

SWISS FIREBALL



[Training Port Camargue](#)

[Regattaberichte](#)

[News vom Vorstand](#)

[Regattakalender 2006](#)

[Buchvorstellung](#)

[Neuer Trapezhaken](#)

[Occassionsmarkt](#)

[Mitgliederbeitritt](#)

[Jahresrückblick](#)

GAZETTE 4-2005

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

**Nicht vergessen !
GV ist am:
Samstag, den 28.01.05
In Beinwil**

**WM 2006 Canada
„Segeln wo die Bären leben“
Es sind noch Plätze im Con-
tainer frei. Wer kommt noch
mit?**

Charterboote:

Es besteht eine Nachfrage nach Fireballs, die für die WM 07 gechartert werden können. Für einzelne Crews aus Übersee ist es sehr teuer, die eigenen Boote nach St. Moritz zu schicken. Um auch diesen eine Teilnahme an der WM zu ermöglichen, wäre es schön, wenn hier Boote zur Miete zur Verfügung stehen würden. Segel sind einfacher zu transportieren und könnten mitgebracht werden...

Kontakt: fbworlds.07@gmx.ch

**Swiss Nationals Davosersee
Davos
10.-13.8.06
Unbedingt das Highlight des
Sommers einplanen!**

**Grand National 2006
Lipno / Tschechien (CZE)
6. - 9.7.06**

In dieser Ausgabe:

SF– Vorstand

Pinboard

Ausschreibungen

Port Camargue

Antibes

Skiweekend Pizol

SC Mammern 2006

EM 2006 FRA

Vorstand berichtet

Bericht Debütanten Port Camargue

Abschied von Evi

Regattaplan

Jahresrückblick

Bericht Eiserne

Bericht Slovenische Meisterschaft

Bericht Thalwil

Learn from your Mistakes

Buchvorstellung

Neue Trapezregel

Flottenbericht

Occasionsbörse

Impressum

Meerestraining Port Camargue 2006

Kurz vor Ostern, d.h. vom 9. bis zum 14.4.2006 organisiert Swiss Fireball wie jedes Jahr das traditionelle Meerestraining in Port Camargue. Wir werden wieder in der Ecole de Mer UCPA untergebracht. Die Ecole wird geöffnet sein; d.h., dass wir vollumfänglich von Patrice Barthélémi und seinem Team betreut werden. Die zwei Mahlzeiten am Morgen und am Mittag werden von der Küchenequipe vorbereitet und serviert. Am Abend ist jeder frei, seine Verpflegung selber zu organisieren.



Wie letztes Jahr haben wir Andrew Davies mit der Organisation des Trainings betreut. Er hat wiederum Tomas Musil als Assistent gewählt (never change a winning team!). Wir werden versuchen, das Training für die Teilnehmer so interessant, lernreich und spannend wie möglich zu organisieren. Zudem werden wir die Stärke der anwesenden Teams analysieren und das Training so gestalten, dass jeder Teilnehmer seiner Fähigkeiten entsprechend gefordert wird.

Hier nun die Eckdaten:

Ort:	Port Camargue
Datum:	9. bis 14. April 2006
Ankunft/Rückfahrt:	8. April 2006 / 15. April 2006
Unterkunft:	Ecole de Mer UCPA, Av. Du Centurion
Verpflegung:	Ecole de Mer UCPA (Morgen- und Mittagessen)
Nachtessen:	Frei wählbar
Trainer:	Andrew Davies (GBR) und Tomas Musil (CZE)
Teilnehmer:	SUI und andere interessierte Segler
Preis:	ca. Sfr. 700.- / Person
Sponsor:	Swiss Fireball Fr. 1'000.-
Anmeldung:	bis zur GV (28.1.2006) an F. Schluchter

Anmeldung für das Meer-Training 2004

Segelnummer: _____

Steuermann/frau: _____

VorschoterIn: _____

Strasse / Ort: _____

Telefon: _____

E-Mail: _____

Datum, Unter-
schrift: _____

Anmeldung senden an: François Schluchter, Grossholzweg 16, 3073 Gümligen
Oder E-Mail an: francois.schluchter@bit.admin.ch



Schiffsladen Lager Werft



Telefon 052 761 28 55
Fax 052 761 34 00

www.schiffsladen-steckborn.ch

der ideale Stiefel
für Cat- und
Jollensegler

- sehr strapazierfähig
- ausgezeichneter Kälteschutz dank Neopren
- mit verstärktem Rist
- Antirutschprofil

BORA

AIGLE





Tuesday 17th and wednesday 18th of January

Reception at Port Gallice, Juan les Pins (Boulevard E.Baudin)

Confirmation of registration after obligatory presentation of licences and certificates of conformity

Distribution of the sailing instructions.

Thursday 19st of January - all classes ski at Auron

In the morning, giant slalom (counting for the attribution of the arrow of the French School of Ski)

Special prize awards for each class. Possibility for the coaches to participate in the slalom.

In the afternoon, exploration of the ski station

At around 16:00, reception in a restaurant at the bottom of the ski piste, announcement of results.

Friday 20st January - regatta

10:30 All classes at the disposition of the race committee.

Saturday 21st January - regatta

10:30 All classes at the disposition of the race committee.

Sunday 22 january - regatta

10:30 All classes at the disposition of the race committee

Distribution of prizes as soon as possible after the last round of the day.



Schneeplausch



... auf dem Pizol



Wann: **Sa 21. / So 22. Januar 2006**

Übernachtung: Gaffia Hütte auf 1860 m, mitten im Skigebiet
*Die gemütliche Gaffia Hütte ist nur mit dem Sessellift und per Abfahrt mit Ski/
Snowboard zu erreichen.*

Massenlager
65.- inkl. Nachtessen und Frühstück

Mitbringen: **Schlafsack**
Ski, Snowboard ...

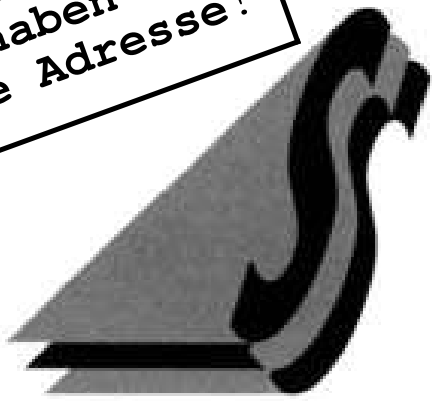
Skipässe: 1 Tag: E 46.-/J 42.-/K 28.- 2 Tage: 90.-/81.-/52.-

Organisatoren: Kathrin Pletscher und Gery Sauer

Anmeldung: **www.fireball.ch** (Anmeldeschluss: 22.12.)

Anreise: *Fahrplan SBB*

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...)

Swiss Cup Mammern 2006

29./30.4.06



Mammern

Wo der Untersee am...
... schönsten ist



Championat d'Europe 2006

Association Sportive Nautique de Perros, Perros Guirec, Brittany

26-08-2006 *bis* 01-09-2006

2) Droits d'inscription – Fees

Les droits d'inscription sont :

The required fees are as follows :

Avant le 30 Juin 2006 / *Before 30th June 2006*

Après le 30 Juin 2006 / *After 30th June 2006*

165€

195 €

Le paiement par cheque est accepté.

Payment by personal cheque will be accepted

Le paiement peut s'effectuer par virement bancaire

Payment may be made by bank transfer

Banque / *Bank name* : CREDIT MUTUEL DE BRETAGNE

Payable a / *Account name* : ASSO SPORTIVE NAUTIQUE PERROS GUIREC

Numero compte / *Account number* : 01006876440

Swift : CMBRFR2BXXX

IBAN : FR76 1558 9228 2601 0068 7644 043

Code Etablissement : 15589

Code guichet : 22826

Clef RIB : 43

Le paiement par transfert bancaire doit être sans charges pour l'organisation

The bank transfert must be made free of charge for the beneficiary

8) PROGRAMME – SCHEDULE

- Inscription Jauge - Registration Measurement:

Jour et dates	26 Aout 2006	De	08.00	à	20.00
	27 Aout 2006	De	08.00	à	12.00
<i>Days and dates</i>	<i>26th August 2006</i>	<i>From</i>	<i>08.00</i>	<i>To</i>	<i>20.00</i>
	<i>27th August 2006</i>	<i>From</i>	<i>08.00</i>	<i>To</i>	<i>12.00</i>

Des créneaux horaires pourront être alloués à chaque bateau. Les arbitres pourront étendre la période de jauge en fonction du nombre de concurrents si nécessaire.

Time slots for measurement may be allocated. The measurer may extend the times for measurement should the number of competitors make this necessary.

- Programme des courses - Racing schedule

Date	Jour / Day	Activité/activity
27/08/2006	Dimanche/Sunday	Courses/Races (Après midi/ Afternoon)
28/08/2006	Lundi/Monday	Courses/Races
29/08/2006	Mardi/Tuesday	Courses/Races
30/08/2006	Mercredi/Wednesday	Repos/Lay day
31/08/2006	Jeudi/Thursday	Courses/Races
01/09/2006	Vendredi/Friday	Courses/Races



Vom Zöllnerpfad an der Landspitze „Pointe de Ploumanac'h" ist der Blick auf die eindrucksvollen Felsbrocken aus

In Perros-Guirec gibt es ein reichhaltiges Freizeitprogramm für Einzelpersonen oder ganze Familien. Anhänger des Segelsports werden sich in der Segelschule „Centre Nautique" am Strand Trestraou wohlfühlen. Das Programm beinhaltet Surfen, Kanu, Meerkajak, Windsurfen, Segeln auf Sportseglern oder traditionellen Segelbooten....

Aus vielen Ländern kommen Sporttaucher nach Perros-Guirec, um hier in einer wunderschönen Umgebung ihren Lieblingssport auszuüben. Eine besonders reichhaltige und interessante Flora und Fauna, reines Wasser und wunderschöne Unterwasserlandschaften sind die Höhepunkte eines Tauchgangs vor Perros-Guirec. rosa Granit atemberaubend.

Durch die seltene Flora der Täler „Vallées des Traouïéro" führen schöne Wanderwege.

Der malerische Hafen in Ploumanac'h, das Fischerdorf, die Mühle „Moulin du Crac" ... an interessanten Entdeckungen und Ausflügen fehlt es zu keiner Jahreszeit: das Wachsmuseum, das Informations-Zentrum „Maison du Littoral", Kunstgalerien... Ausflüge mit Bus und Minibus führen in die ganze Region.

