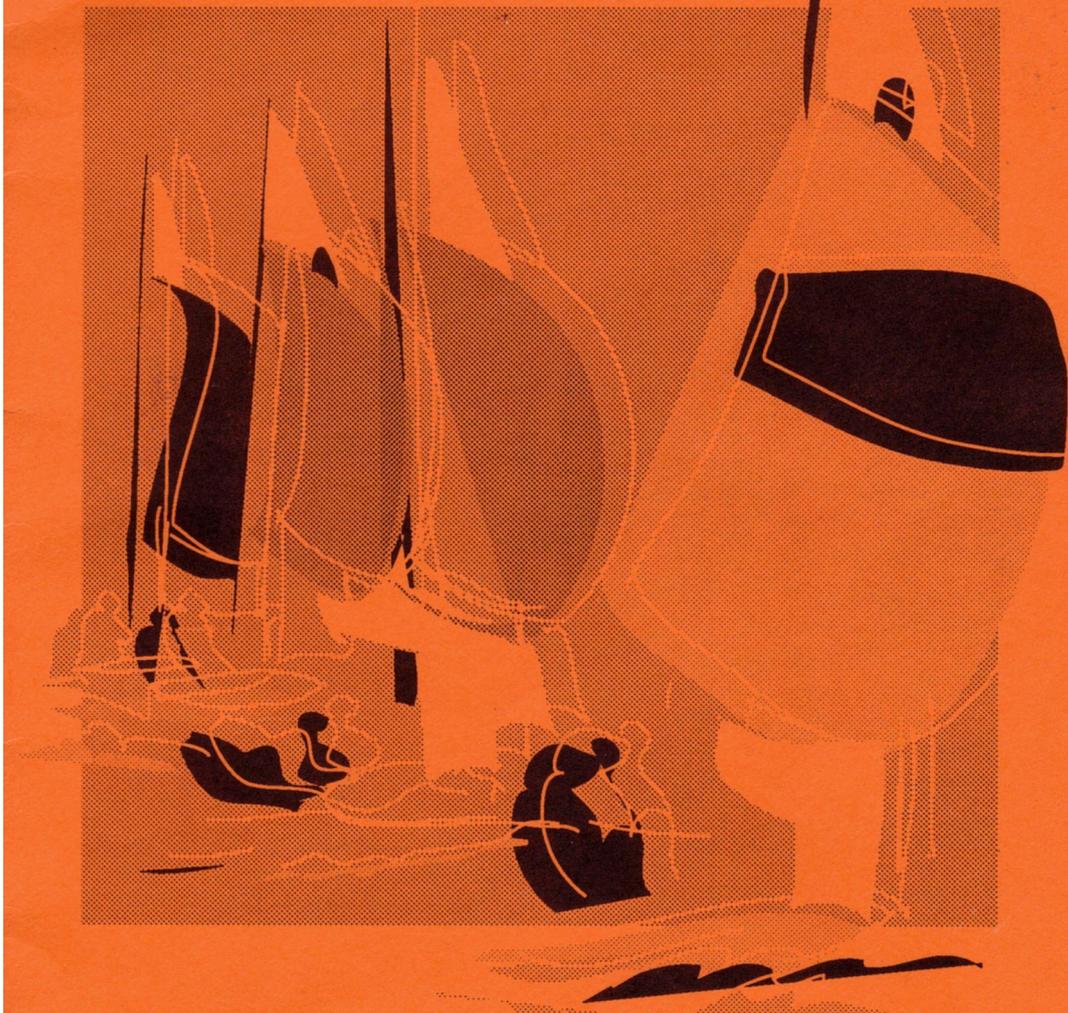


FIREBALL GAZETTE



SWISS FIREBALL ASSOCIATION • erscheint viermal jährlich • Nr. 3, September 1991

Vorstand

Präsident

Stefan Ritzler, Rüegerholzstr. 48,
8500 Frauenfeld 054/ 22 26 44 (p)
054/ 51 18 24 (g)

Sekretariat

Dorett Hanhart, Breitestr. 5,
8400 Winterthur 052/ 28 40 72 od.
054/ 41 24 79 (p)

Kassier

Bruno Holtmann, Wildbachstr. 20,
8424 Embrach 01/ 865 15 54 (p),
01/ 860 45 45 (g)

Regattawesen

Jürg Vetterli, Lohnstr. 4,
8200 Schaffhausen 053/ 24 11 93 (p)

Pressechef

Erich Moser, Bettenstr. 60
8400 Winterthur 052/ 213 17 24

Besitzer

Selektion
Martin Stolz, Bellevuestr. 36,
3073 Gümligen, 031/ 52 51 84 (p)

Gazette / Redaktion
Ruedi Moser, Heiniweg 11,
8404 Winterthur 052/ 27 98 39 (p)

Gazette / Layout
Markus Heilig, Bellevuestr. 5,
3073 Gümligen, 031/ 52 28 42 (p)

SFA-Bazar

Stefan Ritzler, Rüegerholzstr. 48,
8500 Frauenfeld 054/ 22 26 44 (p)
054/ 51 18 24 (g)

Post an die SFA:

Breitestr. 5, 8400 Winterthur
Einzahlungen:
Postcheckkonto 80-61962-5 Zürich

Floottenchefs

Bodensee
Kurt Baggenstoss, Heereguet 5,
8197 Rafz 01/ 869 00 18 (p)

Neuenburgersee süd - Murtensee
Markus Heilig, Bellevuestr. 5,
3073 Gümligen, 031/ 52 28 42 (p)

Neuenburgersee nord

Vierwaldstättersee
Jürg Schneider, Kreuzbühlweg 42
6045 Meggen, 041/ 37 14 52

Thunersee:
Heinz Wyss, Dorf, 3510 Häutligen
031/ 791 17 14 (p)

Hallwilersee
Thomas Bossard, Unterdorf 57
5703 Seon, 064/ 55 26 39 (p)

Zürichsee, Sihlsee, Greifen- und
Walensee:
Ivo Helbling, Zypressenstr. 123
8004 Zürich, 01/ 242 17 86

Editorial

Liebe FireballerInnen

Die Sommerpause ist vorbei, die Titel für Welt-, Europa- und Schweizer Meister sind vergeben. Doch die Saison ist bei weitem noch nicht gelaufen! Die Jahresmeisterschaft ist so offen, wie schon lange nicht mehr, die U S Y - Selektion für die SM 92 ist zwar in Griffnähe, aber noch keineswegs gesichert!

Auf spannende Herbstregatten und riesige Felder freuen sich

Erich und Ruedi

Man soll aufhören, wenn's am schönsten ist!

Vor bald 5 Jahren habe ich die Produktion der Gazette von Thomas Boscard übernommen. Was Tobo noch im Alleingang schaffte, waren wir in der glücklichen Lage, aufzuteilen. Heike Widmer sorgte für die Texte, wähen ich mit Schere, Leim und Bergen von Fotokopien daraus die Gazette klebte, zum Drucker brachte, anschliessend adressierte, sortierte und schliesslich doch jedesmal einigermaßen pünktlich am Postschalter ablieferte.

Für Heike sprangen alsbald schon Erich und Ruedi Moser ein, was die Redaktion verdoppelte und deren Leistung dank dem unheimlichen Engagement der beiden vervielfachte. Mein Zugang zum Mac in der Zwischenzeit hat zwar die Produktionszeit der Gazette nicht im geringsten verkürzt wie eigentlich erhofft, ihr Aussehen jedoch einigermaßen passabel gemacht.

Auf Ende Jahr werde ich von meinem Amt als Gazette-Produzent zurücktreten. Andere Dinge, für die mir vor allem in diesem Jahr die Zeit gefehlt hat, warten darauf, endlich erledigt zu werden. So möchte ich die Gazette nicht einfach halbherzig weiterproduzieren; man würde es dem Herl anmerken.

Ich würde mich freuen, wenn jemand, der seine eigenen Gestaltungsideen verwirklichen möchte, diesen Job übernimmt. Die Gazette darf auch ruhig wieder einmal in einem frischen «Look» erscheinen!

Markus

Redaktionsschluss 4/91: 13.11.91

Weltmeisterschaft

1991

Ängelholm

ÄSSS heisst nichts unanständiges, sondern ist schlicht und einfach die Abkürzung für Ängelholm Skäldervikens Segessällskap, den Klub, der die diesjährige WM veranstaltet hat.

