen
Bojen / Ketten
Seile / Beschläge
Segelschuhe / Stiefel
Schutznetze / Gurten
Segel-/Freizeitbekleidung
Sonnenschutzbekleidung
Für Babies / Kinder
Eigene Werkstatt für
Spleissen / Pressungen**



Seilerei Denzler AG
Torgasse 8, beim Bellevue, 8024 Zürich
Tel.: 01 252 58 34 - Fax.: 01 252 58 39
E-Mail: seilerei-denzler@seilerei-denzler.ch



www.henrilloyd.com

new **technology**
new **design**

TP1 BREAKER 2 Spray Top

HENRI  **LLOYD**

BREAKER

Distributed by **Bucher+Walt** Rte de Soleure 8 - 2072 St-Blaise - Tel.: 032 755 95 00 - Fax: 032 755 95 30 - info@bucher-walt.ch

swiss fireball Beitrittserklärung

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

Ich trete als Aktiv Passivmitglied bei /je m'inscrit comme membre actif passif.

Name / Nom: _____

Vorname / Prénom: _____

Strasse / Rue: _____

PLZ / CP Ort / Lieu: _____

e-mail: _____

Geburtsdatum / Date de naissance : _____

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

Mobile: _____ Fax: _____

Segelklub / Club de Voile: _____

Fireball SUI - _____

Datum / Date: _____

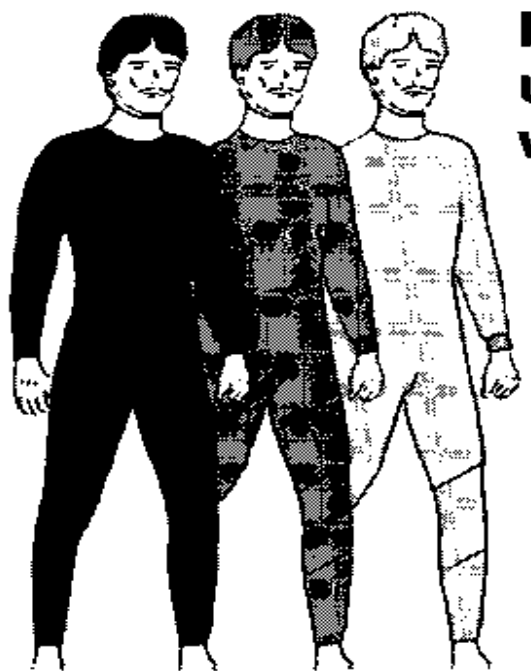
Unterschrift / Signature: _____

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

Inserat Ströbele

	Eisbärenpokal	Eiserne
Datum	5./6. November 2005	Samstag 27. November 2004
Ort	Thalwil / Zürichsee	Konstanzer Bucht/ Bodensee
Club	SC Thalwil	DSCM Konstanz www.dsmc.de
Klassen	Fireball, 49er, 29er, 420er	Yardstick Yachten/Jollen
Meldeadresse	Sven Heusser, sh@yachtronix.ch Feldstrasse 4c 8942 Oberrieden, 01721 39 34 29.10.2004 Online: www.zsv.info	Klaus-Peter Lüders, Chr.-Daniel-Schenk-Str. 2c, D-78464 Konstanz
Meldeschluss	28.10.2005	
Nachmeldung	5.11.2005 12.30	
Meldegeld	40.-, Sammelmeldung durch Klasse 35.-	Euro 30.- / +10 Euro bei Anmeldung
Liegeplätze	Steganlagen der SVT, sowie im Hafen Farbsteig Thalwil	Hafen Kreuzlingen / Konstanz
Erster Start	Samstag 13.30 Uhr/ Sonntag 9.30 Uhr	Nur ein Lauf am Samstag, Start in Gruppen
Letzter Start	Sonntag 14.30 Uhr	
Besonderes		
Kontaktperson	Ivo Helbling, 01 461 45 66 ivo.helbling@ubs.com	Adrian Huber, 071 866 24 38 adrian-brigitte@bluewin.ch

ESPO AG, Neoprentechnik
Schwäbis 12, 3605 Thun



ESPO

NEOPRENTECHNIK

Neoprentechnik ESPO AG Thun, Tel: 033 437 44 35

Reparaturen, Verkauf und Modifikation von Wassersportanzügen

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

Fireball ITA 14715

Duvoisin 1999, ganz Kevlar, 3 Satz Segel Pinnell, davon 1 Kevlar Gross (2005), 6 x ITA Meister

EUR 6000.-

(9.05) **Paolo Brescia**

T: ++39 348 713 44 24

Fireball Z8220

1972 Plycraft (GBR), Sperrholz (Unterwasser), Mahagoni (Deck), reparaturbedürftig und Strassentrailer. Mehr Info

Preis Verhandlungssache

(9.05) **Pesche Küng**

P: 031 747 87 21

G: 058 358 57 89

pkueng@tele2.ch

Trapezgurt und Neoprenanzug

Trapezgurt SEIDL COMFORT (siehe Katalog Bucher&Walt, S. 407 oben), small, zu **CHF 140.-** (Neupreis CHF 199.-)

Neoprenanzug AQUAMAN (ähnl. Modell Marlin Langarm, siehe Katalog Bucher&Walt, S. 411 unten) Damenmodell, small, zu **CHF 190.-** (Neupreis CHF 249.-)

Franziska Fausch

Sonnhalderain 4

3250 Lyss

P: 032 386 73 43

frfausch@mydiar.ch

Segel für Fireball

Gross, Fock und Spi von 'Bink Yacht Sails', wie neu!