Auch Feinschmecker kommen in Perros-Guirec nicht zu kurz: die besten Restaurants sind in Gastronomieführern ausgezeichnet, auf den Menüs ist die ganze Palette der regionalen Köstlichkeiten vertreten: Crêpes und Galettes, Leckereien mit Fisch und Meeresfrüchten.

Perros-Guirec verfügt über erstklassige Infrastrukturen und mit Hotels aller Kategorien, Campingplätzen und Ferienwohnungen über eine große Kapazität. Die Stadt ist mit dem Qualitätszeichen "Station Nautique" ausgezeichnet worden und gehört zum Verband "Stations Nouvelle Vague" mit einer Qualitätscharta und einem interessanten Veranstaltungsprogramm: Zudem hat sie wegen ihrer kinderfreundlichen Infrastrukturen das „Label Kid" erhalten.

Eindrucksvolle Landschaften und Emotionen machen Ferien an der Côte de Granit Rose zu etwas Besonderem. Zudem haben Sie in Perros-Guirec

die Wahl zwischen vielen anderen Freizeitaktivitäten: Tennis, Wandern, Biken, Angeln auf dem Meer, geführte Ausflüge in die Natur und vieles mehr: Kasino, gemütliche Gaststätten, Thalassotherapie, Diskos, Kinos, Kongresspalast...

Unterkunft:

Mehrere Unterkünfte stehen zur Verfügung :

Landschulheim Le Quinquis.

Campingplätze

Ferienwohnungen oder -residenzen.

Hotels und Ferienhäuser

ACHTUNG FRÜH BUCHEN, HAUPTURLAUBSZEIT!!

WWW.



Einladung zur Generalversammlung 2006

Datum: 28.2.2006

Ort: Beinwil am See, Clubhaus Segelclub Hallwil

Beginn: 17.00 Uhr

Traktanden

1. Begrüssung
2. Wahl der Stimmenzähler
3. Protokoll der GV 2005 (siehe Gazette 1/05)
4. Bericht Vorstand
 - 4.1. Regattawesen
 - 4.1.1. Rückblick
 - 4.1.2. Internationale Anlässe
 - 4.2. Gazettenteam
 - 4.3. Sekretariat
 - 4.4. Kassierer
 - 4.5. Präsident
5. Swiss Cup 2005 mit Preisverteilung
6. Vorschau 2006
 - 6.1. Regattaplan
 - 6.2. Trainings
 - 6.3. SM 2006
7. Marketing WM 2007
8. Wahlen
9. Mitgliederanträge
10. Ehrungen
11. Verschiedenes

Anträge

Schriftlich bis 7. Januar 2006 an das Sekretariat

Nachtessen

Selbstgebrachtes (gegrillt auf der Feuerstelle).

Salat: wird durch die Flotten Bodensee, Zürichsee und Bielersee organisiert.

Dessert wird durch die Flotten Davosersee und Walensee organisiert.

Anmeldung (Bitte an das Sekretariat SF, Sonja Zaugg, Rüestelweg 6, 5073 Gipf-Oberfrick)

- GV mit Gulaschsuppe (ca. Fr. 20.-) Anzahl Personen: _____
- GV mit Kürbissuppe (ca. Fr. 15.-) Anzahl Personen: _____
- GV ohne Nachtessen (gratis) Anzahl Personen: _____
- Komme nicht zur GV (gratis)

Name/Vorname: _____

Alles klar im Bild !

HD
ready



LCD-Fernseher mit HD Ready LT-32A61

82 cm Bilddiagonale, HD Ready, HDMI-Eingang, W-XGA-Auflösung, PAL Progressive-Weidergabe, Kontrastverhältnis von 1000:1, 7 ms Reaktionszeit, Tischfuß mitgeliefert. Gleicher LCD mit 67 cm Bilddiagonale (Kontrastverhältnis 1000:1), Beide Modelle in Silber und Schwarz lieferbar.

LT-32A61 (82 cm) **Fr. 2'999.-** inkl. vRG

LT-26A61 (67 cm) **Fr. 1'999.-** inkl. vRG

JVC

The Perfect Experience

expert  **Venhoda**

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



www.henrilloyd.com

TP1 BREAKER 2 Spray Top

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

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

Fireball International in Schweizer Händen

Nach dem America's Cup ist nun auch der Kopf von Fireball International in der Schweiz. Nachdem Maja Suter schon seit 2003 Eurocommodore ist, wird François Schluchter im neuen Jahr auf dem FI Präsidentensessel Platz nehmen. Damit ist die Fireball Exekutive weiter internationalisiert.

Nach drei Jahren als FI Commodore hat die Engländerin Penny Gibbs beschlossen, ihr Amt per 31.12.2005 abzugeben. Vergangenen Sommer, am Council Meeting von Teignmouth, anlässlich der WM dort, wurden alle nationalen Klassenvereinigungen (NCAs) gebeten, Vorschläge für ihre Nachfolge zu präsentieren. Der Vorstand von Swiss Fireball schickte seinen abtretenden Präsidenten, François Schluchter, ins Rennen. Er bringt mit seinen guten Sprachkenntnissen und internationalen Kontakten, gepaart mit der langjährigen Erfahrung in Vorstandsarbeit, ideale Voraussetzungen für das Amt mit.



Keines der übrigen NCAs meldete einen Gegenkandidat. So wird François ab 1.1.2006 in die Fusstapfen von Penny treten und das Ruder von Fireball International in die Hand nehmen. Viel Glück dabei! Bei seiner Arbeit wird er vom bleibenden FI Sekretär Andrew Davies (GBR) unterstützt.

Im Vorfeld der Wahlen hatten François und Maja Bedenken, dass die Ämterkumulation in ihrem Boot nicht goutiert werden könnte. Da sie weiterhin miteinander segeln möchten, bot Maja gleichzeitig mit der Nominierung von François ihren Rücktritt als Rear Commodore Europe an. Der Vorstand von Swiss Fireball unterstützte dieses Vorgehen jedoch nicht und schlug vor, sie in ihrem Amt bestätigen zu lassen. Scheinbar wird es nicht als Problem betrachtet, wenn der zukünftige FI Commodore sich für den Eurocommodore ins Zeug legt Auch für Maja gabs keinen Gegenkandidat. Majas Arbeit ist mit der Wahl für drei weitere Jahre honoriert worden. Gratulation!

Weiter sind neu im FI Vorstand der Rear Commodore von Afrika (Peter Colebank) und Nordamerika (Rob Thompson). Der Rear Commodore von Australien (Chris Payne) sowie die nicht gewählten, sondern ernannten Mitglieder verbleiben im Amt (Andrew Davies als Sekretär; Tom Egli als technischer Berater und Marc Dunn als Webmaster)

Debütanten

Bisher kannten wir die Fireballer's nur aus den Gazetten, doch dies sollte sich an der SwissNautic in Bern ändern. Der neue Fireball von Geri strahlte uns schon von weitem entgegen und ebenso strahlte Francois der noch etwas verlassen am Stand sass. Zwanzig Minuten später kannten wir den Weg nach Port Camargue, die Gefahr der glitschigen Rampe und die dringende Notwendigkeit einen „Tröchni“ zu besitzen, den wir dann noch am selben Tag an der Messe erstanden.

Die Vorbereitung für unser erstes Abenteuer mit „Shamal“ nahm einige Zeit in Anspruch. Schlussendlich hatten wir mehr Material dabei als für den letzten Schottland Törn.

Als Erste trafen wir in Port Camargue (UCPA) ein, für einmal die „Ersten“, dies sollte sich aber diese Woche nicht mehr wiederholen.

Den Nachmittag nutzten wir um die Eintreffenden kennen zu lernen und machten uns daran „Shamal“ aufzuriggen. „Jesses Gott, die viele Schnüerli !!!!???? hoffentlich hän mir nüt vorig!“

Doch Thomas Musil erbarmte sich unser, und half uns dabei „Shamal Seetüchtig zu machen.

Der nächste Morgen sollte der Tag der Wahrheit werden. Die erste Ausfahrt stand auf dem Programm. „Lass uns mal beobachten was die anderen so machen!? ...“ „Wer steigt zuerst ein?“ „Wie kommt der Rolli wieder an Land, wenn wir auf dem Boot sind?“ „wann das Ruder und Schwert runter?“ ... all diese elementaren Fragen quälten uns.

Erstmal raus aus dem Hafen, was uns auf Antrieb souverän gelang ... (ohne Kenterung!). Wir merkten sofort wie fragil sich „Shamal“ verhielt. Schon beim Husten der Crew wackelte sie gefährlich. Der Wind frischte schneller auf als uns lieb war, und Claudia musste wohl oder übel an den Haken. Schon nach einem klitzekleinem Steuerfehler verwandelte sie sich in ein „Earl Grey“ Teebeutelchen das ich etwa 20m durchs Wasser schlepte... zum Glück hatte ich mal in einer alten Gazette gelesen was in solche Fällen zu tun ist. Da ich den Wantenschneider nicht dabei hatte musste ich sie irgendwie wieder an Bord bringen ... ohne selbst nass zu werden. ... was stand da schon wieder? ... ahhh ja! Abfallen und Gross einwenig fieren ... und schwubs ... da war sie wieder (etwas motzend und frisch gebadet) auf ihrem Platz.

Die erste Kenterung aus der Sicht des Hängerlis.

Ich habe sicher nichts falsch gemacht, wahrscheinlich verwickelte der Steuerli die für ihn viel zu lange Pinne irgendwo in den Schoten. Und schon wars passiert. Ich, noch am Haken, rutschte wie ein Sack ins Lee, tauchte ein, und ein Blick nach oben liess mich erschauern. „Shamal“, plötzlich so gross wie die Titanic senkte sich langsam über mich. Plötzlich war alles ruhig und dunkel.

Majas Tipps von Vorabend kamen mir in den Sinn: keine Panik, sich ruhig aus den Schoten befreien, unter dem Schiff hats genügend Luft. Ich fühlte mich bald so geborgen wie in einem Berneroberrländer Chalet.



Die erste Kenterung aus der Sicht des Steuerlis.

Ufff ... was ist jetzt passiert? ... vermutlich hat mein Hängerli wiederum zu mutig am Draht rumgeturnt. Doch wo ist sie nur? Ich sehe sie nirgends ... hoffentlich hängt sie nicht irgendwo in den Seilen ... ah das ist ein Arm ... unter Wasser sie scheint unter dem Boot zu sein ... ich tauche am besten auch mal runter um zu schauen was da los ist... doch da ich vergessen habe bei meinem Tröchni die Luft raus zu lassen gelang mir erst der dritte Tauchversuch. Als ich endlich unters Boot kam war der Arm verschwunden ... wo ist sie nur? In der Zwischenzeit ist Thomas mit dem Rettungsboot bei uns eingetroffen. Als ich wieder auftauche, sagt er mir beruhigend, dass mein Hängerli vergnügt auf der anderen Seite des Bootes rundümpelt.