Die Skälderviken-Bucht, wo die Regatten stattfanden, liegt an der Südwestküste, der Sonnenstube Schwedens, bestens geschützt gegen Wellen von Süd, Ost und Nord. Die hauptsächlich vorherrschende Windrichtung hier ist ... West. Davon aber später.

Unser Hafen befindet sich in der Mündung der Rönne, die anschliessend durch einen 15 m breiten Kanal in westlicher Richtung ins Meer fliesst. Auslaufen hiess also bei Westwind 100000 mal wenden und als Krönung die Hürde der Brecher, welche Strömung und Wind verursachten. Einlaufen hingegen bedeutete platt vor dem Wind zu zweit auf dem Ächterdeck zu beten, nicht ausgerechnet in der Kanal-

einfahrt in einer Welle einzustecken. Trotzdem, Verluste dort mussten keine vermeldet werden.

Für's Wohnen standen mehrere Möglichkeiten zur Verfügung: Campieren direkt im Hafengelände, im eigenen Häuschen in der Feriensiedlung, im Militärcamp oder als Gast bei einer Familie. So kam's dass wir alle ein bisschen verschieden hausten.

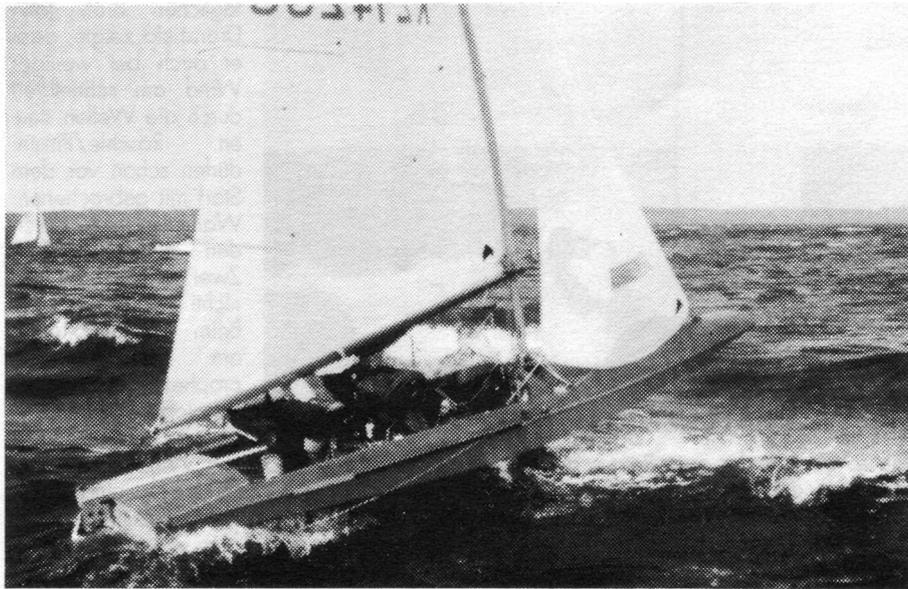
Damit man sich untereinander schnell kennenlernte und damit man seine handwerklichen Fähigkeiten beweisen konnte, wurde eine zweitägige Vermessung veranstaltet. Wie in den letzten Jahren üblich, brauchte es mancherorts auch heuer etliche Gewalt, den Rumpf auf die erforderlichen Masse zu bringen. Wo Feile und Spachtel nicht auf den korrekten Sprung halfen, wurde kurzerhand Anhänger und Skipper ins Boot geladen, in der Hoffnung, dass sich die Bodenplanke kräftig biege. Die wohl meistbeschäftigten Segler dieser Tage dürften

die beiden Seebären aus Brunei gewesen sein. Sie hatten ein Boot gechartert und durften es nun in Schuss bringen.

Nun hätte die International Week, welche zugleich auch die Schwedische Meisterschaft war, eigentlich beginnen können. Aber beim Blick auf die Bucht, beim Gepfeife der Masten der Yachten im Haren und dem Geknatter der 15

lenden Startübungen zehrten ganz schön an der Kraft. Am Mittwoch gar brachten wir es auf stolze neuneinhalb Stunden auf dem Wasser - nicht schlecht mit nur einem Ballisto.

Im Lauf der Woche flaute der Wind kontinuierlich ab, so dass es von Stark- bis Leichtwind alles gab. Nach anfänglicher Überlegenheit bei Knatterbrise der Briten



Nationalflaggen hatte die Wettfahrtleitung bedenken, ihre Schlauchboote könnten wegen Wellengang die Hafenausfahrt nicht schaffen. Den meisten war dies eher recht, denn wer will schon als erster auf dem Wellenbrecher enden?

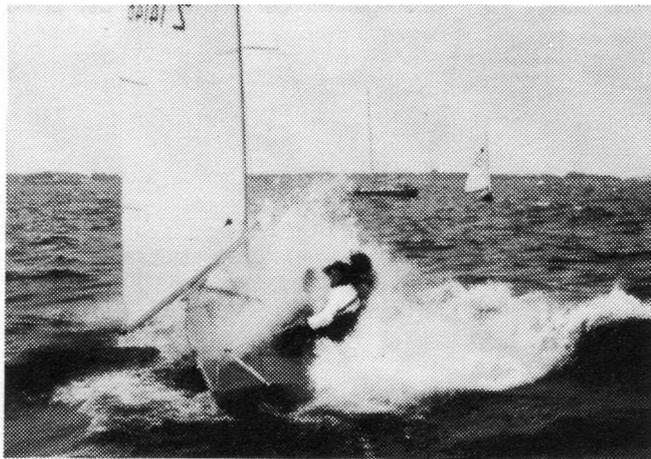
Auch am Dienstag wehte noch ein steifer Wind und es war eine Portion Mut nötig, sich durch den Kanal, in dem es kein Zurück mehr gab, auf die anschließende Berg- und Talfahrt zu begeben.

Täglich zwei Läufe von 2 - 3 Stunden Dauer, dazwischen Warten mit nichtendenwol-

Goacher/Edlund setzten sich Dransfeld/Baird von Downunder dezent an die Spitze. Als Schweizer Highlights dürfen sicher die beiden zweiten Ränge von Schär/Wyss in Lauf 2 und 7 sowie die lange Führung von Mermod/Birrer in Lauf 7, (welcher für die beiden dann aber leider mit einem undankbaren dritten Platz endete.) zu erwähnen sein.

Nach zwei wohlverdienten Ruhetagen ging's dann am Sonntag endlich richtig zur Sache: 59 Fireballs aus 16 Nationen kreuzten durch den engen Kanal hinaus

zum Start direkt vor dem Hafen. Der Westwind wehte recht frisch und schon bald zeigten sich am Horizont auch schon die ersten Schaumkronen. Obwohl Wellenfahren nicht unbedingt eine Spezialität der Schweizer ist, erreichten Schär/Wyss das Luvfass als erste. Ihr unverfrorener Spihiss wurde ihnen aber zum Verhängnis. Denn



wie so oft war der erste Raumschenkel zu spitz und der Wind zu stark, um unter Vollzeug die Boje anzuliegen. Diese Raumkurse ohne Spi sind für uns Flachwasserpiloten eben auch Neuland. Wie hoch soll man fahren? Lohnt sich der Spi vielleicht später? Wieviel Baumniederholer darf's sein? Wie stellt man es an, den Vorschoter nicht ständig in den Wellen zu ersäufen? Auch nicht ohne war der zweite Raumschenkel: Wo Wellenberge sich erheben, ist Nosediving sehr populär. Während Dransfield/Baird souverän an der Spitze ihre Runden drehten, kämpften andere mit Randvoll gefüllten Schüsseln gegen drohende Vollbäder. Als beste Schweizer landeten Schär/Wyss auf dem 6. und Räschle/Pinsini auf dem 14. Platz. Unglücklicherweise gerieten sie auf der

Ziellinie in eine StB/BB Wegrechtssituation und wurden durch Protest disqualifiziert. Ein hartes Los zum Auftakt.

Auch beim Schweden-Buffer am Begrüßungsabend ging's um einen guten Start und Innenposition, obwohl es für alle reichlich einheimische Kost gab.

Vom Montag an gehörte die verschärfte 5-Minutenregel zum täglichen Brot. John Dransfield zeigte, dass er auch bei weniger Wind am schnellsten durch die Wellen steuert. Räschle/Pinsini dürfen schon vor dem Start mit gebrochenem Wantenspanner durch den Kanal zurück. Zwei Streicher gibt es nicht!