Preis zu verhandeln

(3.03) **André Kurth**

Landenbergstrasse 2

8037 Zurich

P: 01 928 01 01

N: 079 619 24 82

Fireball 14845

Winder all glass

Proctor spars, Harken all round, P&B sails (kevlar main), covers and combi trailer. Light use with a lady crew. The boat is "as new" its only been on the water about 10 times and always stored in the garage.

The price is not fixed - so is open to offers

Andrew Davies

Sekretär FIREBALL INTERNATIONAL

Tel: +44 (0) 1845 567 064 Andrew.

Davies@Fireball.onyxnet.co.uk

**Impressum: swiss fireball**

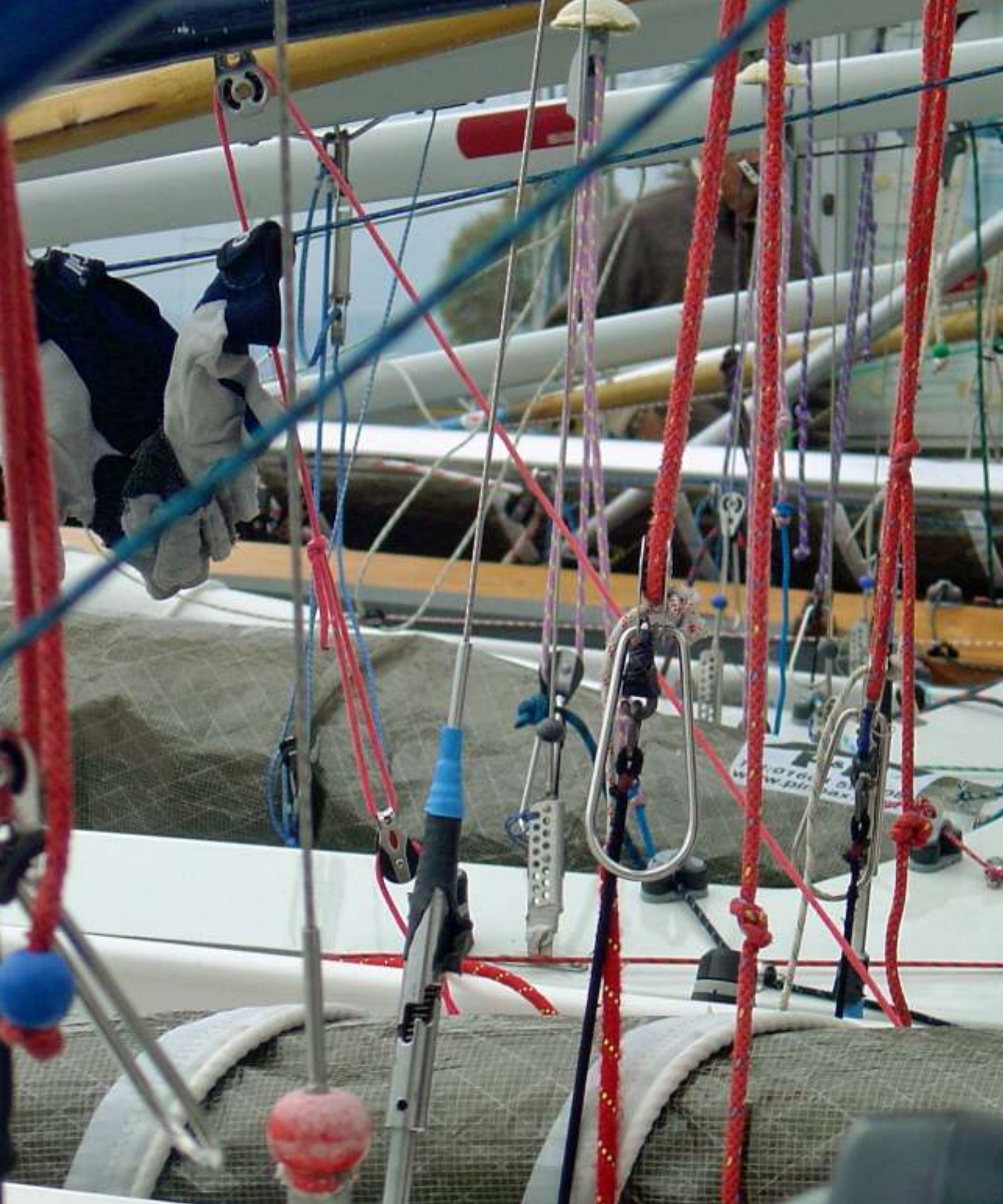
Vierteljährlich erscheinendes Vereinsorgan mit einer Auflage von 230 Exemplaren

Redaktion: Barbara Carmody, Walzistrasse 3, 5737 Menziken

Layout: Michael Schäfer, Schulstrasse 6b, 8590 Romanshorn

Druck: Druckerei Ströbele, 8590 Romanshorn

**Erscheinungstermin GAZETTE 4-2005:
Dezember 2005**



Adressberichtigung an:
swiss fireball
Rüstelweg 6
5073 Gipf-Oberfrick

PP
8590 Romanshorn