Um weiteres kräfteraubendes Durchkentern zu vermeiden, montierten wir am nächsten Tag eine Milch Petflasche in den Masttop. Es sah nicht wirklich cool aus...erwies sich aber als sehr wirksam.

Die nächsten Tage verbrachten wir damit das Boot so richtig kennen zu lernen, Andrew, Thomas und die übrigen Cracks leisteten dabei geniale Unterstützung.

Wir erlebten viele Lernsituationen: Kampf mit dem Spi, Tanz mit den Wellen, halsbrecherische Anlegemanöver. Aber alles was uns nicht umbringt macht uns stark.

Wir fühlten uns sehr willkommen in der Fireball Gemeinschaft. Und wir machen weiter! Wir haben auch schon ein Ziel.....

Die Jagd auf die Schönholzers kann beginnen!!!



Claudia & Chris

Kleiner See, grosser Wirbel.

[Anmerkung der Redaktion: In der Gazette 3-05 wurde leider der Davos-Artikel von Eva Schluchter nicht abgedruckt. So wollen wir dies hier nachholen. Mit dem zweiten Abschnitt wollte sie vor ihrer Abreise nach Australien von der SUI Fireball Szene Abschied nehmen.]

Ich sollte mich als Werberin für Davos anstellen lassen: Ein Wochenende auf und am Davosersee bietet alles was ein einigermassen Abenteuer liebendes Herz begehrt. Was hier auf kleinem Raum wettermässig abgeht, da könnte sich manch andere Pfütze ein Stück abschneiden. - Wir erreichten den See und damit schlussendlich den Start eher in der letzten Minute, getrennt angereist, Mianne und ich. Noch nie zusammen gesegelt, betraten wir beide seglerisches Neuland. Ich nahm einen Blick voll von der Installation auf dem fremden Schiff und schon waren wir unterwegs. Dass der Wind gleich zum Start hin auffrischte, hatte zur Folge, dass mein Mut eher abflaute. – Ich hätte es eigentlich von meiner letzten Begegnung mit dem Davosersee wissen müssen, nicht das mangelnde seglerische Können meiner Skipperin (letztes Mal war es Kathrin) sondern die drehenden Winde brachten das Boot immer wieder mal in Schräglage. Es gipfelte mit einer Kenterung vor dem Wind in voller Takelage. Aufstellen war schnell gemacht, aber mit einem Spi, welcher verheddert in der Saling hängt, ist kein Weiterkommen. So half nichts, als das Schiff nochmals abzulegen und mit François Hilfe (White Magic war schon durchs Ziel) waren wir schnell wieder fahrklar aber halt doch eben letzte. Und plötzlich schien das Wasser zu kochen. Eine Regenzelle hatte sich herangeschlichen und entlud sich über uns. Die Wasseroberfläche verwandelte sich in eine weisslich schäumende Schicht, es sah aus, als wäre sie fest, fast wie Eis. – Nach dem zweiten Lauf, den wir leider nochmals als letzte beendeten legten wir beim Clubhaus eine Pause ein. Das Gewitter entlud sich so heftig, dass der See innerhalb von wenigen Augenblicken leer gefegt war, alle konnten sich ans Ufer retten. In wenigen Augenblicken waren wir alle bis auf die Knochen nass. Die Davoser-Crews halfen uns, das Boot auf einen Laser-Trailer zu hieven und wir machten uns nach dem Wolkenbruch zu Fuss auf an den Startplatz (glücklicherweise ist dieser See so klein).



Im gemütlichen Clubhaus wurden wir aufs beste verwöhnt, kulinarisch und auch die Stimmung war top und es gab Kaffee aus der eigens angeschleppten Kaffeemaschine von Giovanolis. – Demzufolge mussten wir uns zum Morgenessen bei Giovanolis „bed & breakfast“ (ich weiss nicht, wie viele Gäste in dieser Nacht das Haus bevölkert haben) mit Nescafé begnügen (Vielen Dank für die unkomplizierte und grosszügige Gastfreundschaft!!).

Man möge mir verzeihen, dass ich das Geschehen um die ersten Plätze nicht wirklich mitbekam, darüber gibt aber die Rangliste Auskunft.

Davos präsentierte sich am Sonntag Morgen Ansichtskarten mässig. Zwei Läufe mit drehenden Winden konnten gesegelt werden, wir begannen das Feld langsam von hinten her aufzurollen und wäre der dritte Lauf mangels Wind schlussendlich nicht abgeschossen worden (wir befanden uns in der Mitte des Feldes), hätten wir den Schlussplatz vielleicht abgeben können. Die aufsteigende

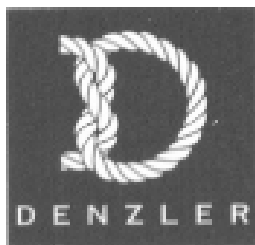
Form gibt zur Hoffnung Anlass, dass es in Thun nur noch besser werden kann. Ich freue mich darauf!

Drei Regatten diesen Sommer konnte ich mit Mianne segeln, es hat mir grossen Spass gemacht (und wir wurden immer besser!). Ich werde Mitte Oktober nach Australien abfliegen und möchte diese Gelegenheit benutzen, den ungezählten Skipperinnen und Skippern zu danken, die in den letzten 10 Jahren versucht haben, mir etwas Seglerlatein beizubringen. Ganz besondere Erinnerungen habe ich an eine Regatta auf dem Neuenburgersee mit Öfeli und seiner Rasta Queen (mit schwarzer Bise), einer schrecklich beängstigend anstrengenden mit Maja auf dem Walensee (mit ungezählten Kenterungen), aufregende Momente mit Kathrin in Davos und nicht zu vergessen die sehr lehrreiche Woche mit Lilian in Port Camargue. Mit Christine Härdi versuchte ich es auf dem Thunersee, wo das Wasser durch alle Ritzen ins Boot(Nepomuk) eindrang und mit Hansueli, der mich verloren hat nach einer Kenterung und Adrian und Brigitte mich wieder aufgefischt haben. Nur François hat meine skipperischen Fähigkeiten einmal ausgetestet, er wird sie bestimmt nicht in besonders guter Erinnerung haben (Hafeneinfahrt in Stans, mit dem Wind im Rücken!). – Ich hoffe, dass ich das Gelernte in „down under“ umsetzen kann, an mangelndem Wind sollte es jedenfalls nicht liegen!

Eva (im Sommer 05 auf 14594)

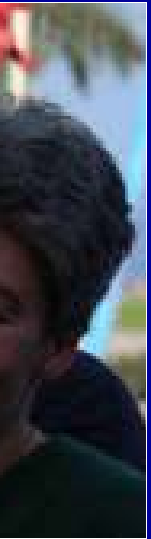
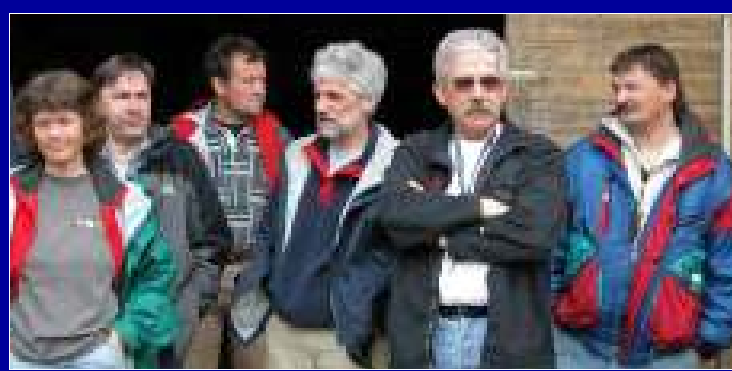
MUSTO
ESTABLISHED 1982
Separater Shop mit MUSTO -
Segelbekleidung

**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





Sechzehn unverfrorene Fireball Segler trotzten der Kälte – Bericht über die 30. Regatta der Eisernen vor Konstanz



Gemeldet waren zehn Teams. Zwei davon hatten sich in letzter Minute den äusseren Umständen beugen müssen. Dennoch – acht Teams am Start bedeutete Beteiligungsrekord und aktivste zwei Mann Jollen Klasse. Nichts von „...die tot geglaubte Klasse ist auferstanden...“ wie es vor einigen Jahren an der Rangverkündigung hiess.

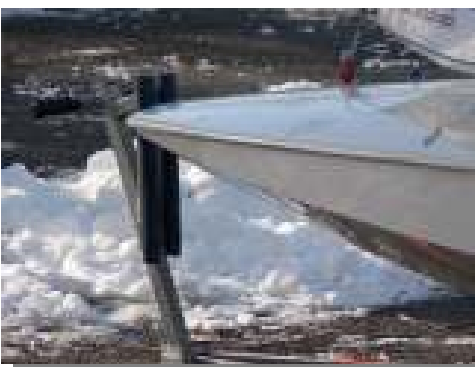
Nebst den acht Fireballs waren 180 andere Boote, von Yardstick unter 80 bis 140, am Start. Gestartet wurde in drei Gruppen. Zuerst die schnellen Yachten, danach die weniger schnellen Yachten und am Schluss die Jollen. Die Kommunikation und Koordination über Internet hat sich auch für diesen Anlass wiederum bestens bewährt. Alle Fireballs haben sich rechtzeitig im Yachthafen Kreuzlingen eingefunden. Darunter auch drei neue Teams: Christoph / Claudia mit Shama, Gabriela / Ueli und Maya / François mit Fanclub Thérèse, die auf dem Weg an den Bodensee einen kurzen Zwischenhalt in Winterthur einlegten, um ihr neues Boot in die geschickten Hände von Ruedi zu legen, der ihm den inzwischen legendären „Fitout by Ruedi“ verpas-

sen wird.