Beim Wetterbriefing am Dienstagmorgen prophezeite der Meteorologe vom nahegelegenen Militärflugplatz eine Kaltfront mit Wind und einem Dreher von 30°. Schmunzeln ging durch die Reihen, als er noch hinzufügte, dass wir den aber wohl kaum wahrnehmen würden. Der Wind blieb durchwegs leicht. Der Dreher kam auf der vorletzten Kreuz in einem Regenschauer, der die Sicht nahm. Wer nicht vorher achtgegeben hatte, segelte ohne Orientierung auf die unsichtbare Boje. Plus oder minus 20 Plätze war ein leichtes. Nur J. D.'s Siegesserie wurde langsam beängstigend.

Mittwoch: Mittlerer Wind - schweizer Bedingungen. Aber es sollte anders kommen: An hoffnungsvoller Position wurden Schär/Wyss und Räschle/Pinsini wegen Frühstart nach Hause geschickt. Während auf dem Wasser die Wellen eher massig waren, schlugen die Protestwellen am



Abend um so höher. Mosers, als 14. gewertet, verloren ihren Protest um Innenposition, weil die Beweislast bei ihnen lag. Quittung: DSQ. Schwendimann/Heilig hatten in Nieuwpoort dazugelernt und gewannen ihrerseits in einer ähnlichen Sachlage gegen ein australisches Team. Am Donnerstag hatte der Wind auf Südost gedreht und wehte nun über's Land.

Im nunmehr flachen Wasser glänzten Schär/Wyss mit einem zweiten und die Deutschen Grundler/Nolle mit einem vierten Rang. Marsden/Walker (K) gewannen und lagen nun nur einen Punkt hinter den führenden Dransfield/Baird. Für erneute Spannung war gesorgt.

Der nette Werteronkel von der Luftwaffe behielt mit seinen 8 bis 11 m/s Windgeschwindigkeit am Freitagmorgen recht. In den Böen waren es wohl eher noch ein paar mehr. Für manche ging's um's «Überleben». Kann ein Fireball überhaupt noch schneller...? Wir wünschten uns beim Halsen die langen Wellen vergangener Tage zurück. Vollbäder gehörten auch in der Spitzengruppe dazu. Die Australier spielten ihre Starkwindgelassenheit aus und J.D. festigte seine Führungsposition mit einem dritten Platz hinter Matthews/Sinclair und James/Wilson, beide ebenfalls KA. Zum Abschluss gab's am Samstag den ein-

zigen Schwachwindlauf der ganzen Serie. Die ersten Boote an der Luvtonne wurden wegen Frühstarts aus dem Rennen geholt, darunter auch Räschle/Pinsini. Mermod/ Birrer konnten ihren 4. Platz bis ins Ziel halten. Obwohl die Disqualifizierten gegen das Komitee protestierten und auch recht erhielten - das Startprozedere war nicht ganz lupenrein - konnte niemand mehr dem «God of the Fireball Class» John Dransfield und seinem Vorschoter

Gregor Baird den Weltmeistertitel entreissen. Noch keiner hat es bei den Fireballs geschafft, dreimal hintereinander Weltmeister zu werden. Gelassen Hessen sich die beiden nach der Preisverteilung zu Wasser tragen. Viel Anerkennung verdient auch Heather Payne, die sich als beste Steuerfrau hinter Schär/Wyss auf Rang 10 platzierte.

Die WM Ängelholm war ein tolles Erlebnis: beste Windverhältnisse, Segler aus vielen Ländern, gelungene Organisation! «Werdet ihr auch alle kommen, wenn die WM bei uns stattfindet?» fragt ein Namibianer. Die Antwort muss JA lauten, denn eine WM eröffnet neue Horizonte, nicht nur im Segeln!



Rangliste WM

1	KA14151	Dransfield/Baird	1	1	1	4	9	3	3	19.4
2	KI 3684	Marsden/Walker	2	8	2	2	1	8	12	37
3	KI 4200	Hall/Constable	4	6	6	6	6	4	Y10	61.3
4	K14253	Goacher/Edlund	3	2	3	12	8	9	16	61.4
5	F14169	Scale/Koch	5	3	17	8	5	DNS	2	65.7
6	KI 3207	Bedell/Rice	7	DSQ	31	1	3	7	1	68.7
7	K14186	Tyler/Withers	9	5	4	10	7	11	Y12	74.4
8	KA14150	Matthews/Sinclair	10	7	12	3	21	1	18	76.7
9	Z14166	Schär/Wyss	6	10	8	DSQ	2	15	15	86.7
10	KA14213	Payne/Payne	11	15	7	5	12	25	5	89
11	KA14152	James/Wilson	16	16	13	DSQ	10	2	17	105
12	K14133	Oakey/Ahorne	18	4	35	18	16	10	10	110
13	KA14156	Burns/Brown	12	14	5	11	22	12	23	111
14	K14112	Parr/Bunten	17	18	14	7	17	13	7	111
15	S14027	Wester/Wester	8	12	15	13	24	17	13	114
16	KAI 3687	Lucas/Runting	19	9	10	24	18	5	26	120
17	KI 4236	Miles/Priddle	20	13	27	14	28	6	6	121
18	ZI 3979	Mermod/Birrer	22	23	11	15	25	21	4	130
19	KA14214	Webb/Pendrigh	24	19	19	17	15	18	11	135
20	G14019	Grundler/Nolle	21	27	23	9	4	23	22	136
21	S14056	Kihlberg/Kihlberg	DNF	22	9	21	11	29	8	136
22	FI 4059	Treguier/Waubant	15	11	21	26	14	24	36	147
23	KI 3691	Blackburn/Kyffin	14	21	39	DSQ	19	16	9	154
24	K14189	Gibbs/Bacon	23	20	18	23	26	19	Y27	159.6
25	KCI 4258	Thompson/Pearson	29	24	16	22	27	32	20	174
26	Z14149	Moser/Moser	27	32	24	DSQ	13	33	27	192
27	KI 4233	Ravenhill/Williams	13	38	37	41	34	14	Y33	199.2
28	KI 3917	Gill/Gill	31	26	38	16	32	30	31	202
29	S12263	Forsgren/Petersson	30	31	33	DSQ	20	22	30	202
30	CZ14091	Mrzilek/Koran	32	25	26	31	31	31	24	204
31	CZ13394	Myslik/Myslik	36	37	25	19	38	DNF	14	205
32	S14170	Henriksson/Palmkvist	26	17	36	32	30	DNF	29	206
33	ZI 4235	Hunkeler/Bucher	35	29	34	27	29	DNF	19	209
34	CZ14083	Verner/Tkadlec	37	DNF	28	25	23	DNF	21	230
35	ZI 4146	Schwendemann/Heilig	25	DNF	46	37	42	20	25	231
36	F12431	Alleaume/Robert	38	DNF	20	20	39	36	45	234
37	B13681	Verbruggen/van Beck	39	30	54	38	37	27	33	240
38	S12900	Pinotti/Wilander	33	28	42	30	43	DNF	Y41	247
39	CZ13934	Poloprutsky/Paruzek	49	36	32	33	35	48	28	248
40	S12901	Svensson/Svensson	28	33	43	44	46	28	38	250

Rangliste WM

41	CZ13415	Guryca/Bachtik	DNF	48	29	29	36	47	Y44	262.8
42	NA13769	Allers/von Bach	34	40	22	43	44	DNF	49	268
43	K14185	Pannel/Whipps	46	44	45	28	41	35	46	275
44	CZ13512	Kment/Vrana	45	DNF	41	36	40	40	42	280
45	IR14120	Smyfhe/Martin	41	42	49	35	DNF	44	39	286
46	ZI 3220	Räschle/Pinsini	DSQ	DNF	30	DSQ	33	26	Y48	286.8
47	SI1620	Neckling/Elisson	42	39	56	39	DSQ	38	40	290
48	KZ14233	Gibbins/Hegardt	44	45	52	47	48	45	35	300
49	CZ13433	Kubat/Kubat	47	DNF	DSQ	40	45	41	32	301
50	US14031	Rovanpera/Frost	54	41	40	34	54	56	37	302
51	HI 4269	Verwers/Abbenhuis	50	43	50	42	49	DNF	34	304
52	H14119	Wentholz/Broeren	43	35	58	51	DNF	34	48	305
53	B12088	Koenraad/de Bie	48	DSQ	55	45	51	37	44	316
54	S12459	Herne/Naeff	DNC	46	48	49	53	43	43	318
55	NA13442	Geiger/Geiger	53	DNF	53	48	52	39	41	322
56	113766	Manzi/Luca	40	34	51	46	DNF	DNC	DNC	327
57	BN1	Malthouse/Fortune	55	47	44	50	50	DNF	47	329
58	SI 2124	Persson/Johansson	51	DNF	47	DSQ	47	42	DNC	343
59	S12259	Ekelund/Linse	52	DNF	57	52	55	46	Y58	350.4