Wieso treffen wir uns jeweils in Kreuzlingen und nicht in Konstanz? In Kreuzlingen sind die Platzverhältnisse wesentlich besser und der Weg zur Startlinie ist ebenfalls kürzer. Rechtzeitiges Auslaufen lohnt sich dennoch. Eine ½ Stunde vor Start bei 0 – 1 Windstärke sollte in der Regel ganz knapp reichen. Mit etwas Glück lässt sich eine Abschleppgelegenheit finden. Nachdem wir uns im Restaurant Schiff kurz aufgewärmt und den „Neulingen“ die speziellen Zieldurchlaufprozeduren beigebracht hatten, liefen wir im Zuge des gehetzten Teufels aus. Es wurde wiederum knapp, obwohl wir uns beeilt hatten. Nach kurzer Startverschiebung wurden die drei Gruppen in fünf Minuten Abständen auf die Startbahn geschickt. Der Wind blies aus Süd-Ost mit 0-1 Windstärke manchmal kurz auf 2 auffrischend. Kurs grün bedeutete Rundung Boje 2 – 3 – 1- Ziel. Die Boje 2 befand sich in nordöstlicher Richtung vom Eichhorn, Boje 3 wurde vor Bottighofen gelegt und Boje 1 war im Trichter in der Nähe des Konstanzer Yachtclubs. Da der Wind aus Richtung süd-ost blies, entschieden wir uns

am Steuerbord Ende, welches süd-ostlich vom Backbord Ende lag, zu starten. Dieser Entscheid erwies sich als korrekt, da wir uns somit oben am Feld halten konnten. Nur leider waren wir etwas in die Abdeckung einer OK-Jolle und eines Finns geraten, aus dieser wir uns aber nach kurzer Zeit lösen konnten. Mit halbem Wind nahmen wir Kurs Boje 2. Wo sind die anderen? Ruedi und Els schienen keinen optimalen Start gehabt zu haben, mussten sie sich doch mit einer Wende aus der Abdeckung einer J-Jolle lösen. Etwa 50 Meter in Luv unseres Kielwassers wendeten sie auf unseren Bug zurück. In einem Windband mit mehr Wind nahmen sie unsere Verfolgung auf. Meter um Meter holten sie auf. Wir entschieden uns für einen Kontrollschlag, damit wir vom gleichen Windband profitieren konnten. Irgendwie war es zu spät oder Ruedi und Els waren zu schnell. So kam es, dass sie in Luv an uns vorbeizogen. In der Hitze der Verzweiflung zogen wir unseren Spinnaker, worauf Ruedi und Els mit dem gleichen Manöver unsere Gegenattacke geschickt konterten. Es war kein Vorbeikommen.

Inzwischen hatten sich auch Fritz/Heike und Melanie/Michael an uns angepirscht. Ruedi / Els rundeten als erste Boje 2, gefolgt von Brigitte und mir, Fritz/Heike und Michael/Melanie. Ruedi/Els





entschieden sich gleich nach der Boje zu wenden. Fritz/Heike taten es ihm nach. Wir entschieden uns weiter Richtung Seemitte, wo der Wind herkam, zu segeln. Melanie / Michael hefteten sich uns an die Ferse. In dieser Situation war alles offen. Niemand konnte sich so richtig absetzen. Nach der nächsten Boje Ausschau halten, hatte jetzt Priorität. Ich segle nicht gerne im „Blindflug“. Gefunden! Wir befanden uns perfekt auf Bojenkurs und genossen freien Wind. Zudem waren in Luv von Ruedi/Els und Fritz/Heike womit wir auch sie unter Kontrolle hatten. Wo blieben denn Melanie und Michael? Sie hatten etwas Terrain auf uns eingebüsst. Nun hatten wir wieder den „Lead“. Kurz vor Boje 3 wurde es wieder kritisch. Die gesamte Armada trifft sich jeweils. Dann geht es darum, kühlen Kopf zu bewahren und mit einem geschickten Manöver sich gut aus der Affäre zu ziehen. Aufgrund des Winddrehers mussten wir noch eine Wende einlegen, damit wir die Boje überhaupt anfahren konnten. Wir entschieden uns auf eine grossräumige Rundung, da zwei Bavaria 35 Matches den ganzen Platz beanspruchten. Auch dieser Entscheid erwies sich als korrekt. Konnten wir doch den ganzen Schwung auf den Vorwinder Richtung Boje 1 im Trichter mitnehmen. Ein Blick nach hinten brachte doch etwas Entspannung, da wir uns inzwischen deutlich von den anderen Fireballs absetzen konnten.

Die Erfahrung zeigt jedoch, dass die Regatta erst mit dem Zieldurchgang beendet ist und am Schluss wird abgerechnet. Also mussten wir auf der Hut bleiben. Der Wind schlof zwischendurch fast ein. Es war ein Nerven belastendes Kriechen Richtung Boje 1. Wir nahmen keine unnötigen Risiken in Kauf und kontrollierten soweit möglich unsere Verfolger Ruedi/Els, Melanie/Michael und Maya/François die klammheimlich Meter um Meter gutmachten. Wir konnten unseren Vorsprung bis zur Boje 1 halten ja sogar noch etwas ausbauen. Auf Am Wind Kurs gings dann weiter Richtung Ziellinie. In unserem Kielwasser ein 505er. In Luv ein 49er und 50 Meter in Luv Richtung ein Uhr eine X-99. Das war eine denkbar ungünstige Ausgangslage. Wir spürten den Abwind der X-99. Nun hatten wir zwei Möglichkeiten. Entweder höher als die X-99 segeln oder deutlich tiefer. Da die Ziellinie tief lag, entschieden wir uns für die zweite Variante. Der 49er blieb hoch, der 505er blieb tief wie wir. Am Schluss hatten wir die Regatta sowie den 49er und den 505er im Sack. Hinter uns spielte sich ein Duell zwischen Ruedi/Els und Melanie/Michael, die Boje 1 noch vor Ruedi/Els rundeten. Ruedi/Els konnten Melanie/Michael auf der Zielgeraden gerade noch abfangen. Wir machten uns schnell auf den Heimweg, denn je länger der Tag andauerte desto tiefer wurden die Temperaturen. Übrigens konnten jene gemeldeten Yachten aufgrund des tiefen Wasserstands und des zugefrorenen Hafens in Kreuzlingen nicht starten. Nach dem obligaten Christkindlimarkt trafen wir uns alle traditionsgemäss im Latinos zu mexican Food und Tequilla. Die kleine Show-Einlage von mir mit Bericht und Preisverlosung kam gut an. Als Preise gab es „Chlaus-Ruten“ und Polo-Shirts von Ronstan, gesponsert von Shipper's Shop Horn und Brigitte und mir. Am Schluss ging jedes Team mit mindestens einem Preis nach Hause. Aufgrund des Forfaits von zwei Teams konnten am Schluss noch zwei weitere Preise unter den Fans verlost werden. Zu den glücklichen Gewinnern zählten René (bekam eine Chlaus-Rute) und Mianne ein Ronstan Polo-Shirt. Um 21.00 Uhr gings weiter mit der Preisverteilung im Konzil. Obwohl die Schlussrangliste bei den Fireballs einige Fehler enthielt, darf die 30. Regatta der Eisernen als gelungener Anlass bezeichnet werden, der vor allem dieses Jahr seinem Namen alle Ehre erwies. Schön seid ihr alle gekommen. Ich freue mich auf euch auch im nächsten Jahr.

Adrian



Die Eiserne, Konstanz, 26.11.2005

Rang	Boot	Team	Club	GES.ZEIT	BER.ZEIT
12	SUI 14724	A.Huber/B.Mauchle	YCRo	01:42:17	01:39:18
36	SUI 14799	R.Moser/Randegger	SCoW	01:47:30	01:44:22
40	SUI 14658	M.Lederer/M.Schäfer	YCRo	01:48:42	01:45:32
44	SUI 14752	M.Suter/F.Schluchter	YCB	01:49:46	01:46:34
68	SUI 14602	F.Widmer/H.Widmer	YCK	01:56:30	01:53:06
71	SUI 14293	C.Hausamann/C.Hofmann	SCH	01:57:05	01:53:40
82	SUI 14726	G.Ernst/U.Mosimann	SCH	01:58:57	01:55:29
92	SUI 14718	W.Schönholzer/L.Schönholzer	CCSRO	02:03:29	01:59:53

www.duvoisinnautique.ch

Les meilleures voiles:



**Speed
sails**

NUMBER ONE
SAILS

Les meilleures mâts:



**SUPER
SPARS**

Les meilleurs habits:



MAGIC MARINE

+ bâches, chariots, remorques, vêtements...

Fireball spécialistes!



032 841 10 66

Slowenische Meisterschaft in Izola: 21. – 23.10.2005

Ab in den Süden, nochmals zurück in den Spätsommer nach Slowenien. Dies war wohl für alle fünf Schweizer Teams die Devise.

Wir starteten am Donnerstagmorgen um 2.00 Uhr und durchquerten die Gotthardröhre ohne ein anderes Fahrzeug zu sehen. In Golderio ein kurzer Tankstopp und ein freudiges Wiedersehen mit Adi und Brigitte. Kurzer Schwatz und ab ging die knapp 8 stündige Fahrt via Mailand-Venedig-Triest nach Isola welches nur unweit von der italienischen Grenze liegt.

Von der sehnlichst erwarteten Sonnenwärme war nichts zu spüren, dafür regnete es und war kühl. Yuri der Wettfahrtsleiter empfing uns mit Begeisterung und gab uns die ersten Anweisungen. Dann ab, Hotelzimmerbezug und ein kurzes Erholungsschläfchen. Nach und nach trudelten die anderen Mannschaften auf dem Hafengelände ein. Zum Nachtessen trafen wir SUI Segler uns in unserer Stammkneipe zum Nachtessen.

Freitagmorgen:

Herzliche Begrüssung und Skippermeeting der Slowenen im Riviera. Man erklärt uns, dass es bei dieser Wetterlage eigentlich gar keinen Wind haben dürfte, draussen wehte es aber mit 3-4 Bft. Also ab und auf's Wasser, zusammen mit den Europäern die ebenfalls ihre Meisterschaft führen.

Der ablandige Südwind machte die Schlagwahl auf dem Outerloop-Trapezoidkurs nicht einfach: mal zogs rechts, dann wieder links besser. Endlich gelang es uns auf Anhieb die Moser's zu schlagen und der erste Lauf ging an Supi-Chischtli.

Im zweiten Lauf, Sonja musste mal in den Schwertkasten , verpassten wir den Start. So rollten wir das Feld von hinten auf und gingen trotz dieses Missgeschicks als vierte über die Ziellinie. Damit war alles offen und Adi/ Brigitte und der beste Slowene sorgten für weitere spannende Rennen, um die ersten Plätze.

Yuri hat wohl geahnt, dass an den nachfolgenden Tagen kein Wind mehr da sein wird. Drei Läufe waren geplant, vier hat er durchgezogen, dann stellte der Wind ab.

An Land gab's sofort Bier und wir hatten genügend Zeit um die allerneuesten New's aus dem Supi-chischtli-Lager zu verbreiten. Ruedi und Michi machten beinahe den Handstand als sie von Sonja's Schwangerschaft (4 Monat) erfuhren. Die anderen gratulierten und man stosste mit einem weiteren Bierchen darauf an.

Samstag und Sonntag: das lange Warten auf Wind. Zum Glück hatte François seinen neuen Superschlitten dabei. Er hat uns das Ding ausführlich erklärt und unseren Wissensstand in Sachen Jaguar aufpoliert! Wir durften längere Zeit Probesitzen und die Motorgesteuerten Sitze und das wie von Geisterhand bewegte Lenkrad halten. Brigitte durfte sogar den „8-Zylinder-Mogge“ starten und ein wenig Benzin verpuffen. Adi's Kommentar: einfach geil diese Superkarre! Maja hat uns das Plätzchen für Ihre Werkzeugkiste gezeigt und auch die Batterie haben wir im Kofferraum gefunden. Fazit: François hat nicht nur eine tolle Freundin, auch sein Wagen ist absolut spitze..!

Am Samstagnachmittag besuchten wir das benachbarte Hafenstädtchen Piran. Erich spendierte zur Feier des Tages Sonja und mir eine grosse Portion Eiscreme. Um dies so richtig zu geniessen setzte ich mich auf die fein riechenden Stühle mit Blick auf's Meer undleckte an meinem Eis. Mit lauten Zurufen des Eisverkäufers liess ich mich zum Aufstehen bewegen und merkte, dass der Stuhl an meinem Hosenboden festgeklebt war. Jeans mit braunen Zebrastrifen, so schlenderte ich durch Piran und versuchte mein Hinterteil immer so zu drehen, dass es niemand sah. Klar auch, dass François um seine schönen Ledersitze im Jaguar besorgt war.

Die SLO Fireballer haben aber mehr zu bieten als nur Segeln! Am Samstagabend wurden bei der Bewirtung volle Register gezogen. Jedes Jahr zaubern sie ein neues Weingut hervor, wo man sichs gut gehen lässt Man muss nur aufpassen, dass man nicht platzt!

Da akuter Windmangel herrscht, zeigt uns Sreco den Yachthafen und seine Rennyachten.

Nach langen Warten, einige haben schon zusammengepackt, will uns Yuri doch noch auf's Meer schicken. Kurz vor dem Einwassern kommt aber das Aus. Es bleibt also bei dem einen Regattatag.

Preisverleihung, Essen, Trinken, Auto tanken und ab geht's wieder in die Schweiz. Ach ja, fast hätt ich's vergessen: unser Tankdeckel liegt noch irgendwo bei den Slowenen.

Fazit: Doppelsieg, vierter, dreizehnter und vierzehnter Platz für die SUI-Segler. Ein tolles langes Segelwochenendes, trotz des Wind- und Wetterpech's. Recht herzlichen Dank an die Organisatoren, wir werden wiederkommen.

SUI 14987 Kuk+Sonja+Nachwuchs

Rangliste, 3-4 Bft. Südwind, 4 Läufe, 1 Streicher, 28 Boote

Slovenian Nationals 21.-23.10.2005							
Rang	Boot	Team	R1	R2	R3	R4	Total
1	SUI 14799	E.Moser/R.Moser	2	1	3	1	4
2	SUI 14897	K.Venhoda/S.Zaugg	1	4	1	4	6
3	SLO 14019	Kocijancic/Vodopivec	3	5	2	3	8
4	SUI 14724	A.Huber/B.Mauchle	5	3	4	2	9
5	SLO 14796	Golias/Kersevan	8	2	6	6	14
6	CZE 14553	Svoboda/Sara	4	7	5	13	16
7	CZE 14521	Mudra/Mudra	6	9	8	7	21
8	CZE 13111	Jensita/Napravnik	7	12	11	5	23
9	CZE 14358	Kratky/Kratky	10	6	10	8	24
10	SLO 14730	Kavcic/Pecaver	13	10	7	15	30
13	SUI 14542	M.Osann/E.Streuli	9	16	15	11	35
14	SUI 14752	M.Suter/F.Schluchter	11	15	14	12	37

Bericht Swiss Cup Thalwil, 05./06. November 2005



Die Regatta begann für mich mitten in der Arbeitswoche mit einer SMS auf meine wenig benutzte Natelnummer. Wie durch ein Zufall kontrollierte ich an diesem Tag die eingegangenen SMS. Was, kaum zu glauben, eine Anfrage von Ruedi Moser für die Regatta in Thalwil! Noch am selben Tag bestätigte ich meine Teilnahme als Ersatz für Erich, der nach einer längeren Grippe noch zu krank war für eine nasskalte Thalwil-Regatta. Wie lange wünschte ich mir schon zu meiner aktiven Zeit, einmal eine Regatta mit Ruedi oder Erich, den wirklichen Cracks, zu fahren. Auf der einen Seite fühlte ich mich sehr geehrt, auf der anderen Seite war ich mir nicht sicher, den hohen moserschen Ansprüchen zu entsprechen.

So stand nach langem wieder einmal ein Regattawochenende bevor... und begann im Keller mit dem Einpacken der eingebunkerten Segelutensilien. Die in der Wohnung bereitgestellten Sachen setzten Katrin kurz in Furcht und Schrecken – es sah alles nach einem Auszug aus!

Mit „Quasi-Nachbar“ Ruedi ging es im blauen VW-Bus im strömenden Regen von Wiesendangen nach Thalwil. Auf was hatte ich mich da nur eingelassen? Auf der Fahrt galt es noch die Chargen auf dem Schiff zu vergeben. Das Ziel war hoch gesteckt: Ruedis Platz in der Jahresbestenliste sollte durch meine Teilnahme nicht gefährdet werden! Da ich von meiner aktiven Zeit mit „easy life“ (SUI 14337) Erfahrungen als Vorschoter sowohl Steuerli besass, war es für uns nicht eindeutig welchen Job ich an diesem Wochenende übernehmen sollte. Da Ruedi als Vorschoter und Taktiker eindeutig mehr Erfahrungen aufweist, war bald klar, dass Ruedi sein angestammtes Amt ausüben soll und mich beim Steuern verbal unterstützt und zurechtweist.

Durch die vielen ausgereiften Details der moserschen Boots-ausrüstung war das Schiff in Windeseile aufgebaut. Beim Aufbau und dem anschliessend um die „Schiffestehen“ wechselte sich der Nieselregel mit Leichtwindanzeichen ab. Die nasskalte Witterung ohne viel Wind motivierten mich nicht gerade sehr die kommenden 11/2 Tage auf dem Wasser zu verbringen. Ich sehnte mich nach meinem samstäglichem Morgenkaffe in der Stadt Winterthur oder im Fotomuseum mit anschliessendem kulturellem Input. Doch wie man das Thalwilerregattakomitee kennt wurde nicht lange gefackelt und es fielen die Schüsse zum Auslaufen und Startprozedere.

Wie es sich bei seriösen Mannschaften gehört, waren wir bei den ersten Schiffen dabei, die sich auf dem Wasser befanden. Kurz hatten wir noch die Gelegenheit uns mit ein paar Wende-, Halse- sowie Spinnackermanöver aufeinander einzuspielen. Ich erinnerte mich an die Zeiten mit Claude Mermod, als wir im Winter bei Bise und gefrorenen Schoten auf dem Neuenburgersee stundenlang die verschiedenen Manöver einübten, unter anderem die Halse mit stehendem Spinnacker. Der 1. Start glückte uns eher durch Zufall. Ich hätte das Boot bestimmter im Luv beim Startschiff einordnen sollen, erklärte mir Ruedi. So pressten wir nach dem Startschuss nicht zu stark an Höhe, um

uns im Lee zu befreien und wendeten recht schnell auf die von uns vorher ausgemachte windstärkere Seite. Dank Ruedis weiteren taktischen Entscheidungen und meinem möglichst den „Fockfädeli“ entsprechenden Ruderbewegungen gelang uns der einzige Laufsieg an diesem Wochenende.

Im zweiten Lauf liessen wir uns von Maja und Francois beim Hin und Hersegeln vor dem Start dermassen ablenken, dass wir die Ein-Minuten-Regel verletzen und die Bachbordstartboje runden mussten. Statt zwischen Boje und dem Gummiboot des Linienrichters durchzufahren, wählte ich, im Stress das Gummiboot nicht zu berühren, den viel grösseren Weg um das Gummiboot. Dieser Weg wurde zusätz-

lich vergrössert, indem das Gummiboot zu unseren ungunsten noch den Standort veränderte. Fast als letzte kamen wir somit über die Startlinie und mussten das Feld von hinten angehen. Ruedi hatte das Segeln in den hinteren Reihen noch gar nie oder schon lange nicht mehr erlebt. Trotz einem kleinen unnötigen Luvkampf auf dem Raumkurs gelang es Ruedi uns mit der moserschen SUI 14799 noch auf Rang vier zu platzieren. Nach den beiden Läufen am Samstag war ich froh, das schöne Schiff der Gebrüder Moser unversehrt auf dem Slipwagen zu sehen. Mit einem guten Gefühl wieder einmal aktiv an einer Fireballregatta mitgemacht zu haben, begann für mich der gemütliche Teil im legendären Italiener an der Birmensdorferstrasse in Zürich. Während man sich zu meiner aktiven Zeit eher architektonischen Themen widmete, überwiegen an diesem Abend eher die tiermedizinischen.



Mit einer Tasse Kaffee in der Hand wartete ich kurz vor acht Uhr auf das Taxi aus Oberi. Auf der Fahrt interessierten mich die Erfahrungen mit den für mich sehr neuen Kevlarsegeln. In Thalwil angekommen ging es gleich los. Bei nicht wirklich konstanten Verhältnissen konnten am Sonntag drei Läufe gesegelt werden. Mit einem siebten und zwei sechsten Rängen musste ich erfahren, wie viele Situationen im Pulk für mich nicht mehr instinktiv richtig gesteuert wurden. So vergab ich zahlreiche Chancen, die mir Ruedi durch seine taktischen Überlegungen zuspielte. So etwa die Möglichkeit, Kurt Liechti auf dem Anleger zur Boje zu unterwenden. Mein Ruderlegen kam etwas zu spät, die Nase somit nicht mehr im freien Wind. Den Rest kann sich jeder erfahrene Regattensegler vorstellen!

An der Rangverkündigung, für mich in einem der schönsten Clubhäuser der Schweiz, wärmten und stärkten wir uns noch bei einem Mandelgipfel und einem Kaffee. Mit einem fünften Rang bin ich meinerseits sehr zufrieden. Betreffend Jahresbestenliste wird Ruedi hoffentlich wegen mir nur ein paar Punkte und nicht einen ganzen Rang verlieren! Der gewonnene wasserdichte Behälter werde ich zwangsweise für meine Ausflüge ins Schwimmbad oder auf einer mit Katrin geplanten Kanutour auf dem Rhein verwenden können.