Resultats International Week

1	KAI 4151	Dransfield/Baird	4	4	3	1	11	13	38.7
2	KI 3207	Bedell/Rice	10	DNC	6	7	1	1	40.7
3	KI 4253	Goacher/Edlund	1	1	2	16	12	21	43
4	KI 4200	Hall/Constable	5	5	5	5	10	5	50
5	Z14166	Schär/Wyss	16	2	10	17	4	2	52
6	KA14213	Payne/Payne	9	12	18	3	7	4	59.7
7	KA14150	Matthews/Sinclair	13	DNF	7	2	8	8	63
8	S14027	Wester/Wester	18	DNC	9	8	2	6	67.7
9	KI 4236	Miles/Priddle	7	10	8	6	14	15	74.7
10	KA14152	James/Wilson	6	7	4	19	15	16	75.7
12	ZI 3979	Mermod/Birrer	22	DNC	12	9	6	3	78.4
15	ZI 3220	Räschle/Pinsini	14	9	24	DNF	5	9	90
23	ZI 4146	Schwendimann/Heilig	26	19	19	26	20	22	136
24	ZI 4149	Moser/Moser	DNC	DNC	27	10	19	7	145

51 Boote klassiert

Hemmenhofen

Schön war's - richtig sommerlich, Wind, zu Essen und Trinken gab's in Hülle und Fülle, die Wettfahrtleitung war wie man sie nur wünschen kann. Alles gewohnte Manier! Wer bietet heutzutage mehr?

Aber trotzdem: Nicht eben viele leisteten Anseren auch nicht sehr zahlreich erschienenen deutschen Fireball-Kollegen Gesellschaft. Grundler/Nolle waren die einzigen G's; mit ihnen gingen noch 12 Z's am frühen Samstagnachmittag bei Ostwind um 2 Bft. über die Startlinie. Die gegen die Seemitte bevorteilte Linie verleitete viele dazu sich dort um die beste Position zu balgen. Nicht so Mermod/Birrer, die die Lage richtig beurteilten und nahe dem deutschen Ufer den anderen enteilten. Devise: Nur keine Wende auf dem langen Schenkel bis hinaus zum Anlieger! Mermod/Birrer vor Grundler/Nolle und Schär /Wyss hiess die Reihenfolge beim Zieleinlauf. Auch beim zweiten Start fuhr Mermod/Birrer auf und davon und liessen den andern das Nachsehen: Wer nicht lernen will, muss fühlen! Die Strategie blieb dieselbe. Räschle/Pinsini waren als zweite beim Bier, gefolgt von Grundler/Nolle. Die bestens motivierte Wettfahrtleitung schenkte nach dem Zieleinlauf äusserst willkommene Erfrischungen aus. Der wieder auffrischende Wind wurde zu einem dritten Lauf genutzt. Moser/Moser erwischten den besten Start, die Strategie war immer noch dieselbe, und sie gaben die Führung nicht mehr ab. Zweite wurden Räschle/Pinsini, dritte Mermod/Birrer.

O obwohl der Wind noch für weitere zehn Läufe gereicht hätte, ging's an Land, wo man sehnlichst erwartet wurde: unter anderem von Mücken, Trunk und üppiger Grillade (es hätte auch noch für die restlichen Gemeldeten gereicht!). Andi Steurer gebar die Idee einer Open-End-Regatta mit möglichst vielen Läufen... einmal etwas Neues!

A m Sonntagmorgen mussten erst alle "Croassongs" weg, bevor ans Auslaufen gedacht werden konnte. Der Wind liess uns Zeit für ein ausgiebiges Frühstück. An der Steuermannsbesprechung wurde echt demokratisch entschieden, dass nur noch, wie ausgeschrieben, ein weiterer Lauf gefahren wurde. Anschliessend dümpelte man gemütlich zur Startlinie. Wieder wehte ein leichter Ostwind, gleich wie am Vortag - oder etwa doch nicht? Den Bergpreis holten sich Grundler/Nolle, die entgegen dem allgemeinen Trend in der Seemitte zur Luvboje hochkreuzten. Wer weiterlernt, wird führen!

Auf dem zweiten Raumschenkel fuhr sie jedoch anfänglich zu tief, was die Verfolgergruppe zum Überholen nutzte. Nach wilden Luvereien in dieser Gruppe gingen Räschle/Pinsini als erste wieder auf die Kreuz. Der umsichtige Wettfahrtleiter Hans Dillitzer hatte alle Hände voll zu tun, mit dem Megaphon alle Yachten, die meistens mit Spinnaker in unsere Regattabahn eindringen, von uns fernzuhalten. So hielten sich deren Behinderungen einigermassen in Grenzen. Dass der Wind einzuschlafen drohte, daran konnte auch er nichts ändern. Mermod/Birrer unterliefen die Führenden und setzten sich ihrerseits an die Spitze, die sie nicht mehr preisgaben. Der Wind war zum Zieleinlauf fast gänzlich zusammengefallen und der Verkehr auf dem Wasser so dicht, dass alle froh waren, dass die Regatta zu Ende war.

Rangliste Hemmenhofen

1	ZI 3979	Mermod/Birrer	1	1	3	1	0
2	ZI 3220	Räschle/Pinsini	6	2	2	2	4.8
3	ZI 14149	Moser/Moser	4	4	1	5	8
4	GI 4019	Grundler/Nolle	2	3	4	6	8.5
5	ZI 4166	Schär/Wyss	3	5	6	3	10.8
6	ZI 3746	Gautschi/Gautschi	9	7	8	4	19
7	ZI 14147	Preuss/Preuss	8	6	7	7	20
8	ZI 3665	Schwerzmann/Helbling	7	10	5	8	20
9	ZI 3942	Ritzler/Ruppert	5	8	10	9	22
10	ZI 3465	Junker/Sreinacher	11	9	9	12	30
11	ZI 0479	Tanner/Erb	12	11	11	11	33
12	ZI 1184	Eigenheer	13	13	12	10	33
13	ZI 3805	Badertscher	10	12	13	DNS	35

Interlaken

Was FireballerInnen anrichten können, wenn sie nicht aufs Wasser gelassen werden, zeigte der Rasen der Segelschule Thunerse: Das Badmintonfeld war bald abgesteckt, und die Shuttles sausten durch die Luft. Das Gras wurde brauner und brauner... Zum Glück hatten Königs Würste und Salate gerichtet, so kam man auf andere Gedanken. Das nächtliche Gewitter änderte absolut nichts an der Windsituation. Aber man schickte uns trotzdem hinaus. Startversuch, Abbruch, Warten in brütender Sonne auf bessere Zeiten.

Erneuter Versuch, wieder nichts. Damit der Rasen nicht noch weiter strapaziert wurde, offerierte der SCNI Freibier und -mineral und wünschte uns zeitig eine schöne Heimfahrt.

Zum Schluss ist vielleicht noch anzumerken, dass es über dieses Wochenende auf den anderen Seen ebenfalls keinen Wind gab. Also kein Grund, die gute Infrastruktur nicht wieder einmal zu nutzen!

Stansstad

Die starke Gewitterneigung machte der Thermik etwas zu schaffen. Sie fiel nicht in gewohnter Stärke aus, doch genügte es zum Trapezen. Zum Glück konnten die 19 Feuerbälle schon einen Lauf aussegneln, bevor die 420er bereit waren. Schär/ Wyss dominierten die zwei Läufe vom Samstag. Sie starteten äusserst geschickt in Bojennähe, was zwei gewaltige Vorteile barg: Erstens waren sie von dort aus auf dem schnellsten Weg zur Luvmarke und zweitens bestand dort keine Gefahr für einen Gehörschaden. Während alle auf dem Startboot ihre Ohrenschützer übergestülpt hatten, gab es bei uns zu wenig Hände an Bord, um uns beim Schuss die Lauscher zuzuhalten. Ob es nicht ein wenig leiser ginge?? Oder wird nächstes Mal allen ein Pamir abgegeben? Der zweite Lauf wurde an der letzten Tonne still gewertet und dann abgeschossen, weil der Wind im Begriff war, um 180 Grad zu drehen.