Alles in allem war für mich das Regattenwochenende mit einem der erfolgreichsten Fireballsegler das Erlebnis. Schade gab sich in meiner aktiven Zeit nicht mehr Möglichkeiten im Austausch der Crews den Meistern an Regatten üben die Schulter zu schauen. Umso wichtig scheint mir die Teilnahme junger Teams an den verschiedenen Trainings in der Schweiz und im Ausland. Ich würde ger-

ne noch einmal die Regatta in Antibes bestreiten, diesmal jedoch mit der Teilnahme am Skirennen, da ich doch auch ein passionierter Wintersportler bin.

Vielen Dank Ruedi für Deine Geduld und die wertvollen Tipps und Hinweise.

Markus Läubli
Ersatzsteuerli auf der moserschen SUI 14799

Thalwil 5./6.11.2005

Rang	Boot	Team	Club	R1	R2	R3	R4	R5	Total
1	SUI 14799	K.Venhoda/S.Zaugg	SCOW	3	1	1	1	2	5
2	CZE 14729	K.Kyhos/J.Rokusek		2	3	4	5	4	13
3	SUI 14859	C.Härdis/F.Camusso	DSSC	6	10	3	4	1	14
4	SUI 14726	K.Liechti/G.Ernst	SCH	8	2	2	ocs	3	15
5	SUI 14799	M.Läubli/R.Moser	SCoW	1	4	6	7	6	17
6	SUI 14752	M.Suter/F.Schluchter	YCB	5	5	9	3	7	20
7	SUI 14419	R.Schwerzmann/I.Helbling	SCoZ	7	9	5	12	5	26
8	SUI 14896	R.Scheller/L.Eberle	SCH	9	14	7	2	9	27
9	SUI 14542	M.Ossann/M.Ruchenstein	SYCAu	4	6	13	10	8	28
10	SUI 14542	C.Stock/F.Senn	GER	11	7	8	9	10	34
11	SUI 14776	L.Preuss/L.Preuss	SVT	12	8	10	6	11	35
12	SUI 14890	G.Sauer/U.Fischer	SCH	13	12	11	8	13	44
13	SUI 14594	M.Erne/C.Hofmann	SCH	10	11	12	11	12	44
14	SUI 14718	W.Schönholzer/L.Schönholzer	CCSRC	14	13	dns	13	14	54

Learn from your Mistakes

Fehler passieren – entscheidend ist jedoch was man daraus macht. Ian Barker erklärt, wie man aus Fehlern lernen kann. (aus YachtsandYachting Oct. 21, 2005)



Der Schlüssel zum Erfolg beim Regatta Segeln liegt darin, möglichst keine Fehler zu machen. Denke über einige Sachen nach, die dich während einer Regatta langsam machen. Eine Kenterung, eine Bahnmarke überstehen, ein Winddreher verpassen, in ungünstiger Strömung segeln, das falsche Segel auswählen, einen schlechten Start machen, etc. All diese Sachen sind Fehler. Wir alle machen sie aber diejenigen, die Regatten gewinnen, machen am wenigsten und vermeiden die grössten. Stell dir vor du hättest die perfekte Regatta gesegelt. Du hattest einen guten Start am bevorzugten Ende der Startlinie, deine Bootsgeschwindigkeit war besser als diejenige der anderen, weil dein Trimm perfekt war und derjenige der anderen nicht. Du hattest dich nach dem Start leicht abgesetzt, dann kam ein Abfaller und du wendetest. Ein paar Dreher später und du warst erster am Luvfass und ab gings. Du setztest den Spi besser als die anderen und du warst schneller Raumschots weil deine Wellentechnik besser war. Deine Halsen waren viel besser und deine Spi berge Manöver ebenfalls. Klar? Unser Sport ist ohne Zweifel der technisch Anspruchsvollste. Aus der Wechselwirkung zwischen Wind, Wellen, Wetter und Ausrüstung entsteht ein komplexer Satz von Variablen. Um diesen in den Griff zu bekommen, müssen wir unsere ganze Erfahrung einsetzen. Es ist deshalb nicht verwunderlich, dass wir gelegentlich einen Ausrutscher haben. Wir können und sollten von uns selber nicht erwarten, immer alles richtig zu machen, das ist unmöglich. Wir können jedoch lernen, Fehler zu minimieren und zu priorisieren, damit wir uns speziell Mühe geben können, die grössten zu vermeiden.

Der Schlüssel zum Erfolg beim Regatta Segeln liegt darin, möglichst keine Fehler zu machen. Denke über einige Sachen nach, die dich während einer Regatta langsam machen. Eine Kenterung, eine Bahnmarke überstehen, ein Winddreher verpassen, in ungünstiger Strömung segeln, das falsche Segel auswählen, einen schlechten Start machen, etc. All diese Sachen sind Fehler. Wir alle machen sie aber diejenigen, die Regatten gewinnen, machen am wenigsten und vermeiden die grössten. Stell dir vor du hättest die perfekte Regatta gesegelt. Du hattest einen guten Start am bevorzugten Ende der Startlinie, deine Bootsgeschwindigkeit war besser als diejenige der anderen, weil dein Trimm perfekt war und derjenige der anderen nicht. Du hattest dich nach dem Start leicht abgesetzt, dann kam ein Abfaller und du wendetest. Ein paar Dreher später und du warst erster am Luvfass und ab gings. Du setztest den Spi besser als die anderen und du warst schneller Raumschots weil deine Wellentechnik besser war. Deine Halsen waren viel besser und deine Spi berge Manöver ebenfalls. Klar? Unser Sport ist ohne Zweifel der technisch Anspruchsvollste. Aus der Wechselwirkung zwischen Wind, Wellen, Wetter und Ausrüstung entsteht ein komplexer Satz von Variablen. Um diesen in den Griff zu bekommen, müssen wir unsere ganze Erfahrung einsetzen. Es ist deshalb nicht verwunderlich, dass wir gelegentlich einen Ausrutscher haben. Wir können und sollten von uns selber nicht erwarten, immer alles richtig zu machen, das ist unmöglich. Wir können jedoch lernen, Fehler zu minimieren und zu priorisieren, damit wir uns speziell Mühe geben können, die grössten zu vermeiden.

Der beste Weg zu lernen...

...ist einen professionellen Coach anzuheuern. Dies ist der schnellste Weg zu lernen aber auch der schnellste Weg um das Portemonnaie zu lehren. Ein Coach kann in kurzer Zeit einige verbesserbare Sachen finden, diese auf Band resp. mit der Video Kamera aufnehmen. Der Coach kann auch festlegen, was als erstes zu verbessern ist, damit sich deine Leistung spürbar verbessert. Ein einfaches Beispiel ist Achterliekspannung beim Grossegel. Der Coach kann dir genau sagen, wie deine Achterliekspannung im Vergleich zu den anderen Booten ist. Ohne einen Coach müsstest du raten.

Der Nachteil eines Coaches sind natürlich die Kosten. Coaches sind nicht billig und es ist nicht immer möglich Zeit zu finden, um einen zu organisieren. Um Kosten teilen zu können, schliesst du dich am besten mit ein paar anderen Booten zusammen. Aus Sicht des Coaches ist es schwierig an einem Wochenende viel beizutragen. Mindestens drei Wochenenden sollten schon eingeplant werden, damit eine nachhaltige Verbesserung erzielt werden kann. Die meisten Segler haben keinen Zugang zu einem Coach, für sie ist „Selbst Lernen“ angesagt. Das heisst, du musst sicherstellen, dass du am Ende einer Regatta genau weißt, welche Fehler





du gemacht hattest, warum sie passierten und wie du verhindern kannst, dass sie wieder passieren. Diese Analyse muss in einem Boot mit zwei oder mehreren Crews untereinander geschehen. Dazu muss innerhalb des Teams eine offene Kommunikationskultur bestehen, die es zulässt, die gemachten Fehler in einer konstruktiven Art zu besprechen. Wenn diese offene Kommunikationskultur innerhalb des Teams nicht geschaffen werden kann, wird das Lernen und sich Verbessern

extrem schwierig. Viele andere Dinge in Zusammenhang mit Lernen sollten ebenfalls betrachtet werden:

- Lohnt es sich einen Coach zu engagieren? Ohne Zweifel kannst du dich mit dem richtigen Coach in kurzer Zeit stark verbessern. Ein Coach kostet rund £ 150 pro Tag plus Spesen. Das macht je nach Bootstyp $\frac{1}{2}$ Grosssegel. Also denke über Prioritäten nach. Wenn sich drei bis sieben Boote zusammentun, kann der Preis pro Boot stark reduziert werden, ohne dass sich die Qualität des Trainings stark verschlechtert.
- Lerne deine Fehler zu Kategorisieren. Bilde eine Kategorie grosse Fehler, mittelgrosse Fehler und kleine Fehler und finde heraus, welche du davon am häufigsten machst.
- Frage andere wie sie deine Leistung beurteilen.
- Wenn du die Regatta nicht gewonnen hast, stelle sicher dass du weißt, warum du nicht gewonnen hast und was du hättest tun sollen, um zu gewinnen. Wenn du das nie heraus findest, wirst du nie in der Lage sein, es zu verbessern. Es ist nicht gut bei drei Regatten pro Tag, die Fehler der ersten zwei zu vergessen, weil du dir somit viel Lernpotential vergibst.
- Je mehr Fehler du siehst, desto mehr kannst du lernen. Also während du dir deine Fehler notierst, notiere ebenfalls diejenigen der anderen, damit du nicht nur von deinen Fehlern sondern auch von den Fehlern der anderen lernst.
- Versuche dich an die Regatten zu erinnern, die du verloren hattest und nicht an die, die gut gewonnen hattest. Du kannst mehr von den Regatten lernen, die du verloren hattest.