Die Gewitterböen wurden von einigen zum Spi-Heizen genutzt. Z-13979 zeigte sich ebensmüde: So liessen sich Claude und Mathias beim Zurückfahren in den Hafen

unter Spi mit einer lupenreinen Death-Roll zu Wasser und das direkt unter der Autobahnbrücke vor aller Augen, haarscharf am Betonpfeiler vorbei.

Am Sonntag liess sich die Thermik wieder artig an, so dass weitere drei Läufe möglich wurden: Nach den Ermahnungen des Wettfahrleiters, brav zu sein und beim Starten nicht so zu drängeln und dem Versprechen, er werde die Linie verlängern (Einwand Stephan Schärer: Aber bitte uf dr bevorteilte Site!) ging alles zeitlich problemlos über die Bühne. Moser/Moser konnten Schär/Wyss im 4. Lauf den Laufsieg kurz vor dem Ziel noch abluchsen, im letzten liessen diese aber erneut keinem eine Chance. So überlegen Schär/Wyss gewannen, so unkonstant segelten die 3 Verfolger, Mosers, Räschle/Pinsini und Epper/Schneider. In der Endabrechnung trennten sie mit grossem Abstand zu den Siegern nur wenige Punkte.

Die neue Wettfahrleitung in Stansstad war dieses Jahr vielleicht noch ein wenig unerfahren, zeigte aber viel guten Willen zu lernen. Vielen Dank.

1	Z14166	Schär/Wyss	1	1	1	2	1	0
2	Z1 4149	Moser/Moser	6	4	2	1	11	22.7
3	Z1 3220	Räschle/Pinsini	3	5	3	15	2	24.4
4	Z1 3666	Epper/Schneider	2	3	6	4	4	24.7
5	Z1 3001	Steiger/Kägi	13	10	7	5	3	44.7
6	Z1 3977	Willi/Vetterli	12	7	5	6	6	46.4
7	Z1 4235	Hunkeler/Bucher	15	8	9	3	8	48.7
8	Z1 3665	Schwerzmann/Helbling	4	6	11	12	7	49.7
9	Z1 3979	Mermod/Birrer	14	2	DSQ	7	1	52
10	Z1 4146	Schwendimann/Heilig	5	12	12	8	5	52
11	Z1 3942	Ritzler/Ruppert	8	9	8	10	DNF	59
12	Z14147	Preuss/Preuss	7	11	14	11	9	62
13	Z1 1192	Schärer/Baumgartner	10	13	10	16	14	71
14	Z1 3941	Widmer/Hauer	18	16	4	14	16	72
15	Z1 3746	Gautschi	16	15	15	9	12	75
16	Z1 3980	Mäder/Geu	11	17	17	13	15	80
17	Z1 2377	Brunner/Huber	17	14	13	17	13	81
18	Z1 1958	Aebi/Werner	9	19	16	DSQ	17	85
19	Z9308	Harrison/Harrison	19	18	18	18	18	96

Bodenseemeisterschft

In der sich zu Ende neigenden Regattaisaison 1991 trugen die Fireballsegler wieder ihre Bodenseemeisterschaft aus. Gewertet wurden alle Boote, die an den drei am Bodensee stattfindenden Regatten teilnahmen. In die Wertung kamen die Anlässe Mammern (20 Boote), Hemmenhofen (13 Boote) und Dingelsdorf (11 Boote).

Resultate:

1. Mermod /Birrer	2705 Pte.
2. Moser/Moser	2570 Pte.
3. Grundler/Nolle	1658 Pte.
4. Ritzler/Ruppert	1173 Pte.
5. Schwerzmann/Helbling	870 Pte.
6. Junker/Steinacher	498 Pte.
7. Badertscher/Holzer	454 Pte.

Berechnet wird nach der Formel:

$$\frac{\text{Teilnehmerzahl} - \text{Platzierung}}{\text{Teilnehmerzahl}}$$

Dingelsdorf

im dritten und letzten Lauf erneut an die Spitze und hielten ihre härtesten Verfolger Mermod/Birrer und Hofstetter/Krieg bis ins Ziel in Schach. Schade, dass kein vierter

Für einmal zeigte sich der flautenverschriene Überlingersee von seiner Schokoladenseite. Rechtzeitig zu Regattabeginn latte sich

Einmal mehr gebührt der Grundler-Crew ein grosses Dankeschön für die hervorragende Organisation zu Wasser wie auch zu Land.

Bei starker, jedoch drehender Bise am Sonntagmorgen setzten sich die Mosers

1	ZI 4149	Moser/Moser	1	1	1	0
2	ZI 3979	Mermod/Birrer	2	4	2	7.2
3	ZI 3941	Widmer/Widmer		2	6	12.6
4	ZI 3943	Hofstetter/Krieg	3	8	3	13.8
5	ZI 3942	Ritzler/Rupert	6	5	5	16
6	ZI 3805	Holzer/Badertscher	9	3	7	18.7
7	ZI 3978	Appel/Erbe	8	7	4	19
8	ZI 3665	Schwerzmann/Helbling	4	6	dnf	19
9	G14019	Nolle/Nolle	7	9	dnf	25
10	ZI 3465	Junker/Steinacher	10	11	8	29
11	ZI 1184	Eigenheer/Eigenheer	11	10	dnf	30

Fireball Regattakalender 1991

	Januar	Februar	März	April	Mai	Juni
1.		Antibes				Stansstad
2.		S				S, J
3.						
4.					Enge	
5.					S, J	
6.						
7.						
8.						
9.					Nieuw- poort	
10.					S	
11.						
12.						
13.				St. Aubin		
14.				S, J		
15.						
16.						
17.					SM	
18.					Murten	
19.					J	
20.						
21.						
22.						Interlaken
23.						S, J
24.			Training			
25.			Port			
26.			Camargue			
27.				Mammern		
28.				S, J		
29.			Vitrolles			
30.			S			
31.						



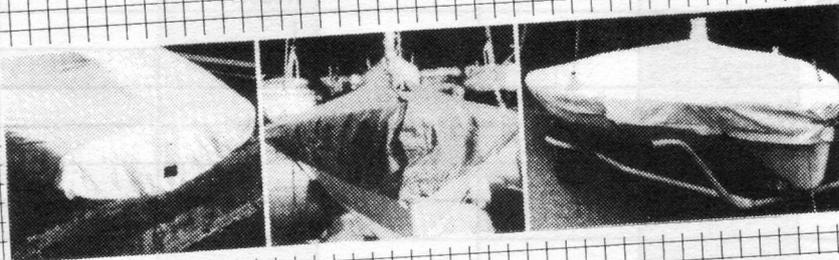
	August	September	Oktober	November	Dezember	
		EM				1.
		Tschecho- slowakei				2.
						3.
						4.
			Hallwil			5.
Hemmen- hofen S, J			J			6.
		Lac de Joux S, J				7.
						8.
ielektions chluss				Thalwil		9.
	WM			J		10.
	Angel- holm					11.
	Schweden					12.
						13.
						14.
						15.
						16.
						17.
						18.
						19.
						20.
		Estavayer S, J				21.
						22.
						23.
						24.
						25.
						26.
Dingels- dorf						27.
						28.
						29.
						30.
						31.

Schiffsladen Steckborn

Bootsdecken

Unsere Bootsdecken sind entweder aus widerstandsfähigem, beige Segeltuch oder aus beschichtetem blauem PVC Nylon hergestellt. Die Nylon-Decken wurden speziell für Vollplastik-Boote entwickelt, wo eine Kondensation, wie sie bei Kunststoffdecken vorkommen kann, nicht von Schaden ist.

Die Verschlüsse sind mit Velcro-Bändern versehen.



Fireball	Baumwolle	PVC	8/91
über Baum	TP 22 Fr. 395.-	TP 26 Fr. 375.-	
Flach	TP 21 Fr. 365.-	TP 25 Fr. 330.-	
Unterdecke	TP 23 Fr. 330.-		

Weitere Bootstypen auf Anfrage!

Info 91

Jürg + Rosmarie Tschiemer, Hafenanlage,
8266 Steckborn, Telefon 054 / 61 28 55

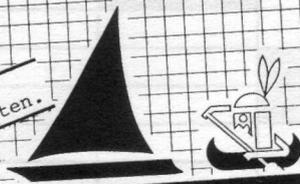
Sommer: Mo, Di, Mi, Fr 09.30-12.00 / 13.30-18.30
Sa 09.30-12.00 / 13.30-17.00

Winter: Mo, Di, Mi, Fr 09.30-12.00 / 13.30-16.00
Sa 16.00-18.30

Donnerstag geschlossen



bis April
Winteröffnungszeiten.



Preisänderungen vorbehalten

Gestaltung Studio 24 Steckborn

5/91

HENRI LLOYD



1007 LAUSANNE, Périllard B. Zioerjen succ. · **1009 PULLY**, De Siebenthal Sports & Nautisme · **1110 MORGES**, Aqualook
1207 GENÈVE, La Seiche SA · **1260 NYON**, Rive Marine **1400 YVERDON**, Objectif Passions · **1462 YVONAND**, Suzanne Meystre
Centre Nautique · **1470 ESTAVAYER-LE-LAC**, Nasta Marine · **1470 ESTAVAYER-LE-LAC**, B. Périsset SA · **1531 CHEVROUX**,
R. Felber + Co · **1814 LA TOUR-DE-PEILZ**, Riviera Marine · **2024 ST-AUBIN**, Liechti SA Chantier naval · **4132 MUTTENZ**,
Fjord Vertriebs AG · **6005 LUZERN**, Dobler + Ingold Marinasport · **6900 LUGANO**, Nautica's · **6982 AGNO**, Joe's Nautic Shop
8038 ZÜRICH, Yachting Shop im Hafen Wollishofen · **8266 STECKBORN**, J.+R. Tschiemer Schiffsladen · **8590 ROMANSHORN**,
Sporthaus Schaffeler · **8808 PFÄFFIKON**, Ueli Guggenbühl AG · **9320 ARBON**, Bruno Wirth Wassersport · **9326 HORN**,
Shipper's Shop

Importateur: Bucher+Walt · 2072 St-Blaise · Tél. 038 · 33 62 62

STARTEN

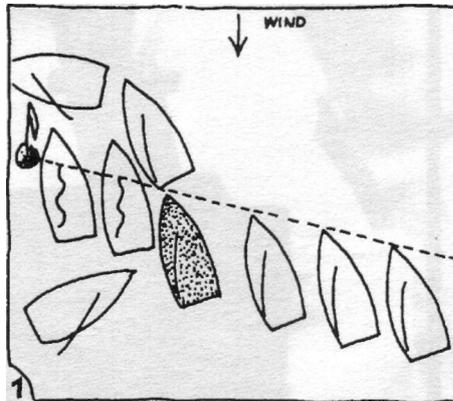
Eine Startlinie liegt selten senkrecht zum Wind. Selbst an grossen Anlässen findet man gelegentlich eine stark auf eine Seite bevorteilte Linie. Im ersten Lauf zu den Olympischen Spielen 1968 war die linke Seite derart bevorteilt, dass wir die Linie auf Bb-bug kaum anliegen konnten. Alle 35 FD's wollten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



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

Starten bei Backbord-Begünstigung.

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



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

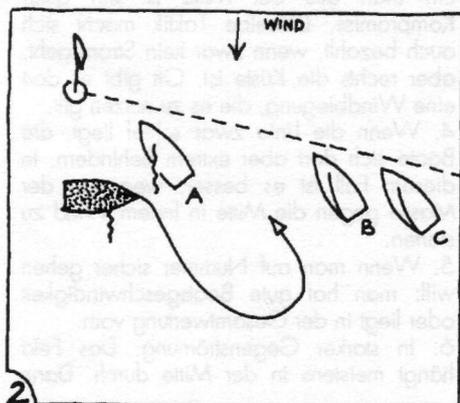
die linke Linienseite bevorteilt ist, gibt es gute Gründe, dort in der Nähe zu starten. Manche Segler haben Angst, an der Boje zu starten: Man hört den Countdown vom Startschiff nicht und wenn etwas schiefgeht muss man hinter dem ganzen Feld durch.



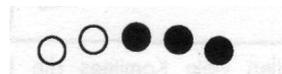
Der offensichtlichste Vorteil ist aber die Distanz nach Luv, die sich gewinnen lässt. Ein Boot an der Boje einer solchen schrägen Linie hat leicht vier Bootslängen Vorsprung auf ein Boot, das beim Startschiff liegt. Zweitens hat man bei einem Start ganz links keine Boote in Lee. Selbst wenn Luvboote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

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

Bild 2 zeigt eine typische Situation: A ist zu



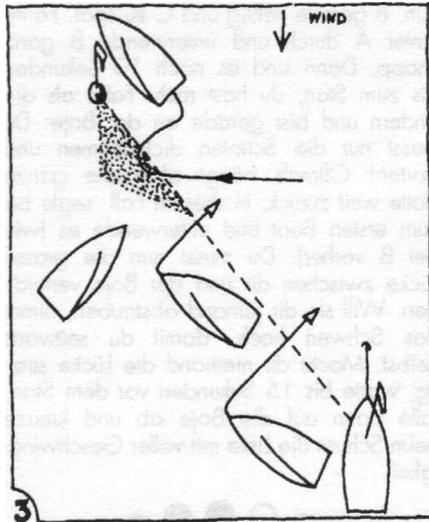
früh, B gerade richtig und C zu spät. Fahre hinter A durch und unterwende B ganz knapp. Dann sind es noch 10 Sekunden bis zum Start, du hast mehr Fahrt als die andern und bist gerade an der Boje: Du musst nur die Schoten dichtnehmen und starten! Oftmals hängt aber die ganze Flotte weit zurück. In diesem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



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

Eine wirklich schiefe Linie.

Manchmal ist die Linie so schief, dass man sie auf Bb-Bug nicht einmal anliegen kann. Es gibt dann ein Gebiet bei der Boje, welches auf Bb-Bug nicht erreicht werden kann. (Bild 3). Man kann einen Vorteil daraus ziehen, indem man da auf Stb-Bug startet oder, falls die 1-Minuten-Regel nicht gilt, auf Bb-Bug von vorn hineinstösst. Man muss aber sicher beim Startschuss hinter der Linie sein, dann kann man über die Boje luv und in Führung liegend abfallen. Um ein grosses Feld problemlos starten zu können,



bevorzugen viele Komitees die Boje bewusst. Es ist also ein wichtiger Teil deiner Starttechnik, zu wissen, wie man in der Nähe der Boje gut wegkommt.

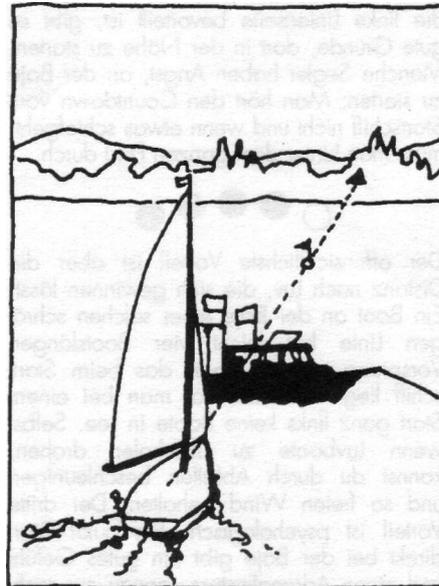
Starten aus der Mitte.

In der Mitte der Linie gibt es keine Engpässe. Man kann also immer ein bisschen Platz für einen guten Start erwarten. Wenn du einen bestimmten Lauf gewinnen willst, brauchst du den besten Start! Aber in einer Serie solltest du dich nicht ständig großen Risiken aussetzen, dann bietet sich ein Start aus der Mitte an. Und weshalb einen Startzwischenfall riskieren, wenn man eine gute Bootsgeschwindigkeit hat?



Wann soll man aus der Mitte starten?

1. Wenn es gute Möglichkeiten für eine Peilung (Transit) gibt. Das Problem in der Mitte ist die Orientierung zur Linie: Je länger sie ist, desto schwieriger. Ein Transit ist die beste Lösung. Mit einem guten Transit kannst du immer überprüfen, ob der Einzelrückruf dir gilt.
2. Wenn weder die Linie schief liegt, noch eine Seite durch Strömung bevorzugt ist.



Landpeilung = Transit

Man verliert beim Start aus der Mitte nichts und wenn sich auf einer Seite ein Vorteil abzeichnet, kann man problemlos dorthin segeln.

3. Wenn die linke Seite der Startlinie, hingegen die rechte Seite der Kreuz durch Strömung bevorzugt ist. Links zu starten wäre zu riskant, weil man das ganze Feld kreuzen muss, um nach rechts zu kommen. Ein Start aus der Mitte ist ein guter Kompromiss. Dieselbe Taktik macht sich auch bezahlt, wenn zwar kein Strom geht, aber rechts die Küste ist. Oft gibt es dort eine Windbiegung, die es zu nutzen gilt.
4. Wenn die Linie zwar schief liegt, die Boote sich dort aber extrem behindern. In diesem Fall ist es besser, weg von der Masse gegen die Mitte in freiem Wind zu starten.
5. Wenn man auf Nummer sicher gehen will: man hat gute Bootsgeschwindigkeit oder liegt in der Gesamtwertung vorn.
6. In starker Gegenströmung. Das Feld hängt meistens in der Mitte durch. Dann

kannst du die grössten Vorteile über deine Konkurrenten gewinnen.

7. Bei Winddrehern, wenn du in der Mitte des Kurses aufkreuzen willst.

Starte nicht in der Mitte:

1. Wenn die Round-the-ends-Regel gilt. Falls du zu früh bist, kannst du nie an ein Ende gelangen: Der Lauf ist für dich zu Ende.

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

Technik: Liege 2 Minuten vor dem Start auf Stb-Bug etwas hinter der Linie der Boote, die sich jetzt zu bilden beginnt. Wende so spät, wie du es wagst, in eine Lücke und bremsen, indem du den Baum hinausdrückst. Achte darauf, nicht alle Fahrt zu verlieren,



damit du nicht seitwärts driffst. Halte den Bug auf gleicher Höhe wie das Boot in Luv. Es ist wichtig, zu versuchen, eine Lücke von 2-3 Bootslängen nach Lee zu öffnen. Dies ist sehr schwierig: Du musst dich vielleicht mit nur einer Bootslänge zufrieden geben. Dieser Abstand ist viel wichtiger, als den Bug vor dem Leeboot zu haben, obwohl auch das ganz nett ist! Wenn das Leeboot abfällt, wird die Lücke so gross, dass andere Boote versuchen werden, sie zu füllen. Halte darum den Abstand zum Nachbarn konstant. Wenn das Leeboot bleibt, musst du beim Start die Schoten dichtnehmen und gerade hinaus starten. Wenn du nämlich eine Bootslänge Abstand nach Lee hast, müsste dieser Steuermann so hoch fahren, um dich zu stören, dass du unweigerlich über ihn fahren würdest. Du erreichst das aber nie, wenn du durch Abfallen vor dem Start die Lücke schliesst. Im FD ziehen wir

15 Sekunden vor dem Schuss an, das Timing variiert jedoch von Klasse zu Klasse. Das Ziel ist aber überall dasselbe: "Höchstgeschwindigkeit beim Schuss.

Wenn dich kurz vor dem Start jemand unterwinden will, fahre die Segel und falle etwas ab, in der Hoffnung, der andere suche sich eine andere Lücke. Tut er das nicht, so ist die Geschwindigkeit, die du jetzt hast nützlich: Du kannst wieder luv und erneut eine kleine Lücke nach Lee schaffen. Denk dran, du musst nicht auf sein "Raum Raum!" reagieren, bevor er nicht eine Überlappung herstellt. Und dann muss er dir Gelegenheit geben, dich freizuhalten!

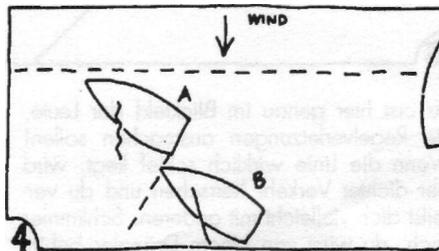


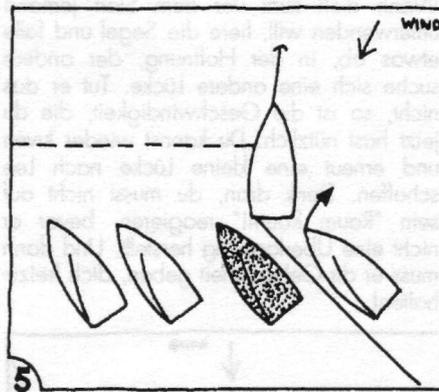
Bild 4 zeigt den Zeitpunkt, wann A beginnen muss sich freizuhalten. Wenn du Platz nach Luv hast, kannst du auch zwei kurze Wenden einlegen, um die Lücke wiederherzustellen. Falls du öfters auf diese Weise angegriffen wirst, ist deine Lücke möglicherweise zu gross: Versuche es mit ein bisschen weniger Platz!

Starten mit Steuerbord-Bevorteilung

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

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

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

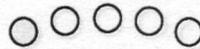


Du bist hier genau im Blickfeld der Leute, die Regelverletzungen ausmachen sollen! Wenn die Linie wirklich schief liegt, wird hier dichter Verkehr herrschen und du verkeilst dich vielleicht mit anderen. Schlimmer noch, du wirst von einem Drängler behindert, der ohne Wegrecht der Linie entgegendonnert.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

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

Technik: Wenn du sichergehen willst, einen brauchbaren Start hinzulegen, versuche dies ein wenig weiter unten, wo sich die Boote nicht mehr so dicht drängen. Bei Steuerbordbevorteilung versuche ich meistens trotz der engen Verhältnisse, das oberste Boot beim Startschiff zu sein, d.h.

die optimale Startposition zu ergattern. Dabei ist Bootsgeschwindigkeit nicht so wichtig - es ist bei diesem Verkehr auch nahezu unmöglich, eine Lücke nach Lee zu öffnen. Gerät man jemandem in den Abwind, kann man jederzeit wegwenden und hat nichts verloren. Im Idealfall liegt man etwa 1 Minute vor dem Start 2 Bootslängen von der Linie weg, so dass man beim Schuss gerade das Startschiff erreicht, wenn man langsam und so hoch wie möglich segelt. Die Boote in Luv können nicht mehr hineindrängeln und werden am Startschiff abgestreift. Die Leeboote können dich nicht mehr erreichen, da du ja schon hoch am Wind fährst. Wie gelangt man aber in diese Position? Wenn man von weit hinten hineinsegeln will, steht da bereits eine Wand von Segeln. Klar sind sie zu früh, aber man kommt da trotzdem nicht durch. Eine weitere Methode ist, von oben zu kommen, indem man das Schwert hochnimmt und in diese Position hineinrutscht. Die andere ist halbwind langsam



hineinzusegeln - aber nicht von zu weit hinten!) - indem man immer wieder abfällt und anluft. Das tönt alles sehr einfach, ist aber sehr schwierig. Wenn man über der Idealkurs ist, muss man das Schwert frühzeitig hochnehmen und sich etwas hinunterdriften lassen. Man kann auch wegwenden und nochmals anfahren, wenn noch Zeit bleibt. Ist man unter der Ideallinie, kann man unter Umständen zweimal wenden, um in Position zu kommen. Keine Panik, wenn du zu spät bist! Warte bis die erste Reihe gestartet ist und wende, sobald du das Startschiff queren kannst. Die Boote voraus können nicht sofort auf dich wenden und du bist im Nu im freien Wind. Bist du zu früh, kriegst du ernsthafte Probleme! Merkst du es noch rechtzeitig, bremsen so stark wie nur möglich. Wenn man aber bereits über die Linie ist, bleibt einem nichts anderes übrig, als das Startschiff zu runden.

Strömung...Wenn die Strömung die Boote der Linie entlang nach Lee versetzt, hat es beim ersten Startversuch sicher Platz beim Startschiff (bei weiteren Versuchen werden es alle gemerkt haben). Dasselbe gilt auch bei Gegenstrom: weil die Boote einen Winkel zur Strömung haben, werden sie nach Lee versetzt. In solchen Verhältnissen lohnt es sich, in oberster Position zu starten. Wenn aber die Strömung auf das Startschiff oder über die Linie drückt, halte man sich besser fern vom Steuerbordende. Und dann? Ausser wenn die rechte Kreuzseite stark bevorteilt ist, segelt man eine

Weile auf Bb-bug. So kommt man in Kontakt mit der Feldmitte; ist man einmal da, kann man alles besser kontrollieren.' Dreht der Wind aber herunter, muss man wenden, oder man riskiert von allen Leebooten überholt zu werden.

Aus TACTICS von Rodney Pattison



SAIDA
Sailor Sport AG
Boots- und Sportbedarf

Jurastrasse 17
5035 Unterentfelden
Telefon 064 / 43 87 10

**DIE TOPMODISCHE JACKE
FÜR DEN KÜHLEN HERBST**

SKIPPER JACKE
"AMERICA'S CUP CHALLENGE"
wasserdicht in 5 modischen Farben
in 6 Grössen

Korrigenda

Bei der letzten Gazette hat sich im allgemeinen Produktions-Chaos ein Fehler eingeschlichen. Und wenn der Fehler teufel zuschlägt, dann leistet er auch gleich ganze Arbeit. So ist bei beiden Beiträgen von Nicole Brönnimann jeweils die zweite

Hälfte des Textes irgendwo zwischen den Bits und Bytes des Computers versunken. Sorry Nicole! Deshalb also hier die Fortsetzung der Beiträge Schweizermeisterschaft und Port Camargue.

Port Camargue

(Forts, aus Gazette 2/91):

Hoffentlich wird das nächste Lager Lindy konform wiederholt. Die Arbeitsverteilung ist bereits eingefädelt. Beim letzten Abendessen im 'Mamma-Mia' lässt sich Lindy etwas Besonderes einfallen: Mit Namenszetteln werden Crews auseinander gesetzt und mit Gegnern direkt konfrontiert.

Ein Merci auch an unseren Seebären Rene Huber, welcher wieder fürs Motorboot zuständig war. Weil er sich beim Weindegustieren den Magen verdarb.... musste er für kurze Zeit das Bett hüten. (Seebären sind doch sonst so resistent).

Ich bin sicher, dass in diesem Lager mehr denn je profitiert werden konnte. Viel Wassertraining, eine gute Theorie und nicht zuletzt eine familiäre Stimmung trugen zum erfolgreichen Trainingslager bei.

Nicole

Schweizermeisterschaft

(Forts, aus Gazette 2/91):

Der Sonntag sollte unser letzter Segeltag sein. Der Wind blieb uns treu mit schönen vier bis fünf Bft. Bereits am Mittag waren die beiden letzten Dreiecke beendet. Im ersten Lauf holten sich die Gebrüder Moser einen verdienten Laufsieg vor Mermod/Birrer und den Geschwistern Hanhart. Im letzten Rennen ergatterte doch noch eine Crew einen zweiten Laufsieg. Dies gelang der Mannschaft Schär/Wyss vor Lyden/van der Puil (H) und den 'Young-men' Duvoisin/Vuillomenet. Somit holten sich Schär/Wyss mit deutlichem Abstand den Schweizermeistertitel vor den Holländern Lyden/van der Puil und den Gebrüdern Moser.

Die SM in Murten ist sehr schnell über die Bühne gegangen. Ständiger Wind, kein einziger Protest und kurzweilige Abende kennzeichneten diesen Anlass. Eine sympathische Wettfahrtleitung, unzählige Helfer und tolle Preise an der Rangverkündigung trugen zu dieser schönen SM bei.

Nicole Brönnimann

Weltmeisterschaft 1992

Die nächste Fireball-WM findet in den USA statt, und zwar in Wilmington/North Carolina. Gesegelt wird auf dem Atlantik vor Wrightsville Beach. Die Daten:

9. bis 12. Mai International Week
13. und 14. Mai Vermessung
15. bis 22. Mai Weltmeisterschaft

Laut Info der Organisatoren soll die durchschnittliche Wassertemperatur im Mai 24°C betragen, die Wellen normalerweise 0.6 bis 1.2 m hoch und der Tidenhub ungefähr 1.2 m sein.

Für Teilnehmer aus Übersee ist es auch möglich, Boote zu chartern, jedoch handelt es sich dabei fast ausschliesslich um ältere Modelle mit Segelnummern zwischen 10'000 und 12'000.

Fireball International empfiehlt den Interessenten aus der Schweiz, Frankreich, usw. sich untereinander zu organisieren und einen eigenen Container zu füllen, um den Anreiseweg mit dem Boot zu verkürzen (für Japan mussten alle Europäer zuerst nach England).

Kontaktadresse für direkte Informationen:

1992 WORLDS
c/o John Sawyer
POB 176
Wilmington, NC 28402
Tel +919 762 0892
Fax+919 762 2197

PS: Das WMT-Shirt ist 6-farbig und sieht super aus!

Occasionenliste

Bootsnr.	Beschreibung/ Zubehör	Adresse	Urteil SFA
Z6579	kompl. mit Platz im Neuhaus Preis sFr. 1500-bis sFr. 2000.-	Anna Faerber-Steinhauer Allmendstr. 35 3014 Bern 031 42 41 92 p	
Z 13220	Bj '83, schnelles Regat- taboot, holz, Ober- und Unterblache, Rolli, 1 Satz V+M, 1 Satz Alverbanks VBsFr. 5000-	Markus Raschle Wiesenstr. 27 8500 Frauenfeld 054 21 56 79	
Z 12388	Holz, Buchle, Unterwas- ser überholt, 2 Satz Se- gel, Slipwagen, Blochen oben/unten, Zeltblache Preis sFr. 4500.-	Thomas Glinz ch. du Stand 19 d 1024 Ecublens 021 691 89 95	
Zubehör	1 Mast Superspar M3 Preis sFr. 800.-, 1 Rondar- Ruderkopf, 1 Milanese & White Ruderblatt	Claude Mermod Kirchgasse 2 3506 Grosshochstetten 031 91 35 79	
Zubehör	1 Rondar-Ruderkopf kompl., div. Wanten- spanner und sonstige Beschlüge. Preis auf Anfrage, günstig.	Fritz Widmer Bergstr. 21 8706 Meilen 01 923 01 18	
Trailer	Huckepacktrailer mit Rolll und Uchtbalken Preis sFr. 650.-	Kurt Uechti Wydenstrasse 565 5242 Birr 056 94 74 43 p 064 47 10 39 g	
Gesucht	Fireball, ca. Fr. 3000.- ohne Strassentrailer	Roland Suterlüthy Kleinzaun 8754 Netstal 058 61 49 03	

Jürg Nolle bietet
sich als Vorschoter
für die WM 1992 in
den USA an, mit
voller Kostenbeteili-
gung

Bootsnr.	Beschreibung/ Zubehör	Adresse	Urteil SFA
Z 12385	Buchle, total überholt, Top-Regattausrüstung Spitüte, Proctor D Mast, 2 Sätze V+M (1 neu) Trail- er und Rolll, Blache neu Preis auf Anfrage	Anfragen an Thomas Bossard Unterdorf 57 5703 Seon 064 55 26 39	
S 14056	Guy Winder, 1989, holz, 2 Sätze Number One (’90 bzw ’91), M3 Mast Ober-/Unterblache Preis SeK 43'000.-	Mats Kihlberg Kanalgatan 17 S-24130 Eslöv +46 413 111 33 +46 413 117 91	sehr gepflegtes Boot. Kontakt auch über Erich Moser 052 23 17 24
Z 11192	Buchle, holz, gut ge- pflegt, für Regattaeln- steiger, 2 Sätze Segel Trailer und Rolll. Preis ca sFr. 4500.-	Stefan Schärer Gesellschaftsstr. 31 3012 Bern 031 23 71 74 p 033 22 24 08 g	
Z 12151	Bopp & Rüst 1979, Bois, équipé régata, 1 grand- voile, 2 focs, 1 spi, bâche, chariot de mise à l'eau; Prix sFr. 3000.-	Laurent Grob Creux-du-sable 10 2013 Colombier 038 41 16 63	
Z 8808	Nicolet, Holz 1977 2 Sätze Segel Strassentrailer Preis auf Anfrage	031 44 61 61	
Segel	1 Gross & Fock (Storror) sFr. 250.-, 1 Spi (Alverbanks) à 80.-,	Jürg Schnelder 041 37 14 52 (abends)	
Segel	diverse gebrauchte Segel	Jürg Vetterli Lohnstr. 4 8200 Schaffhausen 053 24 11 93	

AZB
3018 Bern

Adressberichtigungen an:
Swiss Fireball Association
Breitestrasse 5
8400 Winterthur

Ihr Spezialist
für sämtliche
Bootsausrüstungen

Bootszubehör
Takelarbeiten, Polierarbeiten
Wasserskis, Kanus, Cat
Surfsport
Wassersport- und
Freizeitbekleidung

Inhaber Fredy Iseli
Stöckliweg 15
CH-3604 Thun
Tel. 033/36 55 71

Burger  **FREDY ISELI**
WASSERSPORT THUN