Richtig Priorisieren

Lass uns einige Fehler anschauen, die du machen könntest und priorisiere sie:

Grosse Fehler:

- Den Start verpassen oder zu spät starten
- Einen schlechten Start haben
- Einen Ausrüstungsgegenstand an Land vergessen haben (z.B. Spibaum)
- Die Anlegelinie auf der Kreuz zu früh überfahren
- Die Anlegelinie auf dem Vorwind zu früh überfahren (gilt vor allem für Jollen mit asymmetrischen Spis)
- Kentern
- Grosser Materialschaden

Mittelgrosse Fehler:

- Schlechte Wende
- Baumniederholer kann nicht mehr dicht genommen



- werden, weil Block auf Block
- Schlechte Halse
- Zu wenig Fit um während dem ganzen Rennen ausreiten zu können
- Schlechte Bahnmarken Rundung
- Schlechte Kommunikation



Kleine Fehler:

- Ein Winddreher verpassen
- Keine Tuning Guide
- Alles andere als perfekte Wellentechnik
- Kompass Nummern nicht gemerkt
- Dem Zustand von Bootsrumpf, Schwert und Ruder zu wenig Beachtung geschenkt

Natürlich gibt es viele, viele andere Fehler mehr als hier aufgeführt sind. Erstelle deine eigene Liste und beurteile, wie viel Distanz dich jeder der Fehler kostet und kategorisiere danach. Eine Kentung kann einen halben Kursschenkel kosten. Ein schlechter Start kann dich das halbe Feld kosten, den Spinnakerbaum vergessen, kann dich hunderte von Metern kosten. Das sind alles grosse Fehler. Mitteltgrosse Fehler kosten weniger Distanz. Der Distanzverlust einer schlechten Wende kann in Bootslängen oder Metern gemessen werden, das gleiche gilt für eine Halse. Eine schlechte Bahnmarken Rundung kann ein paar Meter oder Bootslängen kosten. Schlechte Kommunikation die dazu führt, dass ein Crew Mitglied genau das Gegenteil von dem macht, was es machen sollte, wird wahrscheinlich wenig Distanz kosten. Bei kleinen Fehlern kann man oft gar nicht von Fehlern sprechen, da sie oft vom Glück abhängen oder von der richtigen Einschätzung einer Situation aber auch von der Erfahrung und oftmals von Sachen die gar nicht im Einfluss Bereich liegen, wie zum Beispiel das Wetter. Also gibt es Fehler, die immer und immer wieder passieren, Fehler bei denen wir nicht sagen können: „Das nächste Mal machen wir ihn nicht mehr!“ Aber einige andere können natürlich verhindert werden. Einen schlechten Bootstrimm zum Beispiel nur weil du keine Trimmleitung hast.

Merze Fehler aus

Wenn du einmal die Fehler identifiziert und kategorisiert hast, kannst du damit dein Trainingsprogramm gestalten. Versuche zuerst die grossen Fehler auszumerzen. Wenn du immer zu spät am Start bist, unternehme etwas, dass dies nicht mehr passiert. Erscheine 30 Minuten früher an der Regatta. Konzentriere dich darauf, das Boot aufzuriggen und nicht mit anderen Leuten zu „schnattern“ bis es erledigt ist. Bespreche den Trimm auch mit deiner Crew um sicherzustellen,



dass ihr beide vom gleichen ausgeht. Die meisten grossen Fehler sind sehr offensichtlich und können mit etwas Disziplin verhindert werden. Du musst kein Experte sein um zu wissen, dass Kentern langsam

ist. Einige der mittelgrossen und kleinen Fehler sind schwierig auszumachen, hier könnten dir andere Leute oder Techniken weiterhelfen. Einen Coach haben wir bereits erwähnt oder wie wäre es mit Hilfestellungen wie Video, Fotos, Dictaphones oder einfach nur Notizen? Wie wäre es, wenn du den Rettungsboot Fahrer fragtest, ob er dich während der Regatta filmen könnte. Du könntest dir später den Film ansehen. Er würde dir Aufschluss geben, welche Fehler du machst. Video ist besonders geeignet für Sachen wie Bootshandling, Starten, Spi Setzen und Bergen. Schau dir das Video an, besprich die Techniken mit deiner Crew und gehe wieder unter Video Aufnahme trainieren.

Wenn du dich schlecht an die Einzelheiten der Regatten eines Tages erinnern kannst, lohnt es sich nach jeder Regatta die Geschehnisse auf Dictaphone aufzunehmen. Auf diese Weise entgeht dir nichts bei der Regattaanalyse. Heutzutage haben die meisten Natels ein eingebautes Dictaphone. Wenn du mit diesen Hi-Tech Geräten nicht klar kommst, kannst du immer noch Notizen auf Papier machen. Es gibt sogar Papier auf dem man schreiben kann, wenn es nass ist.

Kurz Zusammenfassung

Also, um deine Regattaresultate zu verbessern, versuche deine Regatten genau zu analysieren. Kategorisiere deine Fehler und vermeide die Grossen, weil sie dich am meisten Distanz kosten. Wende jede mögliche Hilfestellung an, um die Fehler zu identifizieren (Coach, Video, etc.). Erstelle einen Trainingsplan und integriere die Fehler, die du bei deiner Regattaanalyse identifizieren konntest. Wenn du bei deinen Trainings an diesen Fehlern arbeitest, wird sich deine Leistung sichtlich verbessern. Denke daran, Regatten gewinnt wer keine oder am wenigsten Fehler macht.



Lesend an die Spitze fahren

Was ein neues Strategie- und Taktikbuch uns bringen kann

Es herbstelt und damit kommt die Zeit des Trockensegelns. Es lassen sich auch mental Meter machen, und dazu brauchen wir einen geistigen Coach. Es hat schon seinen Grund, dass sich einige Regalmeter an Segelliteratur zusammen tragen lassen. Ich behaupte, dass es kaum einen komplexeren Sport gibt als den unseren. Vielleicht vom Segelfliegen abgesehen, bei dem unendlich viel über Physik und Meteorologie gewusst werden sollte.



Man darf also dankbar sein, wenn ein neuer Autor auf der Buchszene auftritt und einem auch noch Versprechungen macht. Malte Philipp heißt der Mann, die Neuerscheinung im Delius Klasing Verlag nennt sich „Regattasegeln _ Strategie und Taktik“. Und was er in seinem Vorwort anschlägt, muss uns regelrecht aus dem Herzen sprechen. Wir wollen und können das Regattasegeln nicht studieren bis zum Masterdiplom. Wir wollen nicht, dass uns alte Meisterherren in ihren halb als Memoiren angelegten Werken erzählen, dass sie anno dunne mal vor Kiel in der dritten Kreuz bei einer bestimmten Wetterlage einen schönen Schnitt gemacht haben. Sondern wir wollen, dass uns ein Praktiker, ein Leistungssegler, der mittlerweile als Trainer arbeitet, alles zusammenfasst, darlegt, exemplifiziert, was bislang gewusst wird auf diesem Gebiet. Und am besten noch, wie wir es konkret auf dem Wasser anstellen, dieses bessere Segeln aufgrund mehr Hintergrund und Wissen. Malte Philipp hat insbesondere im 470 große Kampagnen mitgefahren. Heute trainiert er die türkische Olympiamannschaft. Und er verspricht einem, über Strategie, Taktik, über Winddreher, Kompass und Strömung „95 Prozent des Potentials zu geben, das ein erfolgreicher Segler braucht“. Das ist ja wirklich nicht wenig. Meines Erachtens löst er dies auch ein.

Ich war nicht in England, ich habe nicht gegen 169 Boote gekämpft. Aber ich bin mir sicher, dass ich in diesem Buch einige Fingerzeige bekommen hätte, um in dieser Riesenherde zu überleben. „Regattasegeln ist nunmal Schachspielen auf dem Wasser, da führt kein Weg am Kopf vorbei“, sagt Philipp. Er sagt uns, was wann zu tun ist. Er gibt uns aber auch Tipps, wie es gemacht wird. Und das sehr wohl aus der Jollenperspektive.

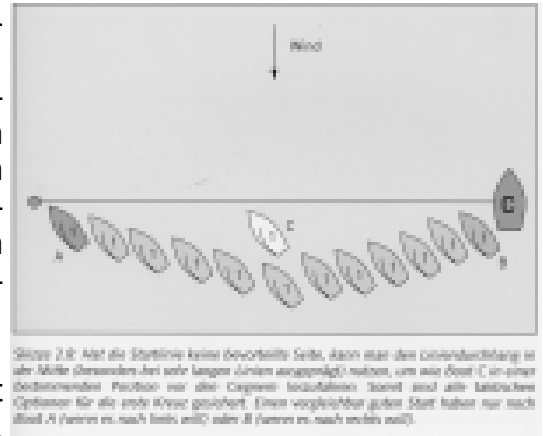
Nehmen wir den Start in England. Die Linie war riesig lang. Der Wind, so hab ich mir sagen lassen, drehte an einigen Tagen ganz fürchterlich. Es konnte gut sein, dass 20 Sekunden vor dem Start der Wind so nach links drehte, dass alle, die wie Kuk und Sonja am Startschiff parkten, keine Chance mehr hatten. Philipp sagt, dass der Start in der Mitte eine gute Option ist, wenn man nicht eindeutig weiß, welche Seite die bessere ist oder der Wind pendelt. Er wägt ab: In der Mitte hat es jedenfalls bei leichteren Wind etwas weniger Druck, weil die wartenden Boote die Luft aufstauen. Auch ist der Durchhang beträchtlich. Und gerade dagegen gibt uns Philipp ein Mittel in die Hand, das ich gern mal ausprobieren will. Ich zitiere: „Der Ansatz zu so einem Start aus der Mitte muss jedoch verdeckt erfolgen, um nicht seine Absicht preiszugeben. Man sollte sich unauffällig in der Menge verstecken und nicht höher zum Wind liegen als die Gegner rechts und links, sonst würde man sie nur zu sich herauflocken. Dafür beschleunigt man deutlich früher als die Gegner (mit Jollen etwa 15 bis 20 Sekunden vor dem Start), sodass das eigenen Boot zum Startzeitpunkt vollkommen frei etwas voraus liegt. Die Gegner werden zwar reagieren, doch ist es für sie dann zu spät.“

Der Einwand dazu fällt einem sofort ein. Philipp nimmt ihn aber auch sofort auf: „Das Frühstartrisiko lässt sich mithilfe des Kompasses begrenzen, der einem relativ genau sagen kann, wo man sich im Verhältnis zur Linie befindet. Etwa 30 Sekunden vor dem Start wird der Bug des Bootes in Richtung der linken Startboje gedreht. Die Kompasszahl wird abgelesen und mit der Startlinienpeilung (vom Startschiff zur Boje) verglichen. Ist die Zahl größer, befindet man sich

noch unterhalb der Linie und kann früher als die Konkurrenz losfahren".

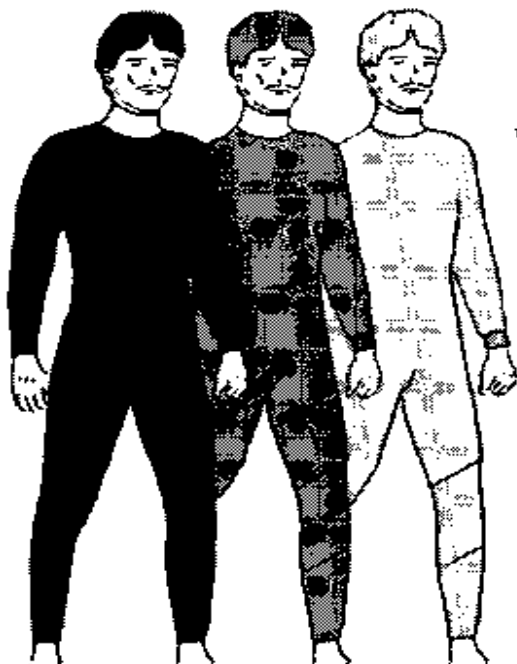
Von dieser konkreten Anschaulichkeit sind die Tipps und Erörterungen. Anderes Beispiel: Bei 170 Booten muss die Prozession der mit Backbordbug Kommenden vor der Luvmarke schrecklich lang sein. Philipp rät, auf Steuerbordbug kurz vor der Tonne reinzudrücken und lieber hernach wegen Tonnenberührung einen Kringel zu drehen, anstatt die Anliegelinie viel zu weit zu überstehen. Und er bringt auch die Gegenargumente.

Er redet uns Egoisten und Amateure ins Gewissen. Weil wir nicht seriös die Wettfahrt angehen. Aus Faulheit und aus Bedenken, unser Freund könnte vor uns übers Ziel gehen. Als ob das bei 170 Booten noch eine Rolle spielt, wie wir im innerschweizerischen und deutschen Ranking dastehen. Seriös heißt: eine dreiviertel Stunde vor Start im Regattagebiet aufkreuzen. Dabei einen Partner auf die andere Seite schicken, die Position tauschen und sich dann austauschen, welche Seite die bessere ist. Auf welche Wolken wir achten müssen, wie die Windmuster sind und was der Kompass mitunter leistet, sagt er uns auch. Aber wer bitte von uns macht das schon, im Doppelpack den Erfolg zu suchen? Wer Philipps Buch liest, hat auf jeden Fall weniger Ausreden. Vielleicht fürchten wird da.



Malte Philipp, Regattasegeln _ Strategie und Taktik, Delius Klasing. Ohne ein einziges Foto, aber oft mit zwei sehr anschaulichen Zeichnungen pro Seite.

Jörg Nolle



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.

ESPO AG, Neoprentechnik
Schwäbis 12, 3605 Thun

ESPO
NEOPRENTECHNIK

Neoprentechnik ESPO AG Thun, Tel: 033 437 44 35

Trapezsysteme und eine scharfe Regel:

Die konventionelle Technik hat sich seit Jahren bewährt und wurde mit zusätzlichen Sicherheitseinrichtungen, bis lang als sicher erachtet. Seit ein paar Jahren kommt ein neues Trapezsystem auf. In den Skiff-Klassen entwickelte sich das sogenannte Kugeltrapez.

Da man sich mit ihm nicht so schnell in Netzen verhaken kann. Zusätzlich löst es einfacher aus, als das herkömmliche System.

Dieses System hat seinem Namen von der Kugel, die in die Trapezplatte eingehängt wird. Dieses Kugeltrapez löst sich früher als das herkömmliche Hakentrapez zudem kann es nicht verankern.

Druckstellen auf dem Bootsrumf gehören mit diesem System auch der Vergangenheit an.

Eigentlich ist dieses System ganz gelungen, wenn nicht ein paar kritische Punkte wären.

Beim Kauf darauf achten, dass oberhalb der Kugel noch ein Teller angeordnet ist, ansonsten kann man sich die Finger beim einhängen klemmen. Das Kugeltrapez ist sehr kritisch, wenn die Platte zum kippen neigt. Dies geschieht, wenn sich die Gurte des Trapezgurtes lockert und zudem noch der Vorschoter sehr tief hängt. Im Extremfall löst das Trapez vorzeitig aus. Am Bodensee hat es hierbei schon einen schweren Unfall gegen, da der Vorschoter mit seinem Kopf den Süllrand des benachbarten Bootes traf. Wenn man allerdings darauf achtet, dass der Gurt sauber sitzt, besteht diese Gefahr nicht.

Mit dem Erscheinen der neuen WR 2005-2008 hat sich die Welt für Trapeze grundlegend geändert. Durch die momentan vorliegende Version sind die bis lang erwähnten Trapezsysteme ab 01.01.2006 verboten.

Leider ist die Regel erst in der Englischen-Version richtig zu verstehen.

Die WR-Regel 40.2 lautet im Original-Text:

Englische Version:

“A trapeze or hiking harness shall have a device that can quickly release the competitor from the boat at any time while in use. This rule takes effect on 1 January 2006”

Deutsche Übersetzung:

„Ein Trapez oder eine Ausreitvorrichtung muss so beschaffen sein, dass der Teilnehmer jederzeit während der Nutzung schnell vom Boot befreit werden kann. Anmerkung: Diese Regel tritt am 1. Januar 2006 in Kraft.“

Die Übersetzung ins Deutsche trifft nicht den Sinn der Regel sonder verfremdet sie. In der Englischen Regel ist die Rede von „device“ dieses Wort sollte mit „Vorrichtung“ übersetzt werden, also sollte die richtige Übersetzung lauten:

Ein Trapez oder eine Ausreitvorrichtung muss eine Vorrichtung besitzen so, dass der Teilnehmer während der Nutzung schnell vom Boot befreit werden kann.

Dieser kleine Unterschied hat große Auswirkungen. Jedes zulässige Trapezsystem muss somit eine Vorrichtung besitzen, welche Kugel- und Standardtrapez nicht besitzen. Messer werden als Werkzeuge angesehen und sind daher auch nicht zulässig. Diese Sichtweise wird von Ulrich Finckh vertreten, der in Deutschland der Experte für Wettfahrtregel ist.

Mittlerweile hat in der ISAF eine Diskussion über diese Regel und deren Umsetzung begonnen, dies hat aber keine aufschiebende Wirkung. Die Ausrüster haben auch reagiert und relativ ein-

fache und günstige Systeme auf den Markt gebracht. Bei den Auslösevorrichtungen wird meistens ein Haken trapez verwendet, wobei der Haken abtrennbar ist. Dieser Mechanismus wird durch eine Reissleine oder durch einen Druckknopf betätigt.

Persönlich habe ich nur Erfahrung mit dem Magic Marine System, welche mit Hilfe einer Reileine einen Splint zieht. Um eine Fehlauslösung zu verhindern ist der Haken mit einer Feder vorgespannt.

Bis lang waren alle Steuerfrauen und -männer so anständig, das ich davon noch keinen Gebrauch gemacht habe. Aber es dürfte auch schwierig sein den ausgelösten Haken, auf dem Wasser wieder in die Vorrichtung zu integrieren. Bislang hat die ISAF auch noch Zeit die Regel zu ändern oder sie ganz zu streichen.

Florian Senn

Die neue Regel 40.2 , die auf 1. Januar 2006 hätte in Kraft treten sollen, wird frühestens mit den neuen Wettfahrtsregeln von 2009-2012 eingeführt werden. In der Zwischenzeit wird ISAF an Sicherheitssystem arbeiten. Im Januar 2006 wird Information über sogenannte „schnell lös Systeme“ auf der ISAF website publiziert.

Dear Sirs

Amendment to the Racing Rules of Sailing 2005 – 2008

I am writing to you regarding a rule change in the Racing Rules of Sailing 2005 – 2008, approved by the ISAF Council on 12 November 2005 in Singapore.

The change is:

40.2 A trapeze or hiking harness shall have a device that can quickly release the competitor from the boat at any time while in use.

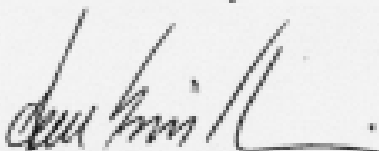
Note: This rule takes effect on ~~1 January 2006~~ 1 January 2009.

This change to the note under Rule 40.2 will apply immediately and effectively means that rule 40.2 will not take effect before the new edition of the Racing Rules of Sailing (2009-2012) will be published.

ISAF continues working on safety improvements and will publish information about quick release devices in January 2006 on the ISAF Website.

Please do not hesitate to contact Jerome Pels at the ISAF Secretariat should you require any further information about this subject.

Yours sincerely



Arve Sundheim
Secretary General

AS/JP



PRESIDENTS OF HONOUR
HM KING CONSTANTINE
HM KING HARALD OF NORWAY

PRESIDENT
GÖRAN PETERSSON

VICE PRESIDENTS
GEORGE ANDREADES
FIONA BARRON
NUCCIGNONI CEPPELLINI
DAVID IRISH
DAVID KELLETT
TERESA LARA
TED PING LOW

SECRETARY GENERAL
ARVE SUNDHEIM

Flottenbericht der Flotte Zürichsee

Hallo zusammen. Ein weiteres Jahr ist vergangen und niemand will mich vom Amt des Flottenchefs befreien. Schade, denn die Flotte Zürichsee hätte es verdient, endlich einmal einen aktiven Flottenchef zu haben.

Bis auf ein paar wenige, interessante Kontakte zu Leuten mit älteren Fireballs, die mich über den Zürichseesegelverband gefunden haben, habe ich mich darauf beschränkt, Flottenchef zu sein.

Ich hoffe, Ihr vermisst das Fireballsegeln in der Winterzeit und denkt im nächsten Sommer daran, dass Ihr im Winter das Fireballsegeln vermisst habt.

Mast- & Schotbruch

SUI 14 419



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

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

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

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 Jg 1977

Buchlewerft. Zubehör: diverse Vor- und Gorrsssegel, 2 Spis, Padel, Trapez, Persenning und Trailer (nur für Trocktplatz, nicht strassentauglich)

Preis auf Anfrage

Matthias

eigiman@bluemail.ch

Fireball Mast

mit Baum, Fallen, Wanten etc.

Preis Verhandlungssache

R. Müller

Postbox 267

3800 Interlaken

internova@quicknet.ch

Fireball Z8220

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

Preis Verhandlungssache

Pesche Küng

P: 031 747 87 21

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@mydiac.ch

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 2-2006:
März 2006**



swiss fireball
www.fireball.ch

Adressberichtigung an:
swiss fireball
Rüestelweg 6
5073 Gipf-Oberfrick



swiss fireball
www.fireball.